

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 und auf Seite 8.

Lesen Sie in dieser Ausgabe u.a.:

Erster Mitteldeutscher Wasserstoffkongress in Leuna
Seite 2

Mensch und Mobilität der Zukunft
Fazit Mitteldeutsches Logistikforum und ACOD-Kongress in Dresden
Seite 3

Mitarbeiter finden, halten und qualifizieren
Seite 4

Wasserstoff-Studie des ACOD
Seite 6

Netzwerk Logistik Mitteldeutschland
Mehrwert, Vorteile und Veranstaltungen für Netzwerkmitglieder
Seite 8

Impressum

Herausgeber: Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V.

Kontakt: logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de

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

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

Editorial Design, Layout, Anzeigen: Reichelt Kommunikationsberatung

Druck: Druckerei Hensel, Leipzig

Auflage: 1.000 Stück

Nächster geplanter

Erscheinungstermin: März 2022



Foto: Andreas Reichelt

Containerverkehre am Anschlag

Es knirscht gewaltig im sonst so geordneten und reibungslosen Logistiksystem der internationalen Containerverkehre. Der Container, Sinnbild des durchrationalisierten, standardisierten und pünktlichen Versands von Waren aller Art, treibt den Beteiligten der Supply Chain schon seit Monaten tiefe Sorgenfalten auf die Stirn. Für Spediteure, Importeure, Exporteure, Bahnoperatoren, Containertrucker, Terminalbetreiber, Binnenschiffer und Reeder läuft es nicht rund. Sie alle tragen derzeit schwer an den Folgen einer Gemengelage, die es in dieser Zusammensetzung seit Bestehen der Containerverkehre noch nie gab.

„Ever Given“ ist ein Containerschiff, das inzwischen der Fahrradhändler des Vertrauens genau so gut kennt wie der Waschmaschinenverkäufer von Miele. Dabei ist die „Ever Given“, die im März dieses Jahres mit ihrer Havarie im Suezkanal für einen Mega-Stau im Containerschiffverkehr sorgte, nur eine von mehreren Ursachen für die derzeitige Container- und damit Lieferkettenkrise in der Weltwirtschaft. Im vergangenen Jahr 2020 trafen auf bislang einmalige Weise Faktoren zusammen, welche die internationalen Lieferketten bis heute zum Zerreißen spannen und das Wirtschaftswachstum bremsen.

Mehr Nachfrage als gedacht

Der Coronaausbruch in China im Frühjahr 2020 darf als einer der Hauptverursacher gelten. In Asien erlebte die Industrie einen Produktionseinbruch, entsprechend sank die Nachfrage. Die Containerreederei strichen ihre Liniendienste zusammen. Sie gingen davon aus, dass sich dieser Zustand bis weit in die zweite Hälfte des Jahres 2020 fortsetzt – eine Fehleinschätzung. Im Lockdown verlagerten die Menschen ihre Geldausgaben vermehrt auf Konsumprodukte. Dienstleistungen, Essen gehen, Urlaub – all das viel weg. Stattdessen kauften die Menschen Computer, Möbel, Heimartikel, renovierten Haus, Wohnung und Garten.

„Das führte zu einem Nachfrageboom, wie ihn die Containerschiffahrt noch nie erlebt hat“, sagte Jan Tiedemann, Senior Analyst beim Brancheninformationsdienst Alphaliner, in einem online abgehaltenen Port Talk des Hafens Hamburg im Sommer dieses Jahres. Innerhalb kurzer Zeit drehte sich die Konsumnachfrage von ganz unten um 180 Grad nach ganz oben. Auf einmal war jedes Schiff ausgebucht. Die Frachtraten gingen durch die Decke. Charratzen, also die Tagesmiete für ein Containerschiff, stiegen bis auf das Fünffache. Diese Erhöhung dauert länger als erwartet. Folge: Das ganze Containersystem geriet an den Anschlag, steht bis heute unter Vollstress. Der kleinste Fehler im System wirkt sich wie ein Dominoeffekt auf alle Beteiligten der Lieferkette aus. Schon die kleinste Verzögerung, der kleinste Fehler kann nicht ausgeglichen werden. Es gibt keine Luft mehr nach oben. Zu spüren bekommen es all dieje-

nigen, die dafür sorgen, dass die Boxen von den Produzenten weg- und zu den Empfängern hinkommen, also Terminalbetreiber, Trucker, Binnenschiffer, Bahnoperatoren, Spediteure – und am Ende Industrieproduzenten und Verbraucher.

Staus an den Schlüsselstellen

Suezkanal eine Woche dicht: Stau. Coronaausbrüche im chinesischen Hafen Yantian: Stau. Teil-Shutdowns in den chinesischen Mega-Häfen Shanghai und Ningbo: Stau als Folge von Personalengpässen. Coronaausbrüche in den größten US-Containerhäfen Los Angeles und Long Beach: Stau. Truckerstreiks im Westen der USA: Stau. An den weltgrößten Containereinfahrt und ausfalltoren stauten sich Hunderte von Containerschiffen, konnten gar nicht oder nur mit Verspätung abgefertigt werden. Die Folgen waren weltweit spürbar, auch in Deutschland.

Die Containerterminals als zentrale Schnittstelle von Im- und Export spüren die Probleme von allen Seiten. Ihre Kunden, die Reeder, nehmen mitunter trotz Kapazitätsmangel zu viele Buchungen an, Schiffe werden auf einmal in andere Häfen umgeleitet, Bahnoperatoren und Binnenschiffer müssen von heute auf morgen umdisponieren. Die Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG HHLA, dem größten Hafenbetrieb auf Deutschlands mächtigster Im- und Export-Drehscheibe, laufen voll bis oben. Seit Dezember 2020 kämpft die HHLA mit mehrwöchigen Schiffsverspätungen. Während die Exportcontainer viel länger als sonst auf den Abtransport warten, produziert die Industrie munter weiter und liefert fleißig an. Jeder Quadratmeter bei der HHLA ist zugestellt. „Wir leben bei den Fahrplänen von der Hand in den Mund“, sagte HHLA-Vertriebschef Thomas Lütje beim Online-Port-Talk des Hafens Hamburg im Sommer.

Lange Standzeiten im Hafen

Die Standzeit der Boxen auf den HHLA-Terminals in Hamburg habe sich seit Dezember 2020 um 50 Prozent verlängert, sagte Thomas Lütje im Port-Talk. Die Konsequenz: „Wir nehmen Container erst an, wenn wir wissen, wann das Schiff da ist, also wenn es in Rotterdam abgefahren ist.“ Sein Branchenkollege Jörn Kamrad, Vertriebs-

chef des Terminalbetreibers Eurogate in Hamburg, erlebt das Gleiche. „Es gibt derzeit keine Zuverlässigkeit bei den Fahrplänen. Die Boxen stehen im Durchschnitt doppelt so lange auf den Terminals als sonst. Gilt der Terminal mit etwa 35.000 20-Fuß-Standard-einheiten als ausgelastet, waren es in Spitzenzeiten bis zu 40.000 TEU. Exportcontainer dürften nicht früher als 72 Stunden vor Schiffsankunft angeliefert werden, weil die Terminalbetreiber schlechter werden nicht mehr wissen, wohin mit ihnen. Ausweichen auf andere Häfen, wie es Eurogate zum Beispiel mit den Schiffen des 2M-Dienstes nach Bremerhaven und Wilhelmshaven praktiziert, konnte einstweilen etwas Druck vom Hamburger Terminal nehmen und die Terminverlässlichkeit und Planbarkeit erhöhen.“

Noch immer besteht eine enorme Nachfrage nach Containerschiffstonnage. Die Reeder können ihre Dienste nicht mehr fahrplanmäßig bedienen, müssen entweder Reisen streichen oder weniger Häfen anlaufen. Als Dienstleister für die Reeder können Häfen und Terminals das nicht verhindern. Kunden müssen es akzeptieren, weil sie froh sind, ihre Ladung überhaupt zu bekommen. Keine Frage, die Reeder sind derzeit in einer starken Position. Es stehen zwar heute reihenweise neue Schiffe in den Orderbüchern, aber bevor neue Tonnage in Fahrt kommt, kann es 2023 werden, schätzt Jan Tiedemann von Alphaliner. Im Jahr 2020 stand für zehn fahrende Schiffe ein Neubau in den Orderbüchern. Tiedemann im Port Talk des Hafens Hamburgs: „Alle großen Linienreederei verdienen im Moment eine Menge Geld.“

Mehr Kosten für Bahnoperatoren

Einen Tag vor Schiffsankunft kommt die Information, dass das Schiff vier Tage später kommt oder in einen anderen Hafen umgeleitet wird – viel zu wenig Zeit, um noch genügend rolendes Material bereitzustellen. Ronny Kehrhan, Prokurist beim Bahnoperator IGS Intermodal Container Logistics, schätzt, dass sich dieser Zustand noch bis in das kommende Jahr hinein auf die Bahnhinterlandverkehre auswirken wird. An den Terminals kommt es zu Verzögerungen von bis zu 24 Stunden. Um die lange vorher gebuchten Schienenslots fahrplan- und ver-

tragsgemäß nutzen zu können, müssen Containerzüge pünktlich ins Hinterland abfahren, notfalls nur halb beladen. Der Zugbetrieb ist in solchen Fällen nicht mehr kostendeckend und die zurückgelassenen Boxen verstopfen weiterhin die Terminals. Ärger bei den Kunden ist vorprogrammiert. Zum Teil werden Sonderzüge eingesetzt, Wagenbestände aufgestockt, um die Terminals zu entlasten. „Es gibt keine Vorwarnung, der Stau ergibt sich von jetzt auf gleich“, beklagte Kehrhan im Port-Talk des Hafens Hamburg. Wartezeiten im Hafen, nicht voll ausgelastete Züge und der Einsatz von mehr Wagen verursachen enorme Zusatzkosten. Mit ähnlichen Problemen plagt sich die Binnenschiffahrt herum. Binnenschiffe gehen im ungünstigsten Fall halbleer auf die Reise ins Hinterland, berichtet Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafengesellschaft Braunschweig, die für Im- und Exporteure auch spezialisierte Dienstleistungen erbringt. Spediteuren, die für ihre Kunden Schiffs- und Bahnkapazitäten buchen oder Ganzzüge betreiben, kosten die Verzögerungen ebenfalls Geld und die Routen auf dem Landweg über die Neue Seidenstraße können nur einen Bruchteil des Containervolumens aufnehmen.

Containerkrise bremst Wirtschaft

Verstärkt wird die Containerkrise noch durch Produktionsausfälle in Asien. Nach Angaben des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK) klagen mittlerweile 83 Prozent der deutschen Firmen über Preisanstiege oder Lieferprobleme bei Rohstoffen, Vorprodukten und Waren. „Rohstoffmangel und Lieferkettenprobleme treffen die deutsche Wirtschaft in ihrer ganzen Breite“, sagt DIHK-Außenwirtschaftschef Volker Treier. „Die aktuelle Entwicklung kann den wirtschaftlichen Erholungsprozess nach der Krise merklich erschweren.“ Kommt der Containerverkehr zwischen Asien und Europa nicht schnell zurück zu normalen Abläufen, droht sich die Krise auch im Weihnachtsgeschäft mit fehlenden Produkten und höheren Preisen bemerkbar zu machen. „Sinken die Importvolumen, wird das Auswirkungen auf die Preise der importierten Güter haben. Das könnte man im Weihnachtsgeschäft deutlich merken“, schreibt Gabriel Felbermayr, Präsident des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW), auf seinem Twitter-Account.

Editorial



Foto: Maritis Gottschalk

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wie viele von Ihnen bin ich beruflich viel unterwegs, aktuell besonders zwischen Österreich und Sachsen. Beim Fahren auf den verschiedenen Autobahnen fällt mir naturgemäß besonders der LKW-Verkehr auf. Die Transport-Branche rollt und eine Erholung nach Corona ist deutlich spürbar. Die zunehmende wirtschaftliche Aktivität spiegelt sich auf den Straßen wider und es sind bereits mehr LKW als vor der Pandemie auf Achse.

Damit unmittelbar verbunden ist aber auch ein zweiter weit weniger positiver Eindruck. Die Stellplatz-Situation an den Rasthöfen ist nach wie vor bestürzend. Meist sind kaum freie Stellen auszumachen. Die Fehlplanung ausbauen müssen die Fernfahrer, die gesetzliche Lenkzeiten einhalten müssen. Es ist nicht akzeptabel, dass den Fahrern keine adäquate Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Aus Mangel werden dann autobahnnahe Flächen gesucht, wo es an sanitären Einrichtungen fehlt und die Angst vor Ladungsdiebstählen deutlich steigt. Wenn nach Gründen gesucht wird, warum der Job hinterm Lenkrad weniger attraktiv geworden ist, dann ist dies sicherlich auch ein wichtiger Punkt.

Dabei brauchen wir Fahrer mehr denn je. Diejenigen, die sich in den wohlverdienten Ruhestand verabschieden können durch Berufsanfänger nicht kompensiert werden. Niemand will bei uns britische Verhältnisse mit leeren Regalen und permanenten Lieferproblemen. Damit es gar nicht erst dazu kommt, brauchen wir Veränderungen, die den Berufsalltag der Fahrer verbessern und den Beruf wieder attraktiver machen.

Um die steigenden Transportvolumen auch perspektivisch abdecken zu können, sind zudem weitere Verlagerungen auf die Schiene erforderlich. Allerdings braucht es hierfür die infrastrukturellen Voraussetzungen. Gerade auch mit Blick auf die ehrgeizigen Klimaziele der neuen Bundesregierung sollten den Anknüpfungen auch Taten folgen, die sich an den Bedürfnissen von Logistik und Industrie orientieren. Ohne weit-sichtige Entscheidungen wird hier vieles Stückwerk bleiben und damit ist niemandem geholfen. Und zuletzt ist es auch bei den alternativen Antrieben, die in Zukunft auch im Fernverkehr eine Rolle spielen sollen, wichtig, schon jetzt an die Ladestelleninfrastruktur zu denken. Sonst wird sich der Stress bei der Suche nach einem Stellplatz mit Lademöglichkeit noch vervielfachen.

Im nächsten Jahr wird und muss sich zeigen, ob die vielbeschworene Modernisierung auch die Belange der Transportwirtschaft im Auge behält. Doch bevor wir mit neuem Elan bereits ins kommende Jahr blicken, wünsche ich allen Leserinnen und Lesern der zweiten Ausgabe des Mitteldeutschen Logistik-anzeigers eine schöne Weihnachtszeit. Gerade weil die Wochen bis zum Fest für viele in unserer Branche besonders herausfordernd sind, ist eine besinnliche Zeit im Kreise von Familie und Freunden besonders wichtig, um den eigenen Tank wieder aufladen zu können.

Mit vielen Grüßen

Toralf Weibe
Vorstandsvorsitzender
im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland



Let's box'in ideas



m³

Knappheit lässt die Preise steigen: Sind Seecontainer noch zu bekommen?

Ein Großteil des Welthandels vom Autoreifen bis zur Zahnpasta findet in Standardcontainern statt. Der aktuelle Stau in den Häfen wird durch die Tatsache verschärft, dass durch unpaarige Verkehre Container vom weltweiten Kreislauf abgeschnitten sind und es nicht genügend Transportbehälter gibt, um das steigende Volumen für den Import aufnehmen zu können. Das verteuert die Transporte und führt zu Preissteigerungen. Da auch der Nachschub an Neucontainern knapp ist, stellt sich die Frage, wie es aktuell um die Verfügbarkeit bestellt ist. Darüber informiert Patrick Schmieder, Geschäftsführer der Mein Lagerraum³ GmbH, der Seecontainer unter anderem als Lagerräume sowie umgebaute Versionen als Bars oder für Anlagen aus der Industrie- und Automatisierungstechnik zum Einsatz bringt.

Herr Schmieder, der Bedarf an Containern ist groß. Woher bezieht Mein Lagerraum³ aktuell seine Container?

P.S.: Standard 20 Fuß Seecontainer werden von nur wenigen Herstellern in China produziert und dann von sogenannten A-Händlern nach Deutschland gebracht und vertrieben. Wir fungieren als B-Händler und haben mehrere Kontakte in Hamburg, die uns auch aktuell ohne große Wartezeiten mit neuen Containern versorgen. Als vergleichsweise kleiner Player am Markt mit einem Verkauf von bis zu 2.000 Stück pro Jahr ist es für uns günstiger, die Container erst hier in Deutschland zu übernehmen. Da wir sehr vorausschauend einkaufen, sind bei uns auch aktuell keine Engpässe zu verzeichnen. Zudem greifen wir im Gegensatz zu vielen anderen Händlern auch im Hinterland in Depots wie Leipzig, Großbeeren oder Nürnberg auf Container zu.

Die Preise sind enorm gestiegen. Mittlerweile kostet ein 20 Fuß Container statt 2.000 Euro knapp 4.000 Euro. Glauben Sie, dass sich die Spirale noch weiterdreht oder ist ein Ende in Sicht?

P.S.: Für den Preisanstieg sind mehrere Faktoren verantwortlich. Zum einen liegt es an der staatlich verordneten Drosselung der Produktion in China. Zum anderen spielt die aktuelle Stromknappheit und Rationierung in China eine limitierende Rolle, da die Hersteller gezwungen sind, ihre bereits gedrosselte Produktion weiter zu reduzieren. Hinzukommt, dass Reedereien für ihre neuen Schiffe große Mengen bestellt haben und das Gros der Produktion für sich beanspruchen. Bei den hohen Preisen haben eine Reihe von A-Händlern zudem nicht damit gerechnet, dass sich Container zu diesen Konditionen verkaufen lassen und entsprechend weniger geordert. Im Hinblick auf all diese Entwicklungen ist ein zusätzlicher Preisanstieg durchaus möglich. Ich denke aber nicht, dass sich die Schraube noch viel weiterdrehen lässt.

Wie haben sich diese Entwicklungen auf Ihr Geschäft ausgewirkt, Herr Schmieder?

P.S.: In Deutschland gelangen ca. 10.000 bis 12.000 Neucontainer jährlich in den Markt. Dieser Wert ist relativ konstant und die allgemeine Nachfrage nach Containern aktuell nicht größer als sonst. Es gibt aber sehr wohl eine Verschiebung hin zu Anbietern, die Anfragen schnell und reibungslos bedienen können. Wir arbeiten daher noch enger mit den A-Händlern zusammen und agieren als deren Vertriebsunit für Deutschland. Unseren Umsatz haben wir so auf zuletzt rund drei Millionen Euro verdoppelt, was an den gestiegenen Preisen liegt, aber auch daran, dass wir fast die doppelte Anzahl verkaufen konnten. Wir können sowohl Neu- als auch Gebrauchcontainer zur Verfügung stellen und sind entsprechend gut aufgestellt.

In China gibt es wenige große Hersteller, die den Weltmarkt versorgen. Können andere Hersteller etwa in Europa nicht für Entlastung sorgen?

P.S.: Mittlerweile kann man auch in Europa einen 20 Fuß Container für 5.000 bis 6.000 Euro produzieren. Bei weiteren Preissteigerungen könnte das in Zu-

kunft für Konkurrenz zu den chinesischen Herstellern sorgen. Allerdings können die Produktionskosten auch aufgrund anderer Rohstoffquellen derzeit noch nicht mit China mithalten. Wenn es allerdings nicht um den Gütertransport auf See oder Schiene, sondern um die Nutzung als Lagerraum geht, kommen auch reine Lagercontainer infrage, die mit dünnerem Stahl und einem anderen Lack auskommen. Hier gibt es durchaus Alternativen, die auch in Europa gefertigt werden können.

Sind gebrauchte Container eine Alternative oder ist der Markt ebenso leergefegt?

P.S.: Es gibt deutlich weniger gebrauchte Container am Markt und diese kosten jeweils auch mindestens 2.500 bis 3.000 Euro. Vor allem für die Züge entlang der Seidenstraße wurde sehr viel Ladeequipment aufgekauft. So hat sich auch hier der Preis in den vergangenen Jahren etwa verdoppelt. Das führt dazu, dass diese in der Regel 15 Jahre alten Container mit deutlichen Gebrauchsspuren an Attraktivität verloren haben. Eine neue Lackierung kostet leicht bis zu 1.000 Euro und das Kaufverhalten der Kunden zeigt, dass die Tendenz sich eher Richtung Neucontainer entwickelt.

Ist bei der Preisentwicklung der Seefrachtcontainer als Lagerraum noch attraktiv?

P.S.: Absolut, da er im Vergleich zu anderen Lösungen schneller und weit weniger aufwendig zum Einsatz gebracht werden kann als beispielsweise ein massiver Hallenbau. Auch Holzbauten sind über die Jahre gerechnet sehr pflegeaufwendig. Lediglich Leichtbaulösungen aus Blech wären eine Alternative. Aber auch diese sind deutlich weniger flexibel als ein Container, der sich leicht wieder bewegen lässt und zudem noch einen hohen Wiederverkaufswert besitzt. Gerade in urbanen Räumen steigt der Lagerflächenbedarf auch für Privatpersonen und da bieten unsere Lösungen eine kostengünstige Alternative.

Vielen Dank für das Gespräch.

S.H.

Erster Sächsischer Logistikdialog in Chemnitz

VON STEFAN HENSEL

Im kommenden Jahr startet das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland ein neues Veranstaltungsformat. Bei der ersten Auflage des Sächsischen Logistikdialogs am 7. Februar in Chemnitz wird das Thema Verkehrsverlagerung im Mittelpunkt stehen. Mit dabei ist auch Staatsminister Martin Dulig, der gemeinsam

nen, ohne dabei die Bedürfnisse der produzierenden Betriebe aus den Augen zu verlieren. Zugleich soll auch über die dafür notwendigen Infrastrukturen gesprochen werden, um die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der sächsischen Logistiker weiter zu steigern.

Die Vorträge und Diskussionen finden im Business Village Chemnitz



80. Netzwerkabend des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland im Business Village Chemnitz (2019)

Foto: Andreas Reichelt

mit Vertretern aus Industrie und Logistik darüber diskutieren wird, wie eine Entlastung der Straßen durch eine Stärkung des Schienengüterverkehrs in Sachsen gelingen kann.

Ziel ist ein konstruktiver Austausch darüber, wie Transportketten nachhaltiger organisiert werden kön-

statt, wo in Anschluss Gelegenheit zum Netzwerken und weiteren Gesprächen geboten wird. Nach der Auftaktveranstaltung in Chemnitz ist geplant, den Sächsischen Logistikdialog an weiteren Standorten im Freistaat zu wechselnden Themenschwerpunkten fortzusetzen.

Erster Mitteldeutscher Wasserstoffkongress in Leuna „Unheimliche Chance für Mitteldeutschland“

VON STEFAN HENSEL

Auf dem Weg zur Energiewende führt an Wasserstoff kein Weg vorbei. Insbesondere in Industrie und Verkehr ermöglicht es klimafreundlich hergestellter Wasserstoff, CO₂-Emissionen deutlich zu reduzieren und kommende Klimaschutz-Vorgaben zu erfüllen. Zwar ist die Einführung der oftmals noch neuartigen Technologie mit vielen Herausforderungen und Kosten verbunden – doch verspricht Wasserstoff zukunftsfähige Arbeitsplätze, neue Wertschöpfungsketten und milliarden schwere Absatzmärkte. Dass man diese Chance längst in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen erkannt hat, zeigte der Erste Mitteldeutsche Wasserstoffkongress. Am 2. November luden die Metropolregion Mitteldeutschland sowie das Wasserstoff-Netzwerk HYPOS in Leuna zu der hybriden Veranstaltung ein. Gäste vor Ort sowie online wurden in Podiumsdiskussionen und Vorträgen mit Vertretern und Experten aus Industrie und Politik mit zahlreichen gestarteten Wasserstoff-Projekten in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bekanntgemacht. Debattiert wurde über Chancen, Risiken und Hürden. Ebenso thematisiert wurde die länderübergreifende Vernetzung regionaler Akteure aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft, die eine kommende Wasserstoff-Industrie und -Infrastruktur in Mitteldeutschland benötigt.

Der optimistische Tenor der Veranstaltung wurde gleich zu Beginn angestimmt: „Wasserstoff ist eine unheimliche Chance für Mitteldeutschland. Unsere Region hat [für einen Aufbau] infrastrukturell alles, was man braucht“, sagte Burkhard Jung, Oberbürgermeister der Stadt Leipzig sowie 1. Vorsitzender der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland,

bei der Begrüßung der Teilnehmer. Technische Fragen sind dabei weniger das Problem als noch zu klärende politische Aspekte, denen sich der Kongress ebenfalls annahm. Große Einigkeit unter den Referenten herrschte bei der Frage, ob die mitteldeutschen Länder den Aufbau einer Wasserstoff-Infrastruktur allein oder gemeinsam bewältigen sollen. Zwar sind es vor allem Städte und Kommunen, die auf regionaler Ebene den Bedarf an nachhaltiger Energie erzeugen werden. Eine effiziente Infrastruktur wird jedoch nur länderübergreifend erfolgreich sein. Hierbei geht es allen voran um den Import von nachhaltig produziertem Wasserstoff, der auch über die Bundesgrenzen hinweg angegangen werden muss. „Wir müssen auch die Ostsee mitdenken“, sagte etwa Leipzigs Oberbürgermeister Jung weiter.

„Die Ausgangsbedingungen sind unterschiedlich“, sagte Gerd Lippold mit Blick auf die Unterstützung der mitteldeutschen Länder untereinander. Der Staatssekretär des Sächsischen Ministeriums für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft debattierte zusammen mit seinen Amtskollegen aus Sachsen-Anhalt und Thüringen über Landesstrategien im Bereich Wasserstoff. „Durch Kooperationen können wir die Stärken und Schwächen einzelner Regionen miteinander ausgleichen“, so Lippold. Mit einem Kompetenzzentrum für Wasserstoff, wie es aktuell in Sachsen vorgeschlagen wird, könnte etwa ein Wissenstransfer erfolgen. Wichtig wäre dies auch für Berufsausbildungen und



Burkhard Jung auf dem 1. Mitteldeutschen Wasserstoffkongress am 02.11.2021 in Leuna. Foto: Tom Schulze

Studiengänge. Ebenso könnten so Konzepte in Kommunen und Städte getragen werden.

Eine Bündelung sorgt aber auch für stärkere politische Durchschlagskraft auf Bundesebene. „Sachsen ist ein starker Player im Bereich Automotive und Energie. Jedoch hat es auch Schwächen. So wurde der Ausbau neuer Energien bislang zurückgehalten“, erklärte Lippold weiter. Der Appell des sächsischen Staatssekretärs richtete sich klar an Berlin: „Die neue Bundesregierung muss hier neue Rahmenbedingungen schaffen, um die sächsische Wasserstoff-Strategie auf eine solide Basis zu stellen.“

Fortschritte brauche es zudem bei den Genehmigungsverfahren, merkte Carsten Feller an, seinerseits Staatssekretär im Thüringer Wirtschaftsministerium. Um gegenüber der Bundesregierung eine stärkere

Stimme zu haben, spannte Feller den Bogen wieder Richtung Ostsee. Die Region Mitteldeutschland sollte hierfür als Wasserstoff-Standort etwa auch Mecklenburg-Vorpommern miteinbeziehen. Wichtig sei zudem die Förderung von Clustern, wie das vom Kongress-Veranstalter Hypos. Der 2013 gegründete Verein vernetzt mittlerweile über 130 forschende und industrielle Akteure im Bereich Wasserstoff.

Über Video live zugeschaltet äußerte sich auch Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Reiner Haseloff in einem Grußwort zum Thema. Besonders der mitteldeutsche Raum sei aufgrund seiner bisherigen Braunkohle-Industrie gefordert, mit Wasserstoff eine nachhaltige Energiewende zu stemmen. Auch der Ersatz vieler Arbeitsplätze hänge davon ab. „Wir brauchen eine gesamtgesellschaftliche

Akzeptanz für die einzelnen Schritte, um die Klimaziele zu erreichen“, erklärte Haseloff. Noch könne Wasserstoff überwiegend nicht nachhaltig aus Wind- oder Solarenergie erzeugt werden, sondern aus fossilen Energieträgern. Auf dem Weg zu „grünem Wasserstoff“ sei die fossile Variante aber eine wichtige Brückentechnologie, führte der Ministerpräsident fort.

Die mitteldeutsche Industrie ist derweil in Sachen Wasserstoff längst in den Startlöchern. Gleich 21 Unternehmen lieferten in kurzen Vorträgen eine eindrucksvolle Bestandsaufnahme der aktuellen Wasserstoff-Projekte in der Region. Der globale Gasgigant Linde präsentierte beispielsweise seinen Wasserstoff-Standort Leuna in Sachsen-Anhalt. An einem der „bedeutendsten Linde-Standorte weltweit“ kann hier durch einen ILE-Elektrolyseur bis zu 10 Tonnen grüner, also klimaneutraler, Wasserstoff entstehen. Dies deckt den Bedarf von 600 Bussen, die mit Brennstoffzellen betrieben werden. Ebenso befindet sich der weltweit größte PEM-Elektrolyseur in Leuna bereits aktuell im Bau. Mit dem Energiepark Bad Lauchstädt entsteht in den kommenden fünf Jahren in Sachsen-Anhalt ein Reallabor, das etwa die Umwandlung von Windenergie zu Wasserstoff direkt vor Ort erforscht. Mit über 34 Millionen Euro wird das Projekt von der Bundesregierung im Rahmen des 7. Energieforschungsprogramms gefördert. Koordiniert wird das Programm von

der VNG AG mit Sitz in Leipzig. Ein 30 Megawatt-Elektrolyseur und ein Windpark sollen hier rund 27 Millionen Kubikmeter Wasserstoff nachhaltig produzieren. Der erzeugte grüne Wasserstoff wird dann über eine ehemalige Erdgaspipeline transportiert.

Identifizierte der Kongress mehrere Male Kommunen und Städte als kommende Treiber einer Wasserstoff-Wirtschaft, werden insbesondere diese sich anfangs auch mit hohen Kosten auseinandersetzen müssen. Denn noch sind Wasserstoff-Antriebe und -Infrastrukturen sehr teuer. Einer erfolgreichen Markteinführung steht dies im Weg. Lösungsmöglichkeiten liefert unter anderem Gerald Linke. Der Vorstandsvorsitzende des Ressorts Energie beim Deutschen Verein des Gas- und Wasserfaches DVGW schlug etwa vor, Einnahmen aus einer CO₂-Steuer zur Förderung von Wasserstoff-Systemen zu nutzen. Ebenso schlägt der Verein einen Klimabonus für Wasserstoff-fähige Geräte vor. Diesen Ansatz teilt auch Michael Sterner, Professor für Energiespeicher an der Ostbayerischen Technischen Hochschule Regensburg. „Der Markt für grünen Wasserstoff ist einfach noch nicht da“, so der Diplom-Ingenieur. Doch ohne Markt kann es auch keinen Markthochlauf geben, so eine Grundthese einer Studie Sterners, die sich den Grenzen des „Wasserstoff-Hypes“ widmete. Sterner schlägt hier vor, CO₂-Steuern zu erhöhen, während Umlagen für erneuerbare Energien gesenkt werden müssen. „Sie haben in Mitteldeutschland den Vorteil, dass Sie Politik und Wirtschaft zusammenbringen können. Sie sind in der Pole Position“, ermutigte Sterner am Ende seiner Präsentation.

Fahrermangel, Verkehrswende, Digitalisierung Mitteldeutsche Logistikbranche braucht verlässliche Leitplanken für zukunftsweisende Veränderungen

Um die Leistungsfähigkeit der Logistikbranche nicht zu gefährden, brauchen Unternehmen Planungssicherheit und verlässliche Rahmenbedingungen. Das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland weist nachdrücklich darauf hin, dass die neue Bundesregierung die Belange der Branche bei den entscheidenden Weichenstellungen im Blick behalten muss. Dazu zählen die Weiterentwicklung von Infrastrukturen inklusive LKW-Stellplätzen und E-Ladestationen ebenso wie der Abbau von Hemmnissen im Bereich Bürokratie und Digitalisierung. Zudem braucht es dringend unterstützende Maßnahmen bei der Fachkräftegewinnung, damit Lieferengpässe nicht zum Dauerzustand werden.

„Der unternehmerische Wille ist da, aber solange die Infrastrukturen und praxistaugliche Technik für eine nachhaltige Verkehrswende in vielen Bereichen der Transportwirtschaft noch nicht ausreichen, können vor allem Mittelständler bei Investitionsentscheidungen keine Werten auf die Zukunft eingehen“, betont Toralf Weiße, Vorstandsvorsitzender im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland. „Bevor etwa E-LKW überhaupt in maßgeblichem Umfang zum Einsatz kommen können, ist es zwingend notwendig zunächst die schon heute überlasteten LKW-Parkplätze an Autobahnrasthöfen

oder autobahnnahe Stellen auszubauen und mit Ladestationen auszurüsten.“

Zudem belastet die Branche der Fachkräftemangel in zunehmendem Maße. Ohne ein konsequentes Gegensteuern sind auch hierzulande Versorgungsengpässe abschbar. Bessere Arbeitsbedingungen und der Abbau von Hemmnissen für Erwerb und Verlängerung von Führerscheinen sind hierbei ebenso wichtige Ansatzpunkte, wie die Nutzung des E-Learnings bei der Berufskraftfahrerqualifizierung und die Erleichterung von Fachkräftezuwanderung.

Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung durch Digitalisierung und Automatisierung kommen in der Logistikbranche vielfach schon zur Anwendung. Allerdings ließen sich hier durch einen transparenteren Umgang und einer besseren Auswertung der Verkehrsdaten weitere Potentiale für die Planung und Steuerung von Verkehren erschließen. Ein weiterer wichtiger Hebel zur Stärkung der Branche liegt in der Entlastung von bürokratischen Aufgaben, die durch immer neue Regulierungen und Vorschriften stetig zunehmen und vor allem im Mittelstand wertvolle Ressourcen binden.

„Stabile Lieferketten für Industrie und Handel können wir dauerhaft nur gewährleisten, wenn weitsichtige politische Rahmenbedingungen dafür die Weichen stellen“, ergänzt Weiße. S. H.

ACOD-Kongress und Mitteldeutsches Logistikforum Mensch und Mobilität der Zukunft

VON STEFAN HENSEL

Neue Mobilitätskonzepte und alternative Antriebstechnologien – diese Themen standen im Mittelpunkt der gemeinsamen Veranstaltung des Automotive Cluster Ostdeutschland und des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland am 1. September 2021. Beim ACOD Kongress und Mitteldeutschen Logistikforum in der Gläsernen Manufaktur von Volkswagen in Dresden diskutierten rund 160 führende Branchenvertreter über Elektromobilität, die zunehmende Flexibilisierung von Produktion und Logistik sowie die Arbeit der Zukunft.

Aktuell sind bereits ca. 20 Prozent der in Deutschland neuzugelassenen Autos E-PKWs und der Anteil wird weiter steigen. Mittel- und Ostdeutschland haben sich in den vergangenen Jahren zum Zentrum der Elektromobilität entwickelt. Führend dabei sind die Produktionsstätten der großen Hersteller wie Volkswagen in Zwickau, Porsche und BMW in Leipzig, Mercedes in Ludwigsfelde und bald auch Tesla in Grünheide bei Berlin. In der Werkleiterrunde des Kongresses wurden die ambitionierten Ziele der Automobilhersteller in Ostdeutschland ersichtlich. So will beispielsweise Mercedes-Benz fortan voll auf elektrische Fahrzeuge setzen. Darüber hinaus strebt der Automobilhersteller CO₂-Neutralität entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Auch Volkswagen treibt in der Gläsernen Manufaktur neue Ideen für die Mobilität der Zukunft sowie Innovationen voran und macht sie hier zudem für Besucher erlebbar.

Alternative Antriebe spielen perspektivisch auch in der Logistik eine immer größere Rolle, denn der Güterverkehr macht einen nicht unerheblichen Teil der CO₂-Emissionen aus. Zugleich nimmt die Menge an zu transportierenden Gütern unter anderem durch den wachsenden eCommerce-Sektor weiter zu. Für eine größere Nachhaltigkeit im Straßentransport werden daher bereits immer mehr Zustellfahrzeuge für Transporte auf der



Mitteldeutsches Logistikforum und ACOD-Kongress in der Gläsernen Manufaktur von VW

letzten Meile mit Elektroantrieben ausgerüstet. Digitale Plattformen sowie weitere Ideen für eine anbieterübergreifende Zusammenarbeit und Effizienzsteigerungen bei innerstädtischen Transporten waren in Dresden ebenfalls sehr präsent. Ein weiteres wichtiges Branchenthema

waren sich einig, dass Weiterbildung eine entscheidende Rolle spielt, wenn es darum geht, Fachkräfte zu halten und ältere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu motivieren und mitzunehmen. Mit dem Qualifizierungschancengesetz gibt es Unterstützung für Unternehmen im Bereich



Der Vorstandsvorsitzende des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V. Toralf Weiße mit dem damaligen Leiter des BMW Werks Leipzig Hans-Peter Kemser (v.l.)

war der akute Fachkräftemangel, der sich durch alle Wertschöpfungsketten zieht. Durch neue Technologien entstehen neue Aufgaben, für die es qualifizierte Fachkräfte braucht. Die Kongressteilnehmer

Umschulung und Weiterbildung. Bei Fragen zum Thema unterstützt das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland seine Mitglieder in diesem Bereich.

Fotos: Andreas Reichelt

MAR KEN GES TALT EN

- Kampagne
- Corporate Design
- Webseite
- PR
- Event
- Fotografie

reichelt
www.reichelt.tv

Anzeige

Hier fehlt Ihre Anzeige!

Erreichen Sie Entscheider in der Logistikbranche und deren Kunden im hochwertigen journalistischen Umfeld des Mitteldeutschen Logistikanzeigers.

Unsere aktuellen Mediadaten finden Sie hier: 

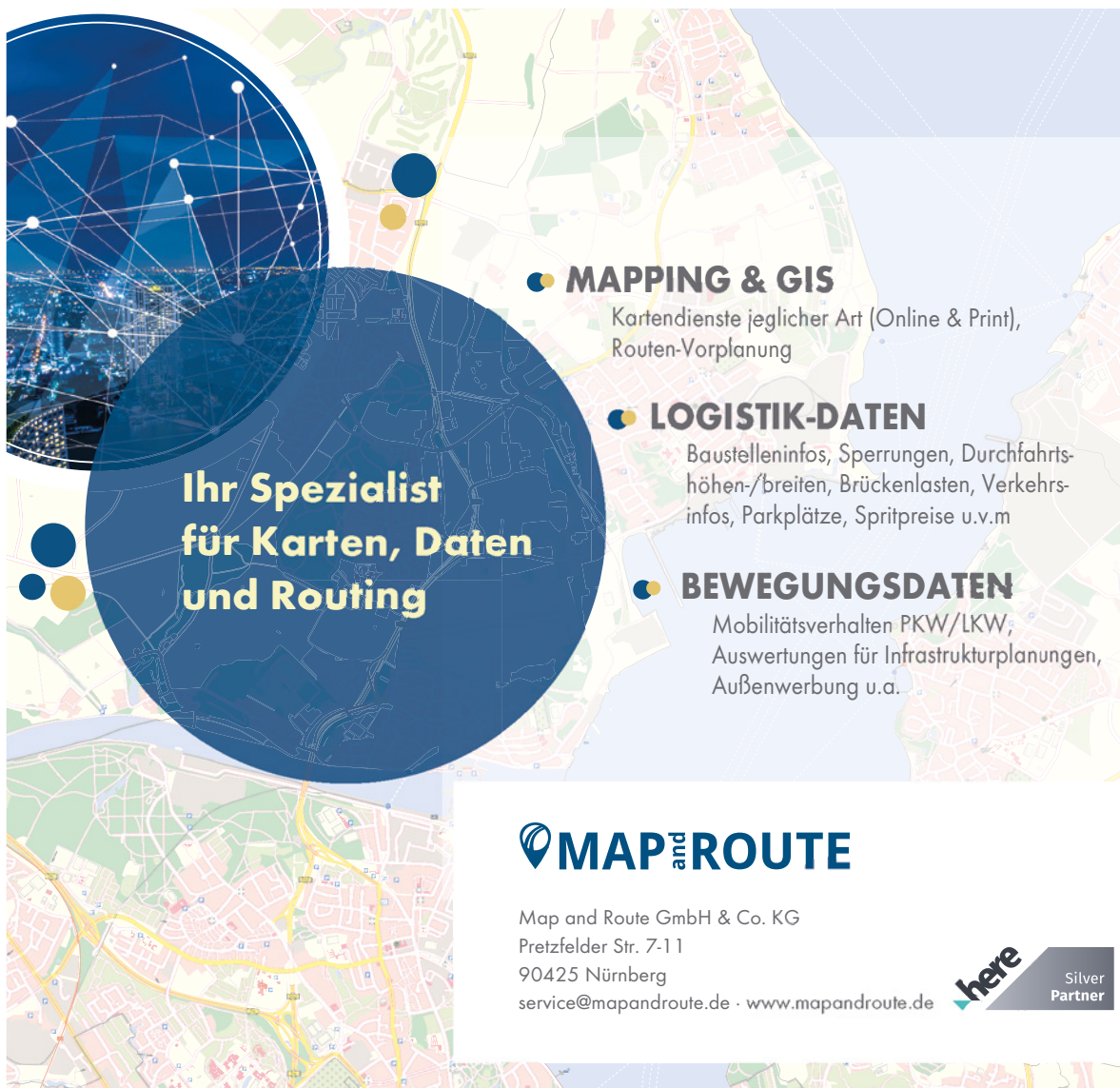
Kontakt: logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de

Map and Route - Ihr Spezialist für Karten, Daten und Routing

Map and Route ist der Spezialist, wenn es um anspruchsvolle Karten- und Datendienste geht. Je nach Anforderung wird der optimale Kartenservice aufgesetzt, der über beliebig viele Layer mit Daten und Funktionen ergänzt wird.

So lassen sich verschiedene Szenarien abdecken – vom Kundendienst mit vielen Zwischenstopps über die Routenvorplanung für Dispatcher bis hin zu intermodalen Verkehrslösungen (PKW/LKW, Bahn/ÖPNV, Flug etc.).

Map and Route greift auf die bestmöglichen Geodaten aus unterschiedlichen Branchen zu, die Kunden für Verkehrslösungen, Verkehrs-/Marktforschung, Auskunftsdienste, Infrastrukturplanungen u.v.m. einsetzen.



MAPPING & GIS
Kartendienste jeglicher Art (Online & Print), Routen-Vorplanung

LOGISTIK-DATEN
Baustelleninfos, Sperrungen, Durchfahrts- höhen-/breiten, Brückenlasten, Verkehrs- infos, Parkplätze, Spritpreise u.v.m

BEWEGUNGSDATEN
Mobilitätsverhalten PKW/LKW, Auswertungen für Infrastrukturplanungen, Außenwerbung u.a.

MAP and ROUTE
Map and Route GmbH & Co. KG
Pretzfelder Str. 7-11
90425 Nürnberg
service@mapandroute.de · www.mapandroute.de

here Silver Partner

Map Trip Truck – LKW-Navigation mit der besten ETA-Berechnung

MapTrip Truck ist ein professionelles LKW-Navigationssystem mit wertvollen Hilfestellungen für Fahrer und Disponenten. Es eignet sich für Speditionen und Frachtunternehmen und unterstützt Sie dabei, dass Ihre Fracht zur rechten Zeit am rechten Ort ist.

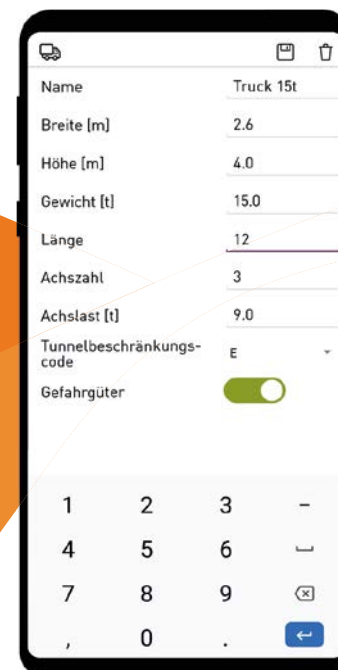
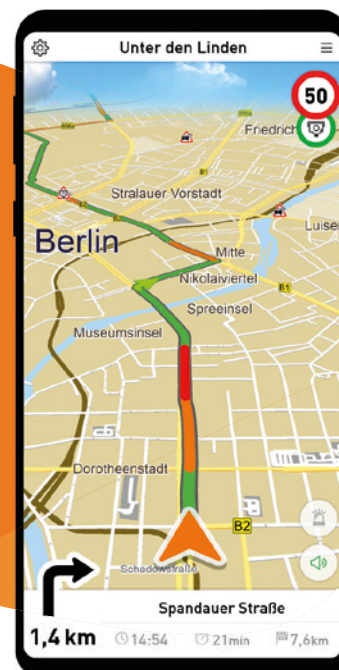
Zahlreiche Einstellungsmöglichkeiten zur Fahrzeuggröße und Route stellen sicher, dass die Streckenberechnung passend zum Fahrzeugprofil erfolgt. Für mehr Sicherheit und Komfort unterwegs sorgen Features wie Stauende-Warner, Tankstellen- und Parkplatzsuche sowie hervorragende

de Stau- und Verkehrsinformationen. Die LKW-Navigation verfügt über umfangreiche Schnittstellen zur Kopplung mit Telematiksystemen. So können z.B. Ziele direkt an die Navi übergeben und die aktuell berechnete Ankunftszeit abgerufen werden.

- » Berücksichtigung von individuellen Fahrzeugabmessungen und Gefahrgutrestriktionen
- » Beste Echtzeitverkehrsdaten – die Navigation nutzt stets die schnellste Route
- » LKW-Parken » Intuitiv und benutzerfreundlich
- » Zahlreiche Schnittstellen zur Integration in Telematiksysteme

MapTrip
by infoware

Jetzt
kostenlos
testen!



Kontaktaufnahme bitte über Map and Route

<https://download.maptrip.de/truck>



„Das weltweite Seefrachtsystem läuft unrund“

VON STEFAN HENSEL

Stockende Lieferketten, hohe Preissteigerungen und lange Wartezeiten – Es ist viel Sand im Getriebe des globalen Warenverkehrs. Das zeigt sich auch an den Nordseehäfen. Über die Gründe und die aktuelle Lage am Hamburger Hafen gibt Stefan Kunze, Leiter der Repräsentanz Deutschland Ost des langjährigen Netzwerk-Partners Hafen Hamburg Marketing e.V., Auskunft.

Wie sieht es aktuell in Hamburg aus, Herr Kunze?

Die massiven Verspätungen im Schiffsverkehr machen sich natürlich auch bei uns in Hamburg bemerkbar. Was wir aktuell erleben, ist eine in dieser Form einmalige Entwicklung, die mit der ersten Corona-Welle begann. Damals wurden aufgrund der nachlassenden Wirtschaftsleistung zunächst Schiffe in großem Umfang aus dem Markt genommen. Gleich darauf folgte jedoch eine plötzlich sprunghaft ansteigende Nachfrage nach Konsumartikeln, um das Heim zu renovieren und den Homeoffice-Arbeitsplatz auszustatten. Auf diese Entwicklung war in dem Maße niemand vorbereitet. Die Schiffe konnten nicht ad-hoc wieder zum Einsatz gebracht werden. Hinzukamen Hafenschließungen in China. Daraus resultierte ein großes Ungleichgewicht, das sich bis heute auswirkt. Eine Folge ist, dass die Fahrpläne der Seereederei nicht mehr eingehalten werden. Auf diese Fahrpläne sind aber die gesamten Logistikketten abgestimmt. Die Abfertigung erfolgt, sobald die Schiffe da sind, aber es ist sehr schwer zu sagen, wann genau sie da sind. Das betrifft aber nicht nur Hamburg, sondern die Seehafenbranche insgesamt.

Die von Ihnen angesprochenen Verzögerungen wirken sich auf die Transportketten ins Hinterland aus. Wird der Handel im diesjährigen Weihnachtsgeschäft auf viele Waren verzichten müssen?

Die zumeist unkalkulierbaren Verspätungen der Schiffe erschweren die



Foto: Shutterstock

Planungen im Hinterlandverkehr ganz enorm. Das führt vor allem auch zu Problemen bei der Auslastung der Verkehre. Wenn nicht länger gewartet werden kann, gehen Züge und Binnenschiffe nur halb beladen zurück. Das gesamte System läuft einfach unrund. Die meisten der für das Weihnachtsgeschäft benötigten Artikel sollten jedoch schon da sein. Spürbare Lieferengpässe, abseits solcher die vom Chipmangel verursacht sind, erwarte ich daher bei den Konsumartikeln nicht. Deutlich kritischer sieht es aber bei Zulieferern von Teilen etwa für die Automobilindustrie aus. Der Mangel führt hier teils zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Produktion.

Im Export gestaltet sich die Lage ebenfalls schwierig. Worauf muss sich die Branche aktuell einstellen?

Im Zuge der großen Nachfrage

sind die Seefrachtraten regelrecht explodiert. Für die Reeder sind das zwar goldene Zeiten, aber der Wandel vom Käufer- zum Verkäufermarkt bringt viele Probleme mit sich. Allen Voran ist die Verlässlichkeit der Transporte trotz horrender Preise ins Wanken geraten. Alles hängt davon, wann die Schiffe ankommen. Es gibt mittlerweile Logistikunternehmen und erste Verladere, die eigenen Schiffsraum einchartern, um eine höhere Zuverlässigkeit der Transportketten zu erreichen. Aufgrund der ebenfalls stark gestiegenen Charterraten dürften allerdings relativ wenig Kostenvorteile daraus resultieren. In Hamburg wurden zudem Annahmestrukturen an den Terminals verhängt. Statt des Ladeschlusses des Reeders ist jetzt die Anlieferfreigabe des Terminals entscheidend, um ein Überlaufen der Container am Hafen zu verhindern.

Hinzukommt, dass bei der Anlieferung von Containern für den Export nur eine kurze lagereidfreie Zeit gewährt werden kann. Der Kunde ist dann gewissermaßen doppelt gestraft, denn seine Box geht nicht raus und er muss Lagergeld bezahlen. Das führt verständlicherweise zu viel Unzufriedenheit. Vom Hafen ist das nicht gewollt. Es ist aber eine alternative Maßnahme, denn der Hafen lebt vom Durchsatz und ist kein Lagerbetrieb.

Hinzukommt auch, dass es teilweise an Leercontainern fehlt, um die Waren aufnehmen zu können? Wie kann hier gegengesteuert werden?

Gerade für den Export werden händigerend Container gesucht. Die mehr benötigten Boxen können aber aufgrund limitierter Produktionskapazitäten nicht ohne weiteres durch neue

Container ausgeglichen werden. Insgesamt sind heute etwa ein Drittel bis um die Hälfte weniger Leercontainer auf den Schiffen im Umlauf, als es noch vor vier bis fünf Jahren der Fall war. Diese Container fehlen. Die Leercontainerverfügbarkeit war auch schon vor Corona ein Thema und kommt aktuell noch verschärfend hinzu. Aus Gründen der Gewinnmaximierung gibt es zudem Fälle, dass Container trotz vorhandener Ladung leer abgehen, um andernorts höhere Gewinne zu erzielen. Aufgrund der generellen Unpaarigkeit der Verkehre werden Container zudem evakuiert, also als Leercontainer nach China zurückgebracht, um dort direkt neue Ladung aufnehmen zu können. Das ist lukrativer, weil es schneller geht, als beispielsweise Billigprodukte zu be- und entladen.

Welche Maßnahmen ergreift der Hafen Hamburg, um die derzeit schwierigen Prozesse zu verbessern?

Ein wichtiger Punkt ist die Verbesserung der Kommunikation der Häfen untereinander. Hier hat sich bereits viel getan, was die Planbarkeit der Schiffsankünfte verbessert. Eine ganz wichtige Rolle spielt zudem das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) als zentrale Koordinationsstelle für die Schiffsverkehre. Hier werden die einzelnen Schiffsbewegungen ab der Straße von Gibraltar überwacht. Mit diesen Informationen ist besser ersichtlich, wann Schiffe ein- und auslaufen. Und es ermöglicht auch die Abgabe von Empfehlungen an die Kapitäne zu den entsprechenden Einlaufenstern in unseren Tidehäfen. Das erhöht die so wichtige Planbarkeit unabhängig von den offiziellen Fahrplänen. In Zukunft sehe ich hier zudem weiteres Potential etwa durch die Bereitstellung von Echtzeitdaten, mit denen sich die Prozesse weiter verbessern ließen.

Was kann im Hinterland von den Binnenschiffen, Lkw-Spediteuren und Güterbahnen getan werden, um die Lage zu verbessern?

Den Hinterlandterminals sei es

Schiene oder Binnenschiff kommt eine ganz wichtige Pufferfunktion zu. Container können dort zu geringeren Kosten abgestellt und dann punktgenau nach Hamburg oder zu andere Seehäfen gebracht werden. Wir befinden uns da in einem engen Austausch, bei dem es unter anderem darüber geht, dass Seehafenfunktionen ins Hinterland verlagert werden. Hierfür gibt es auch bereits Erfahrungswerte aus der Zeit vor der Wirtschaftskrise 2008 als die Häfen mit Containern überlaufen sind. Hier sehe ich sehr gute Möglichkeiten und auch klare Vorteile für die Kombinierten Verkehre. Und auch die Digitalisierung spielt in diesem Bereich eine zunehmend wichtige Rolle. Mit Blick auf die Region Mitteldeutschland bleibt zudem der Ausbau der Wasserstraßen eine zentrale Aufgabe. Hier gilt es die Beschlüsse, die etwa im Gesamtkonzept Elbe festgelegt sind, umzusetzen. Für die Verkehrsverlagerung und Entlastung der Straßen braucht es neue Bahnstrecken und bessere Binnenschiffahrtswege. Das Thema darf nicht außer Acht gelassen werden, damit Waren langfristig kostengünstig und umweltverträglich transportiert werden können.

Wagen Sie eine Prognose für das kommende Jahr? Wird es abschbar wieder einen Normalzustand geben oder wie wird der neue Normalzustand aussehen?

Es ist immer schwer mit Prognosen. Die Orderbücher für Schiffsneubauten sind wieder gut gefüllt. Im Laufe des nächsten Jahres kommen bereits neue Kapazitäten hinzu. Corona bleibt aber weiter ein großes Fragezeichen. Seriöse Einschätzungen gehen dahin, dass etwa im zweiten Quartal eine Normalisierung eintreten könnte. Allerdings werden wir ein so niedriges Ratenniveau wie vor der Krise sicherlich nicht wieder erreichen. Nicht nur im Seeverkehr, sondern generell wird mit vergleichsweise höheren Transportkosten gerechnet werden müssen.

Vielen Dank für das Gespräch Herr Kunze

Viel erreicht und noch viel vor 30 Jahre Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH

Seit 1991 engagiert sich die Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH als Türöffner, Brückenbauer und Netzwerker für den Freistaat und wirkt weltweit erfolgreich für unseren Standort. Mit insgesamt 645 Neuanstellungen und Erweiterungen mit einem Investitionsvolumen von annähernd 11 Milliarden Euro kann die WFS eine beeindruckende Bilanz vorweisen. Zusammen mit dem Bereich Logistik entstanden in den Sektoren Automobil, Mikroelektronik, Maschinen- und Anlagenbau sowie Life Sciences, Umwelt- und Energie-

ben dabei großen Einfluss auf die positive Entwicklung der Logistikbranche in Sachsen ausgeübt. Zugleich wirkt die im Zuge dieser Entwicklung gewachsene Logistikkompetenz auf den Standort insgesamt zurück und steigert ihrerseits die Attraktivität des Freistaats für weitere Unternehmen.

Gerade für klein- und mittelständische Unternehmen ist die WFS ein wichtiger Förderer, wenn es um die Erschließung internationaler Märkte geht. Das spiegelt sich auch in der wachsenden Bedeutung des Exportgeschäfts für die Wirtschaftsentwicklung

nationalen Leitmesse der Branche, Sachsen als leistungsstarke Logistikregion zu präsentieren.

„Aus einer schwierigen Phase der Umbrüche in der Nachwendezzeit heraus hat sich Sachsen zu einem der führenden europäischen Wirtschafts- und Logistikstandorte entwickelt. Auf diesem Weg hat die WFS nicht nur immer wieder wichtige Player von Sachsen überzeugt, sondern auch engagiert die hier heimischen Unternehmen bei der Geschäftsentwicklung in internationalen Märkten unterstützt. Die WFS ist ein starker Partner für die Logistikbranche, den wir an unserer Seite brauchen, um uns auch zukünftig als Standort weiterzuentwickeln und uns gegenüber der Konkurrenz erfolgreich zu behaupten“, betont Toralf Weiß, Vorstandsvorsitzender im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland.

„Die Unterstützung der sächsischen Unternehmen bei der Erschließung internationaler Märkte bleibt weiterhin ein Schwerpunkt der WFS. Wir unterstützen die Firmen dabei, auf Veränderungen in den internationalen Märkten zu reagieren, indem wir frühzeitig relevante Technologie- und Markttrends erkennen und die strategische Ausrichtung auf Kernbranchen und Zukunftstechnologien fortentwickeln“, sagt WFS-Geschäftsführer Thomas Horn. S.H.



Thomas Horn, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung Sachsen GmbH

Foto: WFS

technik in den vergangenen drei Jahrzehnten hierdurch mehr als 60.000 Arbeitsplätze in Sachsen.

Wichtige An siedlungserfolge von DHL über Amazon sowie insbesondere auch im Automobilbereich mit Volkswagen, Porsche und BMW ha-

Mitarbeiter finden, halten und qualifizieren

VON STEFAN HENSEL

Der Fachkräftemangel beschäftigt die Logistikbranche schon seit vielen Jahren und steht auch aktuell im Hinblick auf fehlendes Fahrpersonal für LKW besonders im Fokus. Die demographische Entwicklung und eine sich verändernde Arbeitswelt in Zeiten annähernder Vollbeschäftigung führen dazu, dass Unternehmen sich mehr denn je mit der Personalfrage beschäftigen müssen. Das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland unterstützt seine Mitglieder dabei aktiv durch eine eigens eingerichtete Arbeitsgruppe. In der AG Personal arbeiten neben Personalverantwortlichen verschiedener Unternehmen sowie Anbietern von Bildungs- und Qualifizierungsleistungen auch Personaldienstleister und Vertreter der regionalen Jobcenter und Agenturen für Arbeit zusammen.

Durch die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe gelingt es unterschiedliche Perspektiven zu verbinden, aktuelle Entwicklungen am Arbeitsmarkt zu verfolgen sowie Fachkräfteinitiativen mitzugestalten. Gemeinsam werden Schwerpunkte definiert und konkrete Maßnahmen erarbeitet, um durch Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch die Unternehmen im Netzwerk bei der Beschäftigungsentwicklung zu unterstützen. Ein zentrales Element ist dabei die gemeinschaftliche Beteiligung an Veranstaltungen. Von großen Jobbörsen am Leipzig/Halle Airport über Gemeinschaftsstände bei verschiedenen Job- und Karriere-Messen in Mitteldeutschland schafft das Netzwerk Partizipationsan-



Jan Kaltofen, Leiter der AG Personal im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland Foto: Andreas Reichelt

gebote und unterstützt seine Mitglieder so strategisch und organisatorisch bei der Personalentwicklung.

Die zusätzlichen Herausforderungen in Pandemiezeiten haben das Netzwerk auch neue Wege einschlagen lassen. So wurde am diesjährigen Tag der Logistik im April erstmals eine rein digitale Jobmesse veranstaltet. An virtuell begehbaren Messständen informierten die beteiligten Unternehmen gemeinsam mit den Städten Leipzig und Halle (Saale) sowie der Agentur für Arbeit Oschatz zeitgemäß über Karriereöglichkeiten in der Logistikbranche. Daneben standen auch weitere Themen wie pandemiebezogene Arbeitsschutzregeln auf der Agenda und boten wichtige Orientierung, um Mitarbeiter bestmöglich vor Ansteckungen zu schützen.

Des Weiteren gehören Instrumente zur Mitarbeiterbindung und Qualifizierung zu den Aufgabefeldern der Gruppe. Von betrieblichem Gesundheitsschutz und weiteren Mitarbeitervorteilen bis zu Fördermög-

lichkeiten für unterschiedliche Qualifizierungsmaßnahmen bleiben so die Netzwerker am Puls der Zeit.

„Das Thema Personal gewinnt weiter an Brisanz und wird für die Unternehmen absehbar zu einer noch größeren Herausforderung, als sie es heute schon ist. Um so wichtiger ist es daher gerade auch die klein- und mittelständischen Unternehmen zu unterstützen. Daran arbeiten wir und ich danke allen Mitstreiterinnen und Mitstreitern für ihren Einsatz im Netzwerk“, betont Jan Kaltofen, Leiter der AG Personal im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland und Geschäftsführer des Jobcenters Halle (Saale).

Erneut wird daher zur Jahresauftaktveranstaltung des Netzwerks beim Berufsförderungswerk Leipzig ein Schwerpunkt auf der Steigerung der Attraktivität von Logistikberufen liegen. Ziel ist eine bestmögliche Mitarbeiterbindung und Klarheit zu den Faktoren, die eine Beschäftigung in der Logistik spannend machen.

Infrastrukturen schaffen Leipziger Unternehmen suchen gemeinsam innovative Lösungen für die Zustellung auf der letzten Meile

VON STEFAN HENSEL

Der Onlinehandel verzeichnet stetig neue Rekorde. Im Jahr 2020 kletterte das Sendungsvolumen laut dem Bundesverband Paket- und Express-Logistik (BIEK) um 10,9 Prozent – insgesamt wurden mehr als 4 Mrd. Sendungen transportiert. Bis 2025 ist mit einem jährlichen Wachstum von 7 Prozent auf dann rund 5,68 Mrd. Sendungen zu rechnen.

Der damit verbundene logistische Aufwand bei der Endkundenzustellung ist immens und eine Umsetzung mit herkömmlichen Lieferfahrzeugen kommt angesichts verstopfter Straßen vor allem im urbanen Umfeld an seine Grenzen. Zugleich spielen Forderungen nach einer emissionsarmen Zustellung eine zunehmend wichtigere Rolle. Bei der „AG Urbane Logistik“, einer gemeinsamen Veranstaltung der Industrie- und Handelskammer zu Leipzig sowie dem Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig am 10. November, stellten Teilnehmer verschiedene Ansätze vor, wie wachsende Sendungsmengen nachhaltiger zugestellt werden können.

Platz für Lastenräder schaffen

Die PES-Leipzig GmbH setzt beispielsweise bereits seit 2017 Lastenräder und Radkutschen für den Transport auf der letzten Meile ein. Geschäftsführer Ronny Walther erklärte, dass es jedoch ein langer Prozess war, bis das Unternehmen



Die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung „AG Urbane Logistik“ des Amtes für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig und der Industrie- und Handelskammer Leipzig

Foto: Manuela Budich

passende Modelle, die auch der täglichen Belastung standhalten, gefunden hatte. Mittlerweile werden fast ein Drittel der Fahrten mit Lastenrädern abgedeckt und Walther sieht noch großes Wachstumspotenzial. Jedoch müsste die Stadt für bessere Rahmenbedingungen wie etwa für ausreichende Fahrradwege sorgen.

Auch die Firma FAP Transporte aus Leipzig setzt auf einen gemischten Fuhrpark aus Lkw, Elektro-Sprintern sowie Lastenrädern. Mit 60 festen Touren bei DPD und Hermes ist das Unternehmen einer der größten Anbieter im Raum Leipzig und Umgebung. Enrico Kersten,

Geschäftsführer bei FAP Transporte, berichtete, dass das Unternehmen bei der emissionsarmen Zustellung auf der letzten Meile jedoch zunehmend an Grenzen stoße. So klagte auch Kersten über fehlende Fahrradwege oder Hindernisse auf den Wegen, die Transporte per Lastenrad erschweren. Doch nicht nur die Lastenrad-Infrastruktur müsse dringend nachgebessert werden. Auch die Ladeinfrastruktur der Elektrofahrzeuge sei ein Problem, dass angegangen werden müsse. Aus diesem Grund beschäftigt sich das Unternehmen zunehmend mit anderen Möglichkeiten, um klimafreund-

liche Transporte zu ermöglichen und die innerstädtischen Verkehre zu reduzieren. Ein Ansatz liegt im Aufbau von anbieterübergreifenden Citydepots, mit deren Hilfe sich der Verkehr in den Innenstädten reduzieren ließe. Hierfür hatte FAB Transporte eine Umfrage unter 200 Paketempfängern durchgeführt, um zu ermitteln, wie wichtig der Dienstleister für die Paketempfänger ist. Dabei kam heraus, dass es über 80 Prozent der Menschen egal ist, welcher Dienstleister die Lieferungen zustellt, solange die Pakete zuverlässig ankommen.

Pilotprojekt Micro Hub von Hermes Germany

Klimaschonende Zustellungen spielen auch bei Hermes Germany eine wichtige Rolle. Ziel ist es bis 2025 in den Innenstädten von insgesamt 80 deutschen Großstädten die Paketzustellung emissionsfrei zu gestalten. In der Dresdener Altstadt stellt der Paketzusteller durch den Einsatz von E-Transportern mittlerweile fast vollständig emissionsfrei zu. Darüber hinaus will Hermes Germany im ersten Quartal 2022 gemeinsam mit der Stadt Dresden ein Pilotprojekt für ein Micro Hub starten. Auch die

Zustellung per Lastenrad ist in Dresden und Leipzig in Planung.

Zum Abschluss der Veranstaltung stellte Thomas Gessner, Geschäftsführer der Fahrzeugbau Gessner GmbH, noch eine Innovation aus seinem Unternehmen vor: Die Last Mile Box, ein modulares Lastenrad mit Elektromotor und spezieller Transportbox. Diese Box besitzt die Grundmaße einer Europalette und verfügt über eine mit einem Stapler unterfahrbare Bodenplatte aus Kunststoff. Die Bodenplatte ist mit Rollen für eine autarke Bewegung der Boxen am Lieferort ausgestattet. Zusätzlich kann die Box mit elektrischer Kühlung für temperaturgeführte Transporte ausgestattet werden. Das Fahrrad kann schnell in einen Trolley umgebaut werden und so auch in Fußgängerzonen und auf schwer zugänglichen Wegen zum Einsatz kommen.

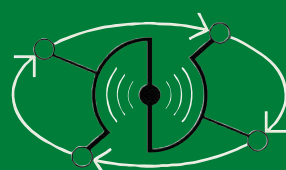
Am Ende zogen die Beteiligten der Veranstaltung das Fazit, dass sich in Leipzig die Rahmenbedingungen für alternative Last-Mile Projekte weiter verbessern müssen. Die Transportbranche kann Ideen und Konzepte entwickeln, um den Umstieg auf klimaneutrale Zustellungen zu ermöglichen, zur Umsetzung ist jedoch eine enge Kooperation mit der Politik unabdingbar. Um das vielschichtige Thema weiter voranzutreiben, will sich die AG Urbane Logistik Anfang 2022 erneut treffen und gemeinsam Lösungsansätze entwickeln und diskutieren.

Von Abfertigung bis Zoll: Sachsenland – Ihr Logistik-Allrounder



Abfertigung
Lagerung
Roro-Verladung
Service
Transporte
Umschlag
Zoll
+ Sonderwünsche

The smart way!



SACHSENLAND
TRANSPORT & LOGISTIK GMBH Dresden

Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden
Telefon: +49 351 79901185
info@sachsenland-gmbh.de

An der Autobahn 10 | 04435 Schkeuditz
Telefon: +49 351 799010
leipzig@sachsenland.gmbh

www.sachsenland.gmbh

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



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

www.fox-courier.de



Hafen Torgau –

Partner der regionalen Land- und Forstwirtschaft

- Kailänge: 350 m
- Gleislänge: 1 km
- 2 Krane (bis 35 t)
- Anbindung: B87, B182, B183
- Umschlag & Lagerung
- Transport & Logistik
- Massengüter, Stückgüter, land- und forstwirtschaftliche Produkte, Container
- 2.500 m² AwSV-Fläche
- 1.900 m² Lagerfläche für Stück- und Schüttgut
- Vermietung von Büro- und Lagerflächen
- Liniendienste



www.binnenhafen-sachsen.de



Studie des Automotive Cluster Ostdeutschland (ACOD): Taugt Wasserstoff auch für 40-Tonner?

Über das genaue Wie und Wann herrscht in Politik und Wirtschaft aktuell noch Uneinigkeit. Auf dem Weg zur Mobilitätswende ist aber bereits klar: Herkömmliche Benzin- und Dieselmotoren werden in Zukunft vermehrt klimafreundlicheren Elektroantrieben weichen. Zusätzlich versprechen Wasserstoff-Antriebe großes Potenzial. Die deutsche Bundesregierung sowie auch die Europäische Union beschlossen 2020 daher Milliarden-schwere Wasserstoff-Strategien. Auch andere Industrie-Nationen wie USA, China, Korea oder Japan sind gewillt, Wasserstoff-Antriebe auf Straße, Schiene und der Luft zu etablieren.

Gerade bei LKW-Longstrecken- und Schwerlastverkehren scheint Wasserstoff eine vielversprechende Alternative darzustellen. Gleich zwei Technologien sind hierfür denkbar: Genau wie fossile Brennstoffe, können Motoren auch Wasserstoff verbrennen. In einer zweiten Variante kann das Element mit Brennstoffzellen elektrische Motoren antreiben. Ob und wie sich die Technologien im konkreten Fall eines 40-Tonnern bewähren können, hat das Automotive Cluster Ostdeutschland ACOD untersuchen lassen. Professor Joachim Böhme von der Westsächsischen Hochschule Zwickau verglich auf einer fundierten Datenbasis, ob Wasserstoff-Antriebe auch für die großen LKW geeignet sind und welche der beiden Technologie sich am besten eignen könnte. Vergangenen September wurden die Ergebnisse im Rahmen einer breitgefächerten Studie präsentiert. Die komplette Studie kann beim ACOD angefragt werden.

Gegenüber dem Dieselmotor teilen sich die beiden Wasserstoff-Antriebe den entscheidenden Vorteil, dass sie kein Kohlenstoffdioxid produzieren. Bekannt unter dem chemischen Kür-

zel CO₂ ist das Treibhausgas einer der Hauptverursacher des Klimawandels. Laut Böhme sei der Dieselmotor noch heute die kosteneffizienteste Antriebsart. Grund hierfür ist die Gesamtbeurteilung der Faktoren Produktion, Transport und auch Eingliederung in die Fahrzeugstruktur.

Böhme rechnet in seiner Studie konkret vor: Muss ein LKW-Betreiber für 100 Kilometer Strecke 39 Euro für Diesel aufwenden, sind es bei Wasserstoff 76 Euro. Und auch die Anschaffungskosten sind bei Wasserstoff-LKW bedeutend höher. Mehr als 100 Jahre Entwicklung und Etablierung des Verbrennungsmotors stehen einer jungen Technologie ohne nennenswerter Infrastruktur gegenüber. In der Produktion lauert hingegen die Gefahr, die grüne Klimabilanz noch vor Zünden des Motors zunichtzumachen. Überwiegend wird Wasserstoff heute noch aus Erdgas gewonnen. Die Krux hierbei: Die Herstellung dieses „grauen Wasserstoff“ verursacht selbst CO₂. Selbes gilt auch für die Gewinnung aus Braun- oder Steinkohle sowie aus fossilen Stoffen. Klimaneutrale Produktionsverfahren stehen aber bereits zur Verfügung. Der sogenannte „grüne Wasserstoff“ – durch Elektrolyse mithilfe von Wind- oder Solarkraft produziert – verbucht bislang aber nur vier Prozent am Anteil der gesamten Produktion. Dementsprechend teurer sind hier noch die Kosten.

Dennoch sieht die Studie die Zukunft beim Wasserstoffmotor. Taktgeber sind hier die kommenden Vorgaben der Politik. „Ob synthetische Dieselmotoren in den nächsten Jahren zum Einsatz kommen, hängt von den politisch-gesetzlichen Rahmenbedingungen ab“, erwartet Böhme. Im Vergleich zu der zu erwartenden CO₂-Besteuerung konventioneller Dieselmotoren ist zu erwarten, dass sich die Kostenvorteile

üblicher Motoren fast neutralisieren, so der Automobilexperte. Eine Steigerung der Wasserstoffkosten ist hingegen nicht absehbar. Die Europäische Union sieht etwa bis 2050 eine vollkommen CO₂-neutrale Wirtschaft vor. Zur Einhaltung solcher Klimaschutzvorgaben sind konventionelle Dieselmotoren zukünftig keine Option mehr: „[Wasserstoff] wird im LKW notwendig werden, um die zukünftigen CO₂-Flottenvorgaben zu erfüllen“, sagt Böhme. Und dies betrifft nicht nur kleinere Trucks. Laut Böhme ergibt der Einsatz von Wasserstoff auch bei 40-Tonnen-LKW Sinn, um die Vorgaben zur Schadstofffreiheit etwa auch in Städten und großen kommunalen Ballungsgebieten einzuhalten.

Technologien zur CO₂- und Schadstoffreduzierung sind gemäß der Studie alle bekannt und auch in Deutschland bereits entwickelt und verfügbar. Mehrere führende Automobilkonzerne auf der ganzen Welt entwickeln bereits wasserstoffbetriebene 40-Tonner. Daimler und Volvo planen beispielsweise ein Modell mit 1.000 Kilometer Reichweite bei 25 Tonnen Nutzlast. Auch Hyundai und Toyota planen ähnliche Wasserstoff-LKW. Gelingt es, die Speicherung von flüssigen und hochgeköhlten Wasserstoffen zur Serienreife zu bringen, sind solche Leistungsbereiche problemlos machbar, heißt es in der Arbeit.

In der Frage, ob Brennstoffzelle oder Verbrenner bei Wasserstoff-Antrieben besser geeignet ist, findet die Studie ebenso klare Antworten. Zwar ist die Verbrenner-Variante die günstigere Variante, da sie auf bewährte Technik aufbaut. Laut der Studie kann hierdurch aber nicht das volle Potenzial des Elements ausgeschöpft werden. Im Gegensatz zu Brennstoffzelle arbeitet die Verbrenner-Variante zudem nicht vollkommen schadstofffrei.

S. //

Sauber aufbereitet

VON HEIKO NOWAK, DOREEN PAESOLD-RUNGE UND DR. MATTHIAS SCHMIDT

Jedes vierte neu zugelassene Fahrzeug war im ersten Halbjahr 2021 ein Auto mit alternativem Antrieb. Der Löwenanteil entfiel auf rein elektrische oder Plug-In Hybride. Das kostenintensivste Teil eines Elektroautos ist die Batterie. Etwa 40 Prozent des Preises entfallen auf die Energiespeicher – wobei wiederum 60 Prozent davon alleine dem Materialwert geschuldet sind.

Das Einsparpotenzial ist aus diesem Grund bei der Batterie besonders hoch. Mit einer wiederverwerteten Batterie lässt sich der Materialanteil deutlich reduzieren, was insbesondere für die Kathodenschwarzmasse signifikant ist. Die ERLOS GmbH, ein Unternehmen der WP Holding GmbH, setzt genau hier an. Batterien namhafter Autohersteller werden dort wiederaufbereitet. Die angelieferten Batterien werden zuerst auf ihren Zustand kontrolliert und schadhafte Exemplare ausgesondert. Anschließend werden die Batterien tiefenentladen. Bei dieser Tiefenentladung wird so viel Energie frei, dass ERLOS damit einen Großteil der eigenen Maschinen und Anlagen betreiben kann!

Der nächste Schritt kann entweder das Recycling oder das Reusing sein. Vor beiden Aufbereitungsvarianten steht zunächst die Lagerung in Special-

containern. Die Batterien werden nun von Hand demontiert, bis hinab zur Modul- und Zellebene. Jede Batterie besteht aus einer Anzahl an Modulen, welche ihrerseits aus Zellen zusammengesetzt sind.

Beim Recycling werden nun die Zellen teilautomatisch zerlegt in Anode, Kathode und die so genannte Separatorfolie, die innerhalb der Zelle die beiden Pole trennt. Anode und Kathode werden getrennt voneinander verarbeitet. Die in diesem Prozess entstehende Anodenschwarzmasse besteht hauptsächlich aus Graphit und besitzt im Gegensatz zur Kathodenschwarzmasse einen deutlich geringeren Materialwert. Diese wiederum besteht aus Nickel, Mangan und dem äußerst seltenen Kobalt, das primär aus der Demokratischen Republik Kongo stammt. Die auf diese Weise wiedergewonnenen Rohstoffe werden nunmehr an Batterieproduzenten verkauft, um daraus ressourcenschonend unter anderem auch neue Batterien herzustellen.

Neben dem Recycling gibt es jedoch auch die Möglichkeit, eine aus-rangierte Autobatterie als Speicher zu nutzen, das so genannte Reusing. Hierbei werden die in Module zerlegten Batterien auf einen definierten Restspannungswert entladen, demontiert und in einem Speicher verbaut.

ERLOS selbst nutzt dieses Verfahren zum Betrieb einer E-Tankstelle auf dem Firmengelände in Zwickau. Nachdem die Batterie auf diese Weise auch ihre zweite Nutzung erbracht hat, wird sie dem Recycling zugeführt. ERLOS betreibt ein Recyclingzentrum im sächsischen Schönfels, das Reusing wird im thüringischen Schmöln durchgeführt. ERLOS ist deutschlandweit das einzige Unternehmen, das selbst sowohl das Recycling als auch das Reusing von Autobatterien durchführt.

Die wesentlichen Vorteile des Batterierecyclings sind Kosteneinsparungen und ein deutlich verringerter CO₂-Fußabdruck. Bereits zehn Prozent Recyclat in 90 Prozent Neumasse sparen fünf Prozent CO₂ ein – gerechnet auf die Lebensdauer eines Fahrzeugs. Ein höherer Anteil an Recyclat erhöht den eingesparten Kohlenstoffdioxid-Anteil weiter. Und jedes weitere Prozent Einsparung – sei es durch höheren Recyclat-Anteil oder durch quantitative Erhöhung der Fahrzeuge mit wiederaufbereiteten Batterien – bringt Deutschland dem Ziel näher, bis 2030 65 Prozent weniger CO₂ zu emittieren als heute. Über geringere Kosten von Elektroautos lassen sich – abseits von staatlichen Förderprogrammen – Anreize zum Umstieg in umweltschonende Elektromobilität schaffen.



Akku zur weiteren Bearbeitung bei der Ertos GmbH

Foto: ERLOS GmbH

Umfrage unter Logistikern

Das BMVI fördert das mFund-Projekt **MeteoValue-Live**, das den Einfluss von Schlechtwetter und Parkplatzverfügbarkeiten auf die geplanten Ankunftszeiten untersucht.

Für das daraus resultierende Geschäftsmodell bittet Sie die Map and Route GmbH & Co. KG um Ihre Mithilfe.

Teilen Sie uns bitte mit, wie Sie als Spedition oder Busunternehmen Ihre Touren planen, welche Services Sie nutzen, wie hoch Ihre Kosten pro Kilometer sind etc.

Zur Umfrage gelangen Sie über:
www.mapandroute.com

Gerne können Sie uns auch direkt anschreiben:
service@mapandroute.de

Vielen Dank für Ihre Mithilfe.

nehmen Sie
an unserer
Umfrage teil:



Die Umfrage erfolgt völlig anonym, personenbezogene Daten werden nicht erfasst.





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

Lieferketten und Containerkrise:

Droht jetzt das logistische Long Covid? Einiges spricht dafür.

VON ROGER HEIDMANN

Wirkungszusammenhänge: Logistik produziert keine Chips, sie stellt „nur“ deren Verfügbarkeit her.

Im Alltag merken wir bisher wenig, außer dass in den Nachrichten vermehrt Container zu sehen sind. Ansonsten warten unsere Chips im Schrank zu Hause auf zeitnahen Verzehr. Das 5.000 Teile-Puzzle erwarten wir genauso rechtzeitig vom Paketboten zu Weihnachten. Mehr als vier Milliarden bringen sie jedes Jahr allein vor unsere deutschen Haustüren. Viele werden zwischenzeitlich über See im Container transportiert. 90 Prozent des Welthandels funktioniert so.

Im Berufsalltag sieht es anders aus: Wenn wir urplötzlich von Kurzarbeit betroffen sind. Weil Chips fehlen, die wie Puzzle-Teile zu Maschinen gehören und stattdessen in weitverteilten Containern gefangen sind. Sie treffen Kerngeschäfte ins Mark. Verkäufer, Einkäufer, Ingenieure, Handwerker, Monteure und viele andere arbeiten damit. 5,6 Millionen Menschen sind es nach Angaben des BMVI. Für sie entfalten allein die deutschen Seehäfen arbeitsplatzsichernde Wirkung. Sie veredeln mit ihrer Arbeit Waren, deren Werte in Bilanzen eingehen. Sie bewegen Bestände und Vorratsquoten, verlängern oder verkürzen Bilanzen. Rentabilitäten verändern sich und beeinflussen wiederum die Finanzierung von Lieferketten. Bis zu 70 Prozent der Kosten in den Wertschöpfungsketten von Unternehmen hängen von der Logistik ab und nicht vom Kerngeschäft!

Mit dem ersten Lockdown war klar, dass Länder und Regionen ihre Lieferketten wieder aktivieren, während andere noch im „Lockdown“ verweilen. Mit jeder Öffnung werfen Versender ihre Sendungen wie Steine ins Wasser. Deren Wellen kreuzen sich, bauen miteinander



Foto: LSA Logistik Service Agentur GmbH

höhere und gegenläufige auf. Sie schlagen grenzüberschreitend zu oder brechen an diesen. Der Unfall der „Ever Given“ im Suezkanal oder der „Corona-Ausbruch“ im chinesischen Hafen Yantian Mitte des Jahres lösten weitere Wellen aus.

Ursachenforschung: Das System der Containerlogistik ist zumindest auf dem Beipackzettel der Krise als Nebenwirkung präsent.

Weltweit sind knapp 40 Millionen Secontainer (TEU) unterwegs. 800 Millionen Mal wurden sie 2019 in Häfen auf Seeschiffe geladen oder entladen. 140 Millionen wurden davon in Europa, 14 Millionen in den deutschen Containerterminals umgeschlagen. Die weltweite Containertransportmenge hat 2018 erstmals die 150 Millionen-TEU-Marke überschritten. Die zehn weltweit größten Reedereien betreiben 1.200 Schiffe,

die eine Gesamtkapazität von 21 Mio. TEU bieten. Ein Containerschiff, wie die „Ever Given“, mit 20.000 TEU an Bord, ist ein riesiges Waren- und Produktionslager. Waren im Wert von 3,5 Mrd. Dollar sollten an Bord sein, die für unsere Städte, Wohnzimmer und Werkshallen bestimmt waren. Beladen sind sie im Durchschnitt mit 10 Tonnen Ware.

Viele Akteure sind mit ihren Geschäftsmodellen, Interessen und Aufgaben involviert. Zählt man in normalen Zeiten die logistischen Schnittstellen zwischen Versand in Übersee bis zum Empfang einer Sendung hier vor Ort, dann ist die Zahl 40 schnell erreicht. Jeder mag nachzählen, wieviel Verträge seine Logistik regeln. Sie zeigen vielfältige Schnittstellen und Hierarchien bis ein Schiff im Hafen abgefertigt ist, Zoll und andere Behörden ihr „okay“ geben, Spediteure, Transporteure Container zum Auspacken bringen und der nächste sie anschließend im regionalen

Leercontainer-Depot abgibt. Nachdem Waren zu Sendungen kommissioniert, verpackt und für den Transport zum Paketdepot bereitgestellt werden, steht schonmal der Sub vom Subunternehmer des Paketdienstes vor der Tür.

Natürlich verfolgen auch die Containerreeder ihre Interessen. Sie haben aus den bitteren Erfahrungen der Wirtschaftskrise 2008/2009 gelernt. Damals haben sie ihre Schiffskapazitäten zu spät vom Markt genommen und jede Menge Geld verloren. Die Frachtpreise fielen ins bodenlose. Jetzt haben sie ihre Kapazitäten im ersten Lockdown schnell vom Markt genommen und im Anschluss gezielt (mit den entsprechenden Preisaufschlägen) wieder eingesteuert. Im Moment fährt wohl alles was schwimmt.

Trotzdem warten volle und leere Container in Häfen, Depots und Empfangsstationen. Geraten, geschätzt nur 20 Prozent ins Stocken, dann sind rund acht Millionen Container nicht dort, wo

sie hingehören. Nach einer Lockerung werden sie ihre Reise bis zum Zielort fortsetzen. Vorausgesetzt der Empfangs-, Versand-, Umschlags-, Hafen- oder Lagerort arbeitet. Befindet sich nur eine der 40 Schnittstellen im Lockdown, reißt die Kette erneut.

Dazu kommt eine systembedingte Unwucht: 2019 wurden zwischen Fernost und Europa 14,4 Mio. TEU transportiert. In der Gegenrichtung zwischen Europa und Fernost waren es 6,3 Mio. TEU. Allein die Differenz zeigt das Dilemma. Leercontainer, die in Asien gebraucht werden, stehen in Europa. Was auf der großen Landkarte passiert, gilt genauso für die Regionen. Insofern ist derzeit ein globales Mega-Tetris mit rund 40 Millionen Bausteinen zu lösen.

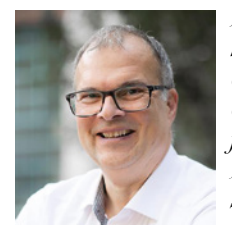
Perspektivwechsel: „Think out of the box“, zumindest temporär

Konsequente Logistiksysteme, wie im Containerbereich sind eingeschwungen, auf massenhafte Losgrößen und Wiederholung ausgerichtet. Die Auslastung der Transportmittel, die Standardisierung der Abläufe, hohe Produktivität und niedrigste Kosten stehen im Fokus. Auf der anderen Seite kennen wir Lieferketten, die erstmalig, einmalig, maximal temporär organisiert sind. Wir sehen sie in der Landwirtschaft, wenn die Ernte fällig ist, von Events, bei der Errichtung von Windparks und damit aus der Projektlogistik. Sie setzen auf Flexibilität, Individualisierung, Differenzierung und vergleichsweise geringe Losgrößen. Sie agieren mit Ereignissen, wie Wetter, Besucheranstürmen oder Stromausfall. Ihre Strategien sind auf das scheinbar unvorhergesehene ausgerichtet. Insofern bieten kampagnengeprägte Logistik-Strategien einen Gegenpol zu konsekutiven Strategien und zumindest eine Perspektive für neues Denken.

Ein Zurück in die Zukunft wird es kaum geben. Bis sich alle Container und Waren weltweit wiedergefunden haben, wird Zeit vergehen, die den wirtschaftli-

chen Wiederaufbau bremsen. Jeder, der Logistik plant und steuert, regelt Frequenzen. Justiert Planung, Beschaffung, Produktion, Verteilung und Retouren. Steuert Sendungsverläufe, die mehr oder weniger komplex sind. Im Kopf des Logistikers fließen immer im Netzwerk Informationen, Material und Geld. Sie denken und arbeiten wie Spinnen im Netz. Wenn sie nicht nur an Transport, Lager und Umschlag denken, erfolgt ihre Logistiksteuerung im gesamtlogistischen Kontext. Sie beeinflussen damit die Bilanzen der Unternehmen in Industrie und Handel. Im Moment stehen somit nicht die sicher schmerzhaft hohen Transportkosten im Fokus, sondern die Verfügbarkeit von Waren und Containern. Und damit die Kosten von Kurzarbeit.

„Me first“-Gedanken werden das Mega-Tetris nicht lösen. Im Interesse vieler wäre es, Container-Rundläufe schneller zu machen. Das bedeutet Container rascher auspacken und am gleichen Ort wieder zu bepacken. Finden sich Container und Ware besser, verkürzen sich Rundlaufzeiten. Gleiches gilt, wenn man Vor- und Nachlauftransporte mit Containern vermeidet und durch konventionelle Transporte ersetzt. Letzteres fordert die Bereitschaft, Verträge zu ändern und Perspektiven zu wechseln. Dazu benötigt es Initiativen, Netzwerke und Regionen, die die Stellschrauben zeigen. Logistik lebt eben von Netzwerken.



Roger Heidmann ist Gründer und Geschäftsführer der LSA Logistik Service Agentur GmbH und im Beraternetzwerk des Bundesverbands mittelständische Wirtschaft. Er ist Mitautor des Positionspapiers des BVMW zur Zukunft der deutschen Containerhäfen.



Viele Branchen klagen über fehlende Arbeitskräfte. Neben gut qualifizierten Fachkräften mangelt es zunehmend auch an Nachwuchs, der vor dem Hintergrund des demographischen Wandels in allen Bereichen händierend gesucht wird. Dieser Trend wirkt sich auf das Bewerbungsverhalten sowie auch auf die Erwartungen der Arbeitnehmer an ihre Arbeitgeber und umgekehrt aus. Um die aktuelle Sichtweise beider Seiten besser zu verstehen, hat das Jobcenter Halle (Saale) im Sommer 2021 eine Befragung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern durchgeführt. Jan Kaltfofen, Geschäftsführer des Jobcenter Halle (Saale), stellt die Ergebnisse der Umfrage vor.

Herr Kaltfofen, wer wurde mit der Umfrage des Jobcenters angesprochen und wie sah die Beteiligung aus?

An unserer Umfrage haben sich insgesamt 64 Unternehmen und 349 Arbeitnehmer beteiligt. Teilgenommen haben vorwiegend kleine und mittelständische Unternehmen mit einer Unternehmensgröße von bis zu 50 beziehungsweise 500 Mitarbeitern. Die meisten dieser Firmen haben ihren Sitz in Halle (Saale), aber auch Unternehmen aus angrenzenden Regionen in Mitteldeutschland waren vertreten. Da die Arbeitskräftefrage eine branchenübergreifende Herausforderung ist, haben wir die Befragung nicht branchenspezifisch durchgeführt. Sie wurde jedoch gezielt an die Mitglieder des Netzwerks Logistik Mitteldeutschland sowie an lokale Innungsbetriebe des Handwerks mit der Bitte um Beteiligung weitergegeben. Hierzu gehörten

Unternehmen aus den Bereichen Verkehr und Logistik, Dienstleistung, produzierendes Gewerbe, Bauwirtschaft sowie Handwerk.

Auf Seiten der Arbeitnehmer haben wir gezielt Menschen in Arbeitsgelegenheiten angesprochen, also in der Regel langzeitarbeitslose Personen, die durch das Jobcenter gefördert einer öffentlichen Beschäftigung nachgehen mit dem Ziel, wieder in den Arbeitsmarkt integriert zu werden. Der überwiegende Teil der befragten Arbeitnehmer war zwischen 50 und 60 Jahre alt. Der Anteil der Arbeitnehmer im Alter von 20 bis 30 Jahre war jedoch sehr gering und lag knapp unter 5 Prozent. Die absolvierten Schulabschlüsse der Befragten waren zum größeren Teil auf dem Niveau von Haupt- und Realschule.

Mit welcher Zielstellung haben Sie die Befragung durchgeführt?

Auf dem Arbeitsmarkt herrscht teilweise leider eine große Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage. Einerseits suchen Unternehmen händierend nach Arbeitskräften, doch andererseits gibt es auch genügend Menschen, die trotz guter Qualifizierungen seit Jahren keinen Job finden. Die von uns befragten Arbeitnehmer befanden sich alle in sogenannten Arbeitsgelegenheiten mit konkreten An-

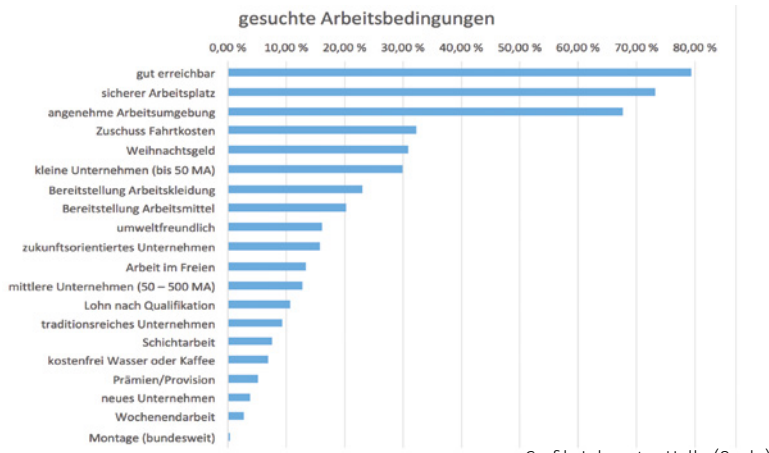
Kompetenzen, Erwartungen und Arbeitsbedingungen

Ergebnisse einer Befragung von Arbeitgebern und Arbeitnehmern

VON STEFAN HENSEL

forderungen an Aufgabenerledigung, Pünktlichkeit, Sorgfalt etc. Sie sind in der Regel aber seit vielen Jahren ohne Beschäftigung auf dem ersten Arbeits-

den Grundkompetenzen die Erwartungen der Unternehmer und der potenziellen Arbeitnehmer hohe Schnittmengen aufweisen. Andererseits werden



Grafik: Jobcenter Halle (Saale)

markt. Uns interessiert ein besseres Verständnis dafür zu entwickeln, woran das liegt. Ziel der Befragung war es deshalb vorrangig, die unternehmerischen Erwartungen und Anforderungen an künftige Beschäftigte mit deren Kompetenzen und Erwartungen an künftige Arbeitgeber abzugleichen.

Welche Erkenntnisse können Sie aus der Umfrage in Bezug auf Kompetenzen ziehen?

Erste wesentliche Erkenntnisse sind vor allem, dass insbesondere bei

vermutete Erwartungen auf Arbeitnehmerseite anders gewichtet. So wird deutlich sichtbar, dass zum Beispiel Motivation, Belastbarkeit, Zuverlässigkeit, Flexibilität, Eigeninitiative und selbständiges Arbeiten eine weit wichtigere Rolle bei der Einstellung eines Bewerbers im Unternehmen spielen. Bei der Arbeitnehmerperspektive zeigt sich, dass hier Kompetenzen wie Hilfsbereitschaft, Kreativität, Neugier, Toleranz, Höflichkeit höher gewichtet wurden. Im Ergebnis der Auswertung gilt es, beiderseitige Erwartungen kla-

rer zu formulieren und gegebenenfalls im Ausschreibungs- und Stellenbesetzungsprozess stärker zu berücksichtigen.

Die Umfrage zielte auch auf die Arbeitsbedingungen in Unternehmen. Worin liegen die Unterschiede bei Arbeitnehmern und Arbeitgebern, was gute Arbeitsbedingungen konkret bedeuten?

Bei den Arbeitsbedingungen ergibt sich ein ganz ähnliches Bild. Auch hier weichen die Erwartungen und Wünsche der Arbeitnehmer von den vorhandenen Arbeitsbedingungen der Arbeitgeber in der Gewichtung teilweise ab. Eine hohe Übereinstimmung gibt es im Bereich der regelmäßigen Lohnzahlung, des sicheren Arbeitsplatzes und in Bezug auf die Freundlichkeit der Mitarbeiter. Für Arbeitgeber zählt zu den stark gewichteten Arbeitsbedingungen, welche sie ihren potenziellen Arbeitnehmern bieten können, die Bereitstellung von Arbeitsbekleidung, eine angenehme Arbeitsumgebung sowie bei kleinen Unternehmen bis 50 Mitarbeiter Lohnzahlung entsprechend der Qualifikation und die Bereitstellung von Arbeitsmitteln.

Den potenziellen Arbeitnehmern sind eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, Urlaubsgeld, Zuschuss

zu Fahrtkosten, Unterstützungsmöglichkeiten und Weihnachtsgeld besonders wichtig. Ausgehend vom Durchschnittsalter der Befragten ist diesen das regelmäßige Einkommen besonders dann wichtig, wenn es dadurch gelingt, aus dem Leistungsbezug des Jobcenters herauszukommen. Das wichtige Thema Erreichbarkeit zeigt, dass viele Arbeitnehmer aus dem Grundsicherungsbezug auf öffentlichen Personennahverkehr angewiesen sind, teilweise aber auch zusätzlich unter Veränderungsängsten leiden und ein Umzug aus Jobgründen häufig nicht infrage kommt.

Welche Schlüsse ziehen Sie für die Arbeit des Jobcenters aus der Befragung und was sind die nächsten Schritte?

Letztendlich können wir aus der Umfrage ablesen, dass viel Potenzial in den Arbeitssuchenden steckt. Motivation ist bei den befragten Personen weitestgehend vorhanden. Bestehende Diskrepanzen bezogen auf Kompetenzen, Rahmenbedingungen und Unterstützungsbedarfe müssen jedoch bei Stellenbesetzungen im Unternehmen stärker in den Vordergrund rücken. Dazu bedarf es einer intensiven Sensibilisierung der Unternehmen. Auch eine gezieltere Vorbereitung potenzieller Bewerber auf Vorstellungsgespräche spielt eine wichtige Rolle sowie gegebenenfalls deren Begleitung bis hin zum Coaching während der ersten Wochen einer Beschäftigung.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Kaltfofen!

Digitalisierungschancen nutzen: Sachsen unterstützt Netzwerk Logistik Mitteldeutschland

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr fördert die Aktivitäten des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland zur Digitalisierung der Logistikbranche im Freistaat. In den kommenden drei Jahren werden Mittel bereitgestellt, um insbesondere klein- und mittelständischen Unternehmen den Weg in die Digitalisierung zu ebnen. Damit erhält die Arbeitsgruppe Innovation zusätzliche Ressourcen, um die Netzwerkmitglieder für relevante Trends, sich ändernde Marktanforderungen und Innovationspotenziale im Zusammenhang mit der Digitalisierung zu sensibilisieren und geeignete Maßnahmen für die Implementierung abzuleiten.

Wirtschaftsminister Martin Dulig würdigt die Aktivitäten des Netzwerks: „Das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V. erkennt die Digitalisierung als einen wichtigen Erfolgsfaktor für die Logistikbranche und will die damit verbundenen Chancen aktiv nutzen. Ich freue mich daher außerordentlich, dass wir nun dieses ambitionierte Netzwerk auf dem Weg in eine digitale Zukunft unterstützen können. Besonders die am Netzwerk beteiligten kleinen und mittleren Unternehmen der sächsischen Logistikbranche richten sich somit zukunftsorientiert und wettbewerbsfähig aus.“

Damit kommt das Netzwerk den Handlungsempfehlungen der Studie „Logistikwirtschaft im Freistaat Sachsen“ nach, die im Bereich der Digitalisierung eines der entscheidenden Felder für eine nachhaltig erfolgreiche Entwicklung aus-

gemacht hat. Das Netzwerk stellt als regionale Kooperationsplattform eine wesentliche Säule bei der Umsetzung dar. Den Schwerpunkt bilden dabei Maßnahmen mit engem Bezug zur Digitalisierung in der Logistik. Dazu zählen Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien, die Automatisierung von Prozessen aber auch alternative Antriebe für Nutzfahrzeuge.

Kompetenzaufbau

Gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen werden die Chancen der Digitalisierung zwar erkannt und als wesentlich für die Geschäftsentwicklung eingeschätzt. Was die Ein-



Sachsens Wirtschaftsminister Martin Dulig bei PortGround – ein Tag als Lader auf dem Flughafen in Leipzig

Foto: Kristin Schmidt/SMWA

prozessen sowie auch zur Minderung des Fachkräftemangels etwa durch Robotik und autonomes Fahren nutzbar zu machen. Zudem sollen die verkehrsinfrastrukturellen Standortvorteile sächsischer Logistikknoten gezielt und IT-gestützt mit regionalen Bündnissen aus Industrie, Handel und Dienstleistung verknüpft werden.

Ziel ist daher auch ein weiterer Ausbau der Vernetzung mit IT-spe-

zifischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen sowie eine Intensivierung der Zusammenarbeit im Bereich von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. Hierbei gilt es auch, Hemmnisse für Wissenstransfer, wie zu hoher organisatorischer

terbildungsplattform sowie weitere Maßnahmen zur Qualifizierung in den Unternehmen beitragen. Und schlussendlich soll die konkrete Implementierung und Anwendung von Digitalisierungsprojekten in den Mitgliedsunternehmen erfolgen.



Cluster im Austausch

Kontakte pflegen, Informationen austauschen und gemeinsames Ideenentwickeln gehören zu den Triebfedern der Netzwerkarbeit. Deshalb steht das Netzwerk in regelmäßigem Austausch mit einer ganzen Reihe von Partnern aus verschiedenen Branchen. So werden beim Frühstückskaffee etwa alle sechs Wochen in einer Runde

Zumeist ergeben sich dabei clusterübergreifende Schnittmengen, die im Anschluss zu Projektideen führen und umgesetzt werden. Aktuelles Beispiel ist die neuerlich gemeinschaftliche Veranstaltung von ACOD Kongress und Mitteldeutschem Logistikforum bei Volkswagen in Dresden im Herbst dieses Jahres. Aber auch gemeinsame



Foto: Klaus-Dieter Bugiel (indirekt)

Geschäftsstellenleiter Netzwerk Logistik Mitteldeutschland Klaus-Dieter Bugiel, Oliver Köhn, Geschäftsführer Landesverband Ost des VDMA, Christian Grötsch und Christoph von Radowitz, Bundesverband Elektromobilität, Gerd Neudert, Cluster IT Mitteldeutschland, Jens Katzek, Automotive Cluster Ostdeutschland und Jörn Heinrich Tobaben, Metropolregion Mitteldeutschland

mit dem Automotive Cluster Ostdeutschland, dem Cluster IT Mitteldeutschland, der Metropolregion Mitteldeutschland sowie dem Bundesverband eMobilität und dem Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau Neuigkeiten ausgetauscht.

Workshops, Kooperationen oder die Unterstützung bei Studien werden so angeregt und auf den Weg gebracht mit dem Ziel, Synergien zu nutzen und die mitteldeutsche Wirtschaft zu stärken.

S. 11

Netzwerk-Tischtennis-Cup 2022

Auf vielfachen Wunsch bietet das Netzwerk im kommenden Jahr wieder die Gelegenheit, sportlich aktiv zu werden. Am 7. Mai 2022 richtet das Netzwerk daher ein Tischtennis-Turnier in der Halle des TTC Holzhausen e.V. in Leipzig aus. Gespielt wird in gemischten Doppelteams mit jeweils einer Frau und einem Mann. Jedes Netzwerkmitglied ist eingeladen, ein oder mehrere Teams zu stellen und um den Netzwerk-Cup 2022 zu schmettern. Neben dem sportlichen Wettkampf steht das Beisammensein im Mittelpunkt. Für Getränke



Foto: Klaus-Dieter Bugiel

und Speisen vom Grill ist gesorgt. Anmeldungen für das Turnier werden ab Januar von der Geschäftsstelle entgegengenommen.

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

