

Editorial



Foto: Marlis Gottschalk

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

aktuell überschlagen sich die dramatischen Ereignisse in der Ukraine. Unsere Gedanken sind bei den Opfern dieses Kriegs und ihren Angehörigen. Angesichts der Bilder, die uns erreichen, treten unsere alltäglichen Probleme in den Hintergrund.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind die weiteren Entwicklungen kaum vorhersehbar. Der Versuch bereits in dieser Ausgabe die Folgen, die auch für unsere Branche gravierend sein dürften, ausführlich zu behandeln, wäre aufgrund der Dynamik der Entwicklung zum Scheitern verurteilt. Wir geben daher nur einen groben ersten Überblick auf Seite 2.

Wie ursprünglich geplant, widmen wir uns in unserer Titelgeschichte dem Flughafen Leipzig/Halle, der seit vielen Jahren enger Partner unseres Netzwerks Logistik Mitteldeutschland ist. Lange Zeit hatte die Geschäftsstelle ihren Sitz direkt im Terminal. Bei verschiedenen internationalen Fachveranstaltungen im Ausland sowie auch der transport logistic in München haben wir die Logistikregion gemeinsam mit vielen weiteren Partnern präsentiert. In dieser Ausgabe blicken wir auf die Entwicklung unseres Luftfrachtdrehkreuzes, das zuletzt von Frachtrekord zu Frachtrekord jagte und weiterhin ehrgeizige Pläne verfolgt. Doch mit dem Wachstum und jeder weiteren Ansiedlung sind auch Herausforderungen verbunden.

Eine der größten ist sicherlich auch aktuell für viele Unternehmen, nicht nur am und um den Flughafen, der Fachkräfte- und Personalmangel. Auch im Netzwerk ist das ein immer drängenderes Thema und wichtiges Anliegen in unseren Arbeitsgruppen. Wir freuen uns daher sehr, dass nach zwei Pandemie Jahren die Planungen für eine große Jobbörse wieder angelaufen sind. Angestrebt ist ein Event im Juni am Leipzig/Halle Airport, wo sonst.

Neben dem Personalthema drücken aber auch weitere Steine im Schuh der Logistiker. Allen voran die massiv steigenden Kraftstoffpreise bereiten Sorgen. In Mitteldeutschland sind wir davon besonders betroffen, da im benachbarten Ausland mehr als 50 Cent weniger pro Liter anfallen. So sorgt die CO₂-Steuer für eine Verzerrung des Wettbewerbs und führt zu deutlichen Nachteilen für hiesige Unternehmen. Wir stehen in dieser Frage auch mit der Politik in Kontakt und machen unseren Einfluss geltend, damit das Thema die notwendige Aufmerksamkeit bekommt.

Zusätzlich zum Arbeitskräftemangel und steigenden Kosten machen sich die bekannten Lieferprobleme inzwischen auch bei den Nutzfahrzeugen bemerkbar. Besonders die im KEP-Bereich wichtigen leichten Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen sind derzeit kaum lieferbar. Das trifft die Branche hart, die auf der einen Seite wachsende Sendungsmengen händeln muss und auf der anderen Seite durch den Fahrer- und den Mangel an Lieferzonen in urbanen Räumen unter Druck steht.

Zum Schluss möchte ich aber auch noch eine positive Entwicklung erwähnen. An den sächsischen Binnenhäfen wurden 2021 mehr Güter denn je auf die Bahn umgeschlagen und ein weiterer Meilenstein bei der Verkehrsverlagerung erreicht. Bleiben Sie bitte trotz aller Herausforderungen optimistisch.

Mit vielen Grüßen



Toralf Weiß
Vorstandsvorsitzender
im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland



Foto: Andreas Reichelt

Flughafen Leipzig/Halle: Eine mitteldeutsche Erfolgsgeschichte

VON SEBASTIAN EHRLICH

Als eines der wichtigsten Drehkreuze für Luftfracht in Europa ist der Flughafen Leipzig/Halle zum Wirtschafts- und Jobmotor der Region geworden und entfaltet seine Strahlkraft längst weit über Mitteldeutschland hinaus. Bedeutendster Treiber dieser Entwicklung ist DHL, das hier sein weltweit größtes Hub betreibt und für stetiges Wachstum sorgt. Eng verwoben mit der Erfolgsgeschichte des Flughafens ist auch das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland, das 2008, im Jahr der DHL-Ansiedlung, unweit des Flughafens gegründet wurde.

Der Flughafen Leipzig/Halle cilt von Rekord zu Rekord. 1,6 Millionen Tonnen Fracht wurden 2021 umgeschlagen, eine Steigerung um 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit ist der Flughafen Deutschlands zweitgrößtes Drehkreuz für Luftfracht, Europas viertgrößter Cargo-Airport, Amsterdam dicht auf den Fersen, und längst eine feste Größe im internationalen Frachtverkehr. 80 Fracht-Airlines fliegen Leipzig/Halle an und verbinden den Flughafen mit 270 Zielen weltweit. Und trotz aller Kritik von Fluglärmgegnern und Umweltschützern – Themen, mit denen sich alle Flughäfen auseinandersetzen müssen – die Bedeutung des Airports für den Logistikstandort und die ganze Region ist immens. Allein in den Bereichen Luftfracht, Fracht-Airlines, Speditionen und Logistik arbeiten am Flughafen über 9.600 Beschäftigte. Darüber hinaus verstärken zahlreiche Unternehmensansiedlungen rund um den Flughafen dessen Rolle als Wirtschafts- und Jobmotor.

Rund 100 Unternehmen, unter anderem aus den Branchen Logistik, Automotive, E-Commerce und Elektronik finden sich im Umfeld des Flughafens. Dazu zählen Konzerne wie Porsche, BMW oder Beiersdorf, die in unmittelbarer Nachbarschaft angesiedelt sind, oder Amazon, das hier sein europäisches Luftfrachtdrehkreuz betreibt. Und im Auftrag der NATO sind bereits seit 2006 im Rahmen der Strategic Airlift International Solution dauerhaft zwei Antonow 124-100 stationiert. Zu ihnen gesellen sich aktuell drei weitere Antonow 124 der russischen Volga-Dnepr-Gruppe, die sich für Wartungsarbeiten in Leipzig/Halle befinden und durch die Sperrung

des europäischen Luftraums für russische Flugzeuge dort gestrandet sind.

Besonders im Logistik-Bereich ist der Erfolg so groß, dass Arbeitskräfte mittlerweile händierend gesucht werden. Unternehmen wie die PortGround GmbH, die am Flughafen Leipzig/Halle Bodenabfertigungs- und Frachtleistungen erbringt, werben mit flexiblen Arbeitszeiten, Gesundheitsprogrammen und Mitarbeiter Vorteilen um Fachkräfte. Und die geplante Erhöhung des Mindestlohns lässt die meisten Arbeitgeber schon deshalb kalt, weil sie längst besser bezahlen. Gerade erst hat sich etwa die Mitteldeutsche Flughafen AG mit ihren Angestellten auf Lohnsteigerungen und eine Corona-Prämie geeinigt.

Auch weiterhin lockt der Standort Unternehmen an. So planen etwa Mytheresa, ein Online-Versandhandel für Luxusmode, und Amazon Ansiedlungen im nahen Schkeuditz. Der Flugzeughersteller Deutsche Aircraft arbeitet an der Errichtung eines Hangars für eine klimaneutrale Endmontagelinie auf dem Gelände des Flughafens Leipzig/Halle. Ab 2024 sollen dort Flugzeuge des Typs D328eco mit alternativen ökologischen Antrieben gefertigt werden, die sich mittelfristig auch mit Wasserstoff betreiben lassen. Bis zu 300 neue Arbeitsplätze wird das schaffen.

Größter Arbeitgeber und Treiber der erfolgreichen Entwicklung in Leipzig/Halle ist DHL, das in Mitteldeutschland sein weltweit größtes Luftfrachtdrehkreuz betreibt und mehr als 6.000 Mitarbeiter beschäftigt, darunter 140 Auszubildende. 150.000 Pakete bewegen diese – pro Stunde, rund um die Uhr. Durchschnittlich zwei Stunden be-

nötigt eine Sendung von der Ankunft am Drehkreuz bis zum Weiterflug. In dieser Zeit wird sie ausgeladen, neu sortiert und wieder verladen. 46,6 Kilometer Sortieranlage und 87.000 Quadratmeter Terminalfläche stehen dafür zur Verfügung.

Für Anwohner ist das ein zweischneidiges Schwert. Ohne Frage ist der 24-Stunden-Betrieb, ohne den ein Drehkreuz für Expressfracht nicht auskommt, auch eine Belastung. Das ist auch den Flughafenbetreibern klar, die deshalb unter anderem gerade die Triebwerksproblemlaufhalle modernisieren, um die Verfügbarkeit der Lärmschutteinrichtung zu steigern und dadurch die Bodenschall-Emissionen zu reduzieren. Auf der anderen Seite beschert er der Region seit Jahren Aufschwung. Und die immer komplexeren Lieferketten lassen sich ohne Luftfracht nicht aufrechterhalten. Nicht umsonst wächst das Air-Cargo-Geschäft rasant. Laut Zahlen des Bundesverbands der deutschen Luftverkehrswirtschaft ist die weltweite Nachfrage 2021 um 18,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Verantwortlich dafür ist längst nicht nur das E-Commerce, die Pakete, die wir alle bestellen und am liebsten schon am nächsten Tag zu Hause haben. Wie fragil Lieferketten sind, ist spätestens durch die Corona-Pandemie überdeutlich geworden. Zeitweise leere Regale in den Supermärkten waren vor allem auf Probleme in der Logistik zurückzuführen. Stillstehende Bänder und Produktionsausfälle durch fehlende Zulieferungen wegen stockender Lieferketten bescherten Unternehmen teils erhebliche Verluste. Und spätestens, wenn man sich vor Augen führt, wie stark der Transport

von Medikamenten, Impfstoff und Corona-Tests mit dem Flugzeug in der Pandemie zugenommen hat – der Flughafen Leipzig/Halle ist ein zentraler Umschlagplatz für medizinische Güter im Kampf gegen die Corona-Pandemie – begreift man, dass der Einsatz von Luftfracht zur Aufrechterhaltung von Lieferketten geradezu existenziell wichtig ist.

Vor diesem Hintergrund verwundert es wenig, dass der Airport vor allem als Logistikstandort weiter ausgebaut werden soll (siehe Interview mit Rayk Bergner auf Seite 3). Unter anderem plant DHL die Erweiterung seines Logistik-Drehkreuzes. Im Fokus steht dabei die Vergrößerung der Vorfeldflächen, um zusätzliche Parkpositionen für Flugzeuge zu schaffen. Diese werden gebraucht, um mehr und vor allem größere Flugzeuge abstellen zu können. Rund 500 Millionen Euro soll der Ausbau kosten.

Eng verwoben mit der Entwicklung des Flughafens ist auch das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland. Ursprünglich als Netzwerk Logistik Leipzig-Halle wurde es 2008, im Jahr der DHL-Ansiedlung, unweit des Flughafens gegründet. 20 Gründungsmitglieder hatten es sich zum Ziel gesetzt, kleine und mittlere Unternehmen der Logistikbranche zu unterstützen und damit auch den Folgen der Finanzkrise etwas entgegenzusetzen. Ähnlich wie der Flughafen hat auch der von Unternehmen aufgebaute Kooperationsverbund eine sehr positive Entwicklung genommen und strahlt längst über die Region hinaus aus. Seit 2016 stehen regionale Außenstellen in Dresden und Chemnitz für die dortigen Unternehmen als ortsnahe Anlaufpunkte zur Verfügung.

Als wichtigen Ansprechpartner und Impulsgeber für die erfolgreiche Weiterentwicklung der Branche würdigte Martin Dulig, sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie Stellvertreter des Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, das inzwischen auf 130 Mitglieder gewachsene Netzwerk zum zehnjährigen Jubiläum 2018. Neben Unternehmen aus allen Bereichen der Logistik sowie verwandten Dienstleistungen stehen heute auch Vertreter aus dem Forschungs- und Bildungssektor sowie Verbände, die öffentliche Verwaltung und Kammern für geballte Fachkompetenz.

Und auch wenn die Corona-Pandemie das Netzwerk seit nunmehr zwei Jahren erschwert und virtuelle Formate persönliche Begegnungen ersetzen müssen, gedeiht das Netzwerk weiter. Allein seit Jahresbeginn sind vier neue Mitglieder hinzugekommen, 130 sind es insgesamt. Neben allgegenwärtigen Themen wie der Digitalisierung oder der letzten Meile beschäftigen die Mitglieder heute auch die Folgen des boomenden Logistikstandorts Mitteldeutschland, wie die abnehmende Verfügbarkeit von Gewerbeflächen oder der Fach- und Arbeitskräftemangel.

Auch der Flughafen ist Mitglied im Netzwerk. Gemeinsam präsentiert man sich etwa potenziellen Fach- und Nachwuchskräften auf Jobbörsen wie dem Tag der Logistik oder wirbt auf der transport logistic in München oder der transport logistic China in Shanghai für die mitteldeutsche Logistikregion. Und so wird sie weitergehen, die mitteldeutsche Erfolgsgeschichte, angetrieben vom Netzwerk Logistik Mitteldeutschland und seinen Mitgliedern, von den ansässigen Frachtunternehmen, allen voran DHL, und vom Flughafen Leipzig/Halle.

Lesen Sie in dieser Ausgabe u.a.:

Massive Auswirkungen auf Mitteldeutsche Logistik
Seite 2

Flughafen ist Segen und Fluch zugleich

Der Schkeuditzer OBM Rayk Bergner im Interview
Seite 3

Amazon mischt Speditionsgeschäft auf
Seite 4

Achim Lohse, Amt für Wirtschaftsförderung Leipzig im Interview
Seite 7

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, Sebastian Ehrlich, Stefan Hensel, Andreas Reichelt, Marko Weiselski

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

Editorial Design, Layout, Anzeigen: Reichelt Kommunikationsberatung

Druck: Druckerei Hensel, Leipzig

Auflage: 1.000 Stück

Nächster geplanter Erscheinungstermin: Juni 2022



Massive Auswirkungen auf mitteldeutsche Logistik

VON SEBASTIAN EHRLICH

Auch wenn viele Folgen erst nach und nach sichtbar werden – schon heute ist klar, dass der Krieg in der Ukraine auch massive Auswirkungen auf die Logistik in Mitteldeutschland hat und noch haben wird. Zum einen stören Sanktionen und Gegensanktionen die Lieferketten bereits jetzt empfindlich. Infolge von Handelsembargos sowie kriegsbedingten Produktionsausfällen kommt es zu Lieferengpässen, die auch hierzulande zu stillstehenden Bändern und Produktionsausfällen führen. Zum anderen sind die internationalen Transportwege erheblich eingeschränkt. Die schon vorher knappen Frachtkapazitäten schrumpfen dadurch weiter, was sich in Kombination mit den galoppierenden Energiekosten stark auf die Frachtpreise auswirken wird.

So trifft die Sperrung des europäischen Luftraums für russische Flugzeuge auch das Frachtgeschäft hart. Der bereits von Corona erheblich betroffene Seeweg – je nach Route und Ware ohnehin nur bedingt eine Alternative – ist jetzt noch stärker eingeschränkt, da sich viele Reedereien und Häfen weigern, Frachtaufträge von und nach Russland anzunehmen. Der Weg über Land per Zug ist zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe zwar noch möglich, birgt aber gerade auf der wichtigen Verbindung zwischen Asien und Europa zahlreiche Risiken, da viele Routen durch Russland oder entlang der russischen beziehungsweise ukrainischen Grenze verlaufen. Zudem kann der Schienenverkehr den Ausfall der anderen Frachtmittel nicht komplett auffangen.

Die in Mitteldeutschland wahrscheinlich sichtbarsten Auswirkungen auf den Transport hat die Situation im Straßengüterverkehr. Lkw aus der Ukraine und Russland, aber auch aus Belarus und weiteren osteuropäischen Staaten sind hier seit Kriegsausbruch kaum noch unterwegs. Während viele ukrainische Fahrer ihr Land nicht mehr verlassen dürfen oder die momentan freizügigeren Arbeitsmarkt-Zugangsregelungen nutzen,

um Anstellungen in anderen EU-Staaten anzunehmen, was insbesondere für viele polnische Unternehmen problematisch ist, bleiben vor allem russische Frachtführer weg, weil sie sich mit Bedrohungen, Angriffen und Vandalismus konfrontiert sehen. So werden etwa Planen aufgeschlitzt und Reifen zerstoßen.

Der Ausfall von geschätzt 100.000 Lkw-Fahrern verschärft den ohnehin herrschenden Personalmangel in diesem Bereich erheblich. „Der dadurch aus dem Markt abgezogene Frachtraum, gerade auch im Bereich Kabotage, ist nicht zu ersetzen“, sagt der Experte für Transporte nach Osteuropa Marko Weiselski vom Netzwerk Logistik Mitteldeutschland. Unter Druck geraten zudem vor allem kleine und mittlere Unternehmen der Transportwirtschaft durch die massiv steigenden Kraftstoffpreise.

Für große Probleme sorgen auch die Unsicherheiten hinsichtlich der Bezahlung von Waren und Dienstleistungen. Durch den Ausschluss russischer Banken aus der Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT) ist der internationale Zahlungsverkehr mit Russland nahezu zum Erliegen gekommen. Auch die Sperrung von in Russland ausgegebenen Kreditkarten ist ein Problem. Darüber hinaus hat auch die russische Regierung eine Reihe Bestimmungen erlassen, die den Zahlungsverkehr zusätzlich erschweren, etwa die Einzahlung auf ausländische Konten oder die Devisenausfuhr betreffend. Der Kursverfall des Rubels sorgt zudem für Wechselkurs-Probleme.

Wie komplex Lieferketten sind, hat sich spätestens in der Corona-Krise gezeigt. Durch den Krieg in der Ukraine werden sie derzeit an vielen Stellen aus dem Takt gebracht. Welche zusätzlichen Probleme allein in Folge der Störungen noch auftauchen, die durch die aktuell beschlossenen Einschränkungen und die wegfallenden Transportwege entstehen, ist im Moment kaum abzusehen. Und weitere Einschränkungen könnten folgen.

Logistikimmobilienmarkt Leipzig profitiert vom E-Commerce-Boom

VON SEBASTIAN EHRLICH

Ein neues Rekordflächenumsatz konnte der Industrie- und Logistikimmobilienmarkt Leipzig im vergangenen Jahr verzeichnen. Wie der Immobiliendienstleister Colliers bekanntgab, bedeutete ein Flächenumsatz von insgesamt 540.600 Quadratmetern in 2021 ein Plus von 15 Prozent gegenüber 2020 und eine Steigerung von rund 63 Prozent gegenüber dem 3-Jahres-Durchschnitt.

Während andere Industrie- und Logistikimmobilienmärkte wie Düsseldorf oder Stuttgart im vergangenen Jahr coronabedingte Einbußen hinnehmen mussten, profitierte die Region Leipzig vom auch durch die Pandemie befeuerten E-Commerce-Boom. So stieg der Anteil der Handelsunternehmen am gesamten Flächenumsatz laut Colliers von 16 Prozent im Jahr

2019 auf 41 Prozent im Jahr 2021, während in der Vorpandemiephase Produktionsunternehmen mit einem Anteil von rund 58 Prozent die Flächenumsatzstärkste Nutzergruppe waren.

Mit dem guten Ergebnis konnte die Region Leipzig zwar den Trend der letzten Jahre, mit einem stetig wachsenden Flächenumsatz, bestätigen, gerät aber langsam auch an ihre Grenzen. So führte die zuletzt rege Neubau-Aktivität zu einem spürbaren Rückgang an Grundstückspotenzialen. Mittlerweile kann das Angebot die Nachfrage nicht mehr befriedigen, so dass der Wettbewerbsdruck steigt. Die Durchschnittsmieten im Bereich der Bestandsimmobilien stiegen folgerichtig. Der inzwischen herrschende Flächenmangel wird diesen Trend weiter verstärken.

Neue verpflichtende Fortbildung im Bereich Luftsicherheit

VON SEBASTIAN EHRLICH

Für alle Personen, die eine Luftsicherheitsschulung absolviert haben, sind seit Jahresbeginn

neue Schulungsvorgaben des EU-Rechts in Kraft. Diese verpflichten unter anderem alle Beschäftigten von Flughäfen und zivilen Luftfahrtunternehmen sowie auch von beteiligten Unternehmen der sicheren Lieferketten, etwa aus den Bereichen Fracht & Post, Bordvorräte und Flughafenlieferungen,

bis Jahresende eine Fortbildung zum Thema Sicherheitskultur zu absolvieren. Andernfalls verlieren bereits absolvierte Luftsicherheitsschulungen

ihre Gültigkeit. Erstsicherungen in diesem Bereich beinhalten das neue Modul bereits.

Die 45-minütige Fortbildung soll laut Luftfahrt-Bundesamt Kenntnisse von Elementen vermitteln, die zum Aufbau einer robusten und belastbaren Sicherheitskultur am Arbeitsplatz und im Luftfahrtsektor beitragen. Dazu zählen unter anderem auch Bedrohungen durch Insider und Radikalisierung. Sicherheitsbeauftragte Personen müssen drei Unterrichtseinheiten à 45 Minuten absolvieren. Weitere Informationen dazu auch unter fox-courier.de/seminare.



Grafik: Andreas Reichelt

Zweiter TrailerPort in Dresden geplant Sächsische Binnenhäfen profitieren von Verkehrsverlagerung auf die Schiene

VON STEFAN HENSEL

Von der Straße auf die Schiene – diesen Weg nehmen immer mehr Güter entlang der Oberelbe. Die trimodalen Standorte des Hafensverbands der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) erzielten 2021 mit insgesamt 1,26 Millionen Tonnen transportierter Waren per Waggon ein neues Rekordergebnis beim Güterverkehr per Eisenbahn. Wichtigster Treiber der Entwicklung ist der 2021 eröffnete TrailerPort im Albertshafen Dresden. Hier allein wurden im vergangenen Jahr mehr als 24.000 Trailer mit einem Volumen von rund 500.000 Tonnen von der Straße auf die Schiene umgeschlagen. Jede Woche werden am Standort zwölf Trailer-Züge verladen und binden die Region klimafreundlich über Rostock an Südkandinavien sowie über Cutici in Rumänien an Südosteuropa an.

In diesem Jahr soll das Angebot

Bereich wesentlich mehr Umschlags- und Aufstellfläche als der derzeitige TrailerPort mit rund 7.000 Quadratmetern. Für die Umsetzung sind Investitionskosten in Höhe von rund 3,4 Millionen Euro eingeplant, die die SBO zum Teil aus Eigenmitteln finanziert. Denn auch wenn das zweite turbulente Corona-Jahr nicht spurlos an den Häfen vorbeigegangen ist, wirtschaftlich steht der Hafensverbund gut da. Das mit insgesamt 3,16 Millionen Tonnen beste Umschlagergebnis seit 2019 lässt einen deutlichen Überschuss für das Geschäftsjahr erwarten.

„Mit der derzeitigen Infrastruktur in Dresden sind wir an der Wachstumsgrenze angelangt. Um die weiterhin steigende Nachfrage bedienen und die Verkehrsverlagerung weiter vorantreiben zu können, brauchen wir zusätzliche Flächen“, sagt Heiko Loroff, Geschäftsführer der Sächsischen Bin-



Verladung im Albertshafen Dresden

Foto: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

nenhäfen Oberelbe GmbH. Der coronabedingte Rückgang im Schiffsumschlag konnte durch die Verlagerung der Güter auf die Bahn vollständig kompensiert werden. Trotz meist günstigerer Ellpiegel war der Schiffstransport von Massen- und Schüttgütern wenig nachgefragt. Im Gegensatz zu Schwergut- und Projektladungen, etwa Turbinen, Transformatoren oder Generatoren, die im vergangenen Jahr in Dresden sowie im tschechischen Lovosice verladen werden konnten.

um zusätzliche Relationen erweitert werden. Im Gespräch sind direkte Verbindungen mit Süd- sowie mit Westeuropa inklusive eines innerdeutschen Teilschnittes. Mittelfristig soll die Anzahl der umgeschlagenen Trailer sogar auf bis zu 50.000 pro Jahr zunehmen. Um dies zu stemmen und der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, werden zusätzliche Flächen für Abfertigung und Verladung gebraucht. Dafür plant die SBO bereits die Errichtung eines zweiten TrailerPorts bis 2023 auf der Südseite des Hafens Dresden. Mit etwa 20.000 Quadratmetern bietet der

Digitalagentur Sachsen eröffnet

VON STEFAN HENSEL

Für einen zusätzlichen Digitalisierungsschub soll die im Februar in Dresden eröffnete Digitalagentur Sachsen (DiAS) sorgen. Als Denkfabrik sowie als zentraler Dienstleister soll die DiAS unter anderem den Breitbandausbau in Sachsen begleiten sowie Unternehmen in Fragen der Digitalisierung beraten und notwendige Informationen schnell bereitstellen. Die Agentur ist markunabhängig und hilft bei der Suche nach jeweils passenden Unterstützungsangeboten.

Die DiAS wird als nachgeordnete Behörde des sächsischen Wirtschaftsministeriums eingerichtet, welches federführend für die Digitalstrategie des Freistaates zuständig ist. Hier sollen alle Maßnahmen des digitalen Wandels gebündelt und koordiniert werden. „Digitalisierung ist die Grundvoraussetzung für unsere Wirtschaft, um in einem modernen digitalen Zeitalter konkurrenzfähig zu sein“, sagte Staatsminister Martin

Dulig bei der Eröffnungs-Pressekonferenz in Dresden.

An der Schnittstelle zwischen der Landesverwaltung, der sächsischen Wirtschaft und der Gesellschaft begleitet die DiAS außerdem Beteiligungsprozesse zur Digitalpolitik im Freistaat Sachsen. Über das Beteiligungsportal des Freistaats Sachsen können alle Interessierten an der Weiterentwicklung der sächsischen Digitalstrategie mitarbeiten.

Perspektivisch soll in der Agentur auch eine KI-Kompetenzstelle etabliert werden, über die KI-Akteure sich informieren und austauschen können. Die Leitung der DiAS hat Frauke Greven übernommen, die zuletzt in verschiedenen Funktionen im Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik tätig war. Für den Aufbau und die Umsetzung erster Aufgaben stehen in diesem Jahr etwa eine Million Euro zur Verfügung.

„Es ist unser erklärtes Ziel, zu Beginn des nächsten Jahrzehnts der größte Cargo-Airport Europas zu sein“

VON STEFAN HENSEL

Um der stetig steigenden Nachfrage gerecht zu werden, plant der Flughafen Leipzig/Halle rund eine halbe Milliarde Euro zu investieren. Auch die DHL soll unter anderem mehr Vorfeldfläche zum Parken ihrer Flugzeuge bekommen. Dafür wurde im August 2020 ein Planänderungsantrag bei der Landesdirektion Sachsen eingereicht. Auf Grundlage der ausgelegten Unterlagen sind zahlreiche Einwendungen eingegangen, zu denen der Airport Stellung nehmen wird. Das Planfeststellungsverfahren sieht weiter vor, dass die Beteiligten vom 21. März bis zum 20. Mai 2022 im Rahmen einer Online-Konsultation erneut Gelegenheit haben, ihre Standpunkte vorzutragen. Im Anschluss wird die Landesdirektion Sachsen die Online-Konsultation auswerten, die Positionen der Beteiligten rechtlich prüfen und über den weiteren Fortgang des Verfahrens entscheiden.

Stefan Hensel sprach mit Konrad Best, Leiter Business Development & Strategie der Mitteldeutsche Flughafen AG, über die ehrgeizigen Pläne.

Der Flughafen verzeichnete zuletzt neue Frachtrekorde und plant insgesamt rund 500 Millionen Euro in zusätzliche Vorfeldflächen, Rollwege und Gebäude zu investieren. Teil des Ausbauprogramms ist unter anderem die Erweiterung des DHL-Drehkreuzes im Süden des Airports. Wie schätzen Sie den aktuellen und perspektivischen Bedarf an Luftfrachtservices am Standort ein?

Das Fracht-Aufkommen erzielte 2021 einen neuen Rekordwert und wächst jetzt im 17. Jahr in Folge. Für den ersten Monat des Jahres liegt das Plus bei über sechs Prozent.

Unsere Kunden, allem voran DHL, gehen langfristig von weiter anwachsenden Sendungsmengen und Luftfrachtvolumina aus. Das zeigt sich auch in der Ansiedlung von Luftfrachtaffinen Unternehmen wie mytheresa am Flug-



Konrad Best, Leiter Business Development & Strategie der Mitteldeutsche Flughafen AG
Foto: Mitteldeutsche Flughafen AG

hafen beziehungsweise in seiner Nachbarschaft. Es ist unser erklärtes Ziel, zu Beginn des nächsten Jahrzehnts der größte Cargo-Airport Europas zu sein. Ein ambitionierter Plan, auf dessen Realisierung wir zielstrebig hinarbeiten.

Damit wir dieses Ziel erreichen, soll und muss unsere Infrastruktur wachsen. Geplant sind neue Vorfeldflächen für die Abfertigung von Flugzeugen, Rollwege zur Start- und Landebahn Süd sowie Hochbauten für Logistikdienstleistungen. Hinzu kommen Büro- und Sozialgebäude für die vielen neuen Beschäftigten in Tätigkeitsbereichen wie Flugzeugabfertigung, Sortierung und Bearbeitung von Frachten bis zu Administration, Management und Behörden.

Bestandteil der Ausbaupläne ist auch eine komplett neue Cargo City im Norden des Airports. Was soll hier genau entstehen und wie sehen die Pläne für die künftige Nutzung aus?

Im Nordbereich des Airports, wo ab 2025 auch das Regionalflugzeug D328eco gefertigt werden soll,

können wir auf bereits bestehendes Planungsrecht zurückgreifen. Hier können bedarfsgerecht die nötigen Vorfeldflächen sowie luftfrachtorientierte Hochbauten für Bestands- und Neukunden entstehen.

Neben den steigenden Frachtmengen hat vor allem auch die Ansiedlung weiterer Unternehmen positive Effekte auf die rund um den Flughafen ansässige Logistikwirtschaft. Wie schätzen Sie hier die Entwicklung ein und wie wichtig ist das Zusammenspiel zwischen Flughafen und der Logistikcommunity?

Infolge der Ansiedlungen am Airport steigen nicht nur die Beschäftigungszahlen, sie haben auch Einfluss auf die Diversität der Branchen. Schon heute sind allein in den Bereichen Frachtabfertigung, Fracht-Airlines, Speditionen und Logistik über 9.600 Menschen beschäftigt. Insgesamt zählt der Standort über 16.000 Erwerbstätige in mehr als 120 Unternehmen. Der Flughafen fungiert als Motor der gesamten Logistikregion Mitteldeutschland, die weiter wachsen wird. Intermodalität und leistungsfähige Infrastrukturen, in Verbindung mit einem bereits prosperierenden Logistikcluster, sind starke Argumente bei der Vermarktung des Standortes. Das strahlt auch ins Umland aus, was sich an dem sehr gut nachgefragten Flächen rund um den Airport zeigt. Es profitiert also nicht nur der Flughafen selbst, sondern große Teile der Region.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Best.

Hier fehlt Ihre Anzeige!

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

Unsere aktuellen Mediadaten finden Sie auf Seite 6.

Kontakt: logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de



„Der Flughafen ist Segen und Fluch zugleich“

VON STEFAN HENSEL

Der Leipzig/Halle Airport, der sich zum zweitgrößten Frachtflughafen Deutschlands entwickelt hat, prägt das Leben in Schkeuditz in besonderer Weise. Die sehr gute Verkehrsinfrastruktur inklusive zweier Autobahnen und mehrerer Bundesstraßen begünstigt die wirtschaftliche Entwicklung, stellt zugleich aber auch eine Belastung für die Anwohner dar. Mit dem Schkeuditzer Oberbürgermeister Rayk Bergner sprach Stefan Hensel über bisherige und künftige Entwicklungen der Stadt am Verkehrsknotenpunkt.



Der Schkeuditzer Oberbürgermeister Rayk Bergner

Foto: Stadt Schkeuditz



Der Schkeuditzer Rathausplatz

Foto: Andreas Reichelt

Bekannt ist Schkeuditz vor allem als Standort des Flughafens Leipzig/Halle, mittlerweile zweitgrößtes Luftfrachtdrehkreuz Deutschlands und Nummer vier in Europa. Sie selbst wohnen seit 2005 im Ortsteil Glesien und konnten die rasanten Entwicklungen am Airport hautnah verfolgen. Hatten Sie seinerzeit mit einem derartigen Wachstum gerechnet?

Auch wenn ich beruflich in vielen Teilen Deutschlands tätig gewesen war, bin ich als gebürtiger Thüringer der Region Mitteldeutschland immer stark verbunden geblieben. Ich lebe gern in Schkeuditz und habe es nicht einen Tag bereut, 2005 hierhergezogen zu sein und vor allem auch hier mitgestalten zu können. Zuvor habe ich in Leipzig gewohnt und damit früh einen Weg eingeschlagen, den heute immer mehr Menschen gehen.

Dennoch war auch für mich diese Entwicklung seinerzeit nicht vorhersehbar, obwohl der Flughafen natürlich damals schon ein wichtiges Thema war. In der Rückschau kann ich aber feststellen, dass die Weichen in dieser Zeit schon gelegt waren. Bereits in den 90-er-Jahren wurden wichtige Entscheidungen getroffen und so die Voraussetzungen für die Entwicklung des Flughafens geschaffen, von dem Schkeuditz stark profitiert hat und durch den es heute eine der dynamischsten Regionen Europas ist. Damit einher gehen aber auch Belastungen und besondere Herausforderungen, sodass der Flughafen Segen und Fluch zugleich ist, denn wie immer hat eine Medaille zwei Seiten.

Im kürzlich fertiggestellten Panattoni Park Leipzig Airport in Schkeuditz werden demnächst weitere Unternehmen ansässig. Auch Amazon und DHL wollen weiter kräftig wachsen. Die Logistikbranche schafft neben vielen Jobs aber auch Herausforderungen, etwa im Bereich der Verkehrsinfrastruktur in und um Schkeuditz. Können die Infrastrukturen schnell genug mitwachsen?

Diese Frage beschäftigt mich und viele andere in dieser Stadt sehr intensiv. Die Dynamik, die diese wirtschaftlichen Entwicklungen genommen haben, ist enorm. Ein Großteil der Ansiedlungen ist in den letzten vier bis fünf Jahren entstanden. Die zunehmenden logistischen Verkehre machen eine Erweiterung der Infrastrukturen sowohl in Schkeuditz, als auch im Umland, zwingend notwendig. Auch die Menschen, die hier Arbeitsplätze und einen Lebensmittelpunkt gefunden haben, müssen zur Arbeit kommen, brauchen Einrichtungen des täglichen Bedarfs, benöti-

gen Schulen und Kindergartenplätze. Es steht deshalb außer Frage, dass wir in den nächsten Jahren diese Infrastrukturen weiterentwickeln müssen. Derzeit hängen wir noch hinterher. Und es muss auch klar gesagt werden: das kann Schkeuditz nicht allein leisten. Hier sehe ich eine meiner wichtigsten Aufgaben, nämlich an alle Akteure zu appellieren, sich zu beteiligen. Nur im Schulterschluss mit Projektentwicklern, dem Freistaat und dem Bund, kann es uns gelingen, diese Herausforderungen zu meistern. Dabei ist es zentral, dass die Überlegungen nicht an den Flur-

Nordraumkonzept, dass sich geographisch auf den Nordraum des Oberzentrums Leipzig bezieht und den westlichen Teil des Landkreises Nord-sachsen umfasst. Hier ist eine ganze Reihe von Maßnahmen aufgeführt, die interkommunal, aber auch mit dem Flughafen, der Stadt Leipzig und dem Freistaat gemeinsam erarbeitet werden und umgesetzt werden müssen. In Schkeuditz selbst braucht es etwa Investitionen für den Stämmerweg, die Altscherbitzer Straße sowie die Radefelder Allee als wichtige Verkehrsader von der Kernstadt in die Nordorts-teile. Und ich betone deutlich: Diese

erwähnt, kann die Entwicklung in der Region nur dauerhaft erfolgreich sein, wenn sie mit einer Akzeptanz in breiten Teilen der Bevölkerung einhergeht. Und so ist diese Stellungnahme zu verstehen. Ich appelliere immer wieder, nicht in Schwarz- oder Weißkategorien zu denken – wir können es nur gemeinsam voranbringen. Natürlich wird es immer Kritiker geben, aber ich bin davon überzeugt, dass die Mehrzahl der Menschen eine positive Sichtweise auf den Flughafen hat und sich über diese Entwicklung freut.

Es geht auch nicht darum, den Nachtflugverkehr generell infrage zu

ausforderungen in den nächsten Jahren für die wirtschaftliche Entwicklung in Schkeuditz?

Diese Region wird sich in den kommenden 20 bis 30 Jahren immens weiterentwickeln. Davon bin ich überzeugt. Bei alledem wollen wir eine lebenswerte Region bleiben. Die Bebauungspläne, die in den letzten

wachsenden Zahl von Einwohnern auch Platz für den Wohnungsbau.

Nordsachsen ist ein überwiegend ländlich geprägter Landkreis. In unserer Stadt haben wir einen guten Mix aus Wirtschaft, Natur und Kultur, den wir erhalten wollen, um auch langfristig eine lebenswerte Stadt zu bleiben.

Die Stadt Schkeuditz zählt wieder zu den Netzwerkmitgliedern. Was hat Sie zu dem Schritt bewegt und wie wichtig ist Ihnen die Mitarbeit in dem Branchencluster?

Netzwerke bedeuten Dialog und eine Offenheit zum Austausch über verschiedene Themen. In unserer Mitgliedschaft im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland sehe ich eine Chance, Diskussionen zu den uns bewegenden Themen offener zu gestalten und eigene Aspekte einzubringen. Aus den Erfahrungen als Bewohner und Oberbürgermeister der Stadt Schkeuditz weiß ich, was die Logistikbranche, die ich sehr schätzen gelernt habe, alles für eine Region mit sich bringt. Deshalb halte ich es für wichtig, in die Diskussionen die Sicht der Kommune einzubringen und den Blick für Themen zu öffnen, die sich außerhalb von rein wirtschaftlichen Strukturen und Zahlen befinden.

Ich war eine ganze Zeit lang bei der Wirtschaftsförderung des Landkreises tätig und habe dort schon Kontakte mit dem Netzwerk Logistik gehabt. Es ist mir wichtig, eng an der Wirtschaft zu sein, Unternehmen zu besuchen und Informationen einzuholen. Ebenso versuchen wir wo möglich auch, auf kurzem Wege zu helfen. So verstehe ich Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und kommunaler Ebene.

Vielen Dank für das Gespräch, Herr Bergner.



Der Frachtflughafen mit Gewerbe

Foto: BITZER Kühlmaschinenbau

stücksgrenzen enden, sondern die komplette Region um den Airport mitbetrachtet wird.

Um es klar zu sagen: Ich bin ein Befürworter der wirtschaftlichen Entwicklung. Damit das aber langfristig erfolgreich gelingen kann, müssen wir gemeinsam dafür sorgen, dass die Menschen in der Region mitgenommen werden und die vorhandene Akzeptanz gegenüber den Entwicklungen nicht schwindet. Es darf nicht vergessen werden, dass der Flugverkehr vor allem in den Nachtstunden eine große Belastung für die Menschen darstellt.

Welche Verkehrsprojekte stehen auf der Agenda ganz oben?

Sowohl Staatsstraßen, aber auch Bundesstraßen und kommunale Straßen sind tangiert. Hierbei möchte ich nochmal den Blick auf die gesamte Region lenken. Es gibt ja bereits das

Infrastrukturen kosten Geld, sind aber für das Funktionieren sowohl der Wirtschaft als auch des städtischen Lebens in Schkeuditz unerlässlich. Mit der wirtschaftlichen Entwicklung und der daraus sich ergebenden Wertschöpfung sind wir in der Lage, einen Beitrag zu leisten. Das reicht aber nicht. Deswegen sehe ich auch diejenigen, die hier Geld verdienen, sowie den Freistaat Sachsen maßgeblich in der Verantwortung, sich ebenfalls einzubringen.

Seinerzeit war die DHL-Ansiedlung als Jobmaschine gefeiert worden. Heute werden die Erweiterungspläne von DHL intensiv diskutiert. Die Stadt Schkeuditz hat in einer 43-seitigen Stellungnahme ihre Forderungen zum möglichen Ausbau aufgestellt. Was sind die wichtigsten Punkte?

Es würde den Rahmen sprengen, hier

stellen. Das wird nicht gelingen. Beim Blick auf die Flugbewegungen gilt es aber, Möglichkeiten auszuschöpfen und beispielsweise zu prüfen, ob nicht mehr Flüge in die Nachtrandzeiten verlegt werden können. Es geht darum, wie die hier lebenden Menschen davor geschützt werden können, dass die mit dem Flugverkehr einhergehenden Belastungen nicht über ein notwendiges und erträgliches Maß hinausgehen. Gerade beim Thema Lärmschutz gibt es neben der Pflicht auch eine Kür. Die Situation ist heute eine andere als zur Zeit der Planfeststellungen. Entwicklungen sind weitergegangen. Und auch hier ist mein Appell an die Beteiligten, die Gesamtsituation im Blick zu behalten und die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass eine dauerhaft erfolgreiche Entwicklung möglich ist.

Wenn Sie den Blick nach vorn richten, was sind die zentralen Her-

Noch gibt es Flächen und wir sind auch gewillt unseren Flächennutzungsplan weiterzuentwickeln. Jedoch hatten wir allein im vergangenen Jahr über 100 Anfragen von Unternehmen, die hierherkommen wollen, und wir werden abschbar an einen Punkt kommen, an dem die Möglichkeiten für Ansiedlungen ausgereizt sind.

Die Lage ist eine andere als 2008, als die DHL Ansiedlung begeistert aufgenommen wurde. Heute haben wir eine annähernde Vollbeschäftigung erreicht. Die hier angesiedelten Unternehmen sind mittlerweile tragende Säulen geworden. Und es darf auch nicht vergessen werden, dass wir neben der Logistik auch große produzierende Unternehmen, beispielsweise mit Bitzer einen Weltmarktführer im Kühlmaschinenbau, seit Anfang der 90-er-Jahre am Standort haben und uns eine Branchenvielfalt erhalten wollen. Zudem brauchen wir bei einer

MAR
KEN
GES
TALT
EN

Kampagne
Corporate Design
Webseite
Editorial Design
PR
Event
Fotografie

reichelt[®]
www.reichelt.tv



KEP-Dienstleister auf Parkplatzsuche

VON SEBASTIAN EHRLICH

Die in vielen Städten sehr angespannte Parkplatzsituation wird immer mehr zur Belastungsprobe für den Lieferverkehr. Die ohnehin unter Druck stehende Branche muss sich nicht nur mit hohen Erwartungen der Kunden und immer neuen Akteuren auseinandersetzen, die auf den Markt drängen, sondern auch mit einer zunehmend überlasteten urbanen Infrastruktur. Das Parken in der zweiten Reihe ist üblich, aber teuer. Das gilt erst recht seit der mit der letzten StVO-Novelle beschlossenen Erhöhung der Bußgelder. Zwar beschäftigen sich zahlreiche Projekte mit möglichen Lösungen, nicht ist das aber vor allem Zukunftsmusik.

Mit der berühmten letzten Meile befassen sich zahlreiche Akteure der Mobilitätsbranche. Schließlich schlägt sie teuer zu Buche und macht rund 40 Prozent der Lieferkosten aus. In diversen Projekten werden kreative Ideen dem Praxistest unterzogen. Lieferungen werden gebündelt, Micro-Hubs in ungerüsteten Lkw oder Kofferräumen eingerichtet und die Pakete mit dem Lastenrad, per Drohne oder Roboter zugestellt. Das britische Unternehmen Mole Solutions setzt sogar auf per Magnetschwebetechnik unterirdisch transportierte Kapseln. Allerdings sind viele der zahlreichen hochspannenden Ansätze noch in der Erprobung, allenfalls Pilotprojekte, häufig noch in der Phase von Machbarkeitsstudien.

Die Realität sieht anders aus. Jeder der großen Kurier-, Express- und Paketdienst-Anbieter (KEP) liefert seine eigenen Sendungen aus. Neue Anbieter drängen zusätzlich auf den Markt, darunter viele spezialisierte Nischenanbieter. E-Commerce wächst, das Segment der Same Day Delivery ebenfalls. Vor allem Lebensmittel und fertige Gerichte, aber auch Ersatzteile oder Medikamente müssen häufig innerhalb kürzester Zeit bei den Kunden sein, die sich an die extrem schnelle Zustellung gewöhnt haben. Der Druck auf die Branche ist enorm und nimmt weiter zu.

Gleichzeitig wird Platz im urbanen Raum immer knapper. vielerorts hat die städtische Infrastruktur ihr Kapazitätslimit mindestens erreicht. Und der lokale Lieferverkehr trägt einen nicht unerheblichen Teil dazu bei, dass Stau und verstopfte Straßen, unter denen er selbst leidet, weiter zunehmen. Laut einer bereits 2017 von PricewaterhouseCoopers veröffentlichten Studie verursacht der städtische Güterverkehr rund 80 Prozent des innerstädtischen Staus zu Stoßzeiten. Vor allem werktags zwischen 7 und 12 Uhr behindern in zweiter Reihe abgestellte Lieferfahrzeuge den Verkehrsfluss und gefährden andere Verkehrsteilnehmer. Den Fahrerinnen und Fahrern bleibt oftmals gar keine andere Wahl.

Daran ändern auch die mit der letzten StVO-Novelle beschlossene Erhöhung der Bußgelder oder die Abkehr von der sogenannten Berliner Linie, nach der das Halten von Lieferwagen

in der zweiten Reihe von den Behörden lange Zeit geduldet wurde, erst einmal nichts. Die Lebenswirklichkeit werde von der neuen Straßenverkehrsordnung nicht abgebildet, kein Zusteller stehe gerne in der zweiten Reihe, kritisiert denn auch der Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK) und fordert stattdessen, fehlbelegte Ladezonen künftig stärker zu sanktionieren. Auch die Möglichkeit zur Ausschilderung von Ladezonen, wie sie unter anderem der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) fordert, würde den Fahrerinnen und Fahrern helfen. Aktuell gibt es kein Ladezonen-Verkehrszeichen, das etwa Halteverbote für gewerblichen Lieferverkehr aufhebt, aber der neue Bußgeld-Katalog gilt und für KEP-Dienstleister stellt das ein Problem dar.

In welchem rechtlichen Rahmen Ladezonen für den Lieferverkehr sowie intelligente Reservierungssysteme in Zukunft möglich sein könnten, erforscht die Stadt Hamburg gerade im Projekt „Smarte Liefer- und Ladezonen“ (SmLa). Vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Mitteln im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ ausgestattet, soll es bei der Entlastung des innerstädtischen Verkehrs helfen und die hohe derzeitige Flächenkonkurrenz reduzieren.

Dazu wurden in einer ersten Projektphase mit einer Ausnahmegenehmigung von der StVO mehrere smarte

Liefer- und Ladezonen in Hamburg-Mitte eingerichtet und mit digitalen Schildern gekennzeichnet. Diese sollen tagsüber zum Be- und Entladen genutzt werden und ab den frühen Abendstunden sowie über Nacht als zusätzliche Parkfläche für Anwohner oder Gäste der örtlichen Gastronomie zur Verfügung stehen. Sie können über ein virtuelles Buchungssystem vorab oder von unterwegs per App gebucht werden. Mit Hilfe von Sensoren erhebt das System Echtzeitdaten zur Verfügbarkeit, die Nutzung wird durch ein Zeitlimit begrenzt. In einer zweiten Projektphase sollen außerdem Poller getestet werden, um eine Fehlnutzung der Ladezonen zu verhindern. Diese werden ebenfalls über das virtuelle Buchungssystem steuerbar sein.

Mittels intelligenter Routenplanung will ein Start-up aus Bremen KEP-Dienstleistern die Parkplatzsuche erleichtern, wie die Deutsche Verkehrs-Zeitung berichtet. Das Unternehmen XTL Kommunikationssysteme setzt dafür auf künstliche Intelligenz, die Verkehrsdaten in Echtzeit verarbeitet und dabei auch die Parkplatzsituation sowie Prognosen der Parkraumbewirtschaftung berücksichtigt. Die dahingehend optimierten Routen sollen übrigens noch einen weiteren Vorteil haben. Vermutlich gebe es eine Korrelation zwischen der Verfügbarkeit von Parkplätzen und dem Verkehrsaufkommen. Oder anders ausgedrückt: Wo es freie Parkplätze gibt, da ist auch weniger Stau.

Wenige Wochenruhezzeit einlegen. Vor jeder Verlängerung der Lenkzeit muss allerdings eine 30-minütige Fahrtunterbrechung eingelegt werden. Bisher war eine Abweichung lediglich erlaubt, wenn Fahrer durch nicht vorhersehbare und von ihnen bzw. dem Unternehmen nicht beeinflussbare Umstände daran gehindert wurden, einen geeigneten Halteplatz zu erreichen.

Die sogenannte Handwerkerklausel bleibt als Ausnahme von den

Lenk- und Ruhezeitvorschriften weiterhin bestehen. Sie gilt für die Auslieferung handwerklich hergestellter Güter sowie für die Beförderung von Transportbeton und Baumaschinen. Die bekannten Beschränkungen hinsichtlich der höchstzulässigen Gesamtmasse von 7,5 Tonnen sowie der maximal erlaubten Strecke von 100 Kilometern Luftlinie bleiben unverändert. Das Lenken darf auch weiterhin nicht die Haupttätigkeit des Fahrers darstellen.

Nutzfahrzeuge werden knapp, das Abgasreinigungsmittel AdBlue ebenso

VON SEBASTIAN EHRLICH

Neben steigenden Energiekosten, stockenden Lieferketten, Arbeitskräftemangel und fehlenden Rohstoffen tun sich für viele Unternehmen der Logistik-Branche aktuell weitere, bisher noch weniger beachtete Probleme auf, die ihre Fahrzeuge betreffen. So sind die aus dem Pkw-Bereich bekannten Lieferprobleme – bedingt etwa durch die Knappheit von Aluminium, Stahl oder Bauteilen mit Halbleitern – inzwischen auch bei den Nutzfahrzeugen spürbar.

Mit langen Lieferzeiten sehen sich derzeit Käufer konfrontiert. Ein Blick auf die Zahlen verdeutlicht das Problem. So wurden laut Angaben des europäischen Fahrzeugverbandes European Automobile Manufacturers' Association (acea) 2021 sogar noch weniger leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen zugelassen als im bereits schwachen ersten Pandemiejahr, und damit erheblich weniger als 2019. Verantwortlich dafür ist ein Einbruch in der zweiten Jahreshälfte mit teils erheblichen Rückgängen von bis zu 25 Prozent im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat. Anders als 2020 liegt das aber nicht an fehlender Nachfrage, sondern daran, dass nicht genügend Neufahrzeuge verfügbar sind. Und daran dürfte sich so schnell auch nichts ändern.

Der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) geht davon aus, dass 2022 mindestens 25 bis 30 Prozent weniger Neufahrzeuge verfügbar sein werden als noch 2019. Auch durch mehrere Groß-

bestellungen von Konzernunternehmen sind leichte Nutzfahrzeuge einiger Hersteller für das Jahr 2022 faktisch ausverkauft. Heute bestellte Fahrzeuge werden demnach frühestens 2023 ausgeliefert. Da der Bedarf in der KEP-Branche getrieben von wachsenden E-Commerce eher steigen dürfte, wird die Nachfrage nach Angebot aller Voraussicht nach deutlich übersteigen. Damit nicht genug. Auch viele Ersatzteile sind aufgrund von Lieferengpässen momentan schwer zu bekommen. Fahrzeuge, die deshalb länger in der Werkstatt bleiben, fehlen in den Unternehmen zusätzlich.

Darüber hinaus droht der Logistikbranche ein weiteres Problem, das Diesel-Fahrzeuge betrifft. Ausgelöst durch die hohen Gaspreise kommt es zu einer Knappheit und erheblichen Verteuerung des Abgasreini-



Foto: Andreas Reichelt

gers AdBlue, ohne den viele Motoren die Abgas-Normen hinsichtlich ihres Stickoxidausstoßes nicht einhalten können. Dabei handelt es sich um eine Mischung aus Wasser und Harnstoff, für dessen Herstellung Gas benötigt wird. Weil sie das teure Gas lieber für profitablere Erzeugnisse verwenden oder die Erzeugung von AdBlue unter den gegebenen Umständen nicht mehr rentabel ist, haben zahlreiche Hersteller ihre Produktion gedrosselt oder ganz eingestellt. Der daraus resultierende Engpass betrifft nach Angaben des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) rund 90 Prozent der Lkw-Verkehre in Deutschland.

Ein neuer Kran für Waltraut

VON STEFAN HENSEL

Die Waltraut, ein im Jahr 1913 gebauter 755-Tonnen-schwerer Schleppkahn, zählt zu den Highlights des historischen Terminals im Albinhafen Dresden. Um den Erhalt des Areals am originalen Nordkai von 1895 kümmert sich unser Netzwerkmitglied, der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein (SHV). Der antriebslose Schleppkahn mit einer Länge von rund 65 Metern gehört zu den wenigen insgesamt noch vorhandenen Binnenschiffen, die Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut, den Frachtverkehr auf der Elbe noch bis zum Anfang der 1970-er Jahre zu einem wesentlichen Teil bewältigten.

aus dem Jahr 1963 mussten vor rund zwei Jahren aus Sicherheitsgründen der Kranausleger und die Kanzel abgebaut werden. Nun wurde auch der Rest des Krans demontiert.

Abhilfe schaffen kann ein nicht mehr benötigter Kran der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), der vom Südufer im Hafen Dresden ins historische Terminal umgesetzt werden soll. Der Kran wird an seinem neuen Standort zwar nicht fahrbar, aber begehbar sein. Die Umsetzung des Projekts ist allerdings aufwendig. Die Kosten unter anderem für Abbau, Umsetzen und Aufbau werden ca. 40.000 Euro betragen. Daher sucht



Foto: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

Der mittlerweile sanierten und denkmalgerecht rekonstruierten Waltraut fehlt aber noch ein neuer Kran. An dem bisherigen Portalkran „Forelle“

der SHV nach tatkräftiger Unterstützung in Form von Geldspenden oder helfenden Händen beim späteren Aufbau und Anstrich des Kranes.

Amazon mischt das Speditions-geschäft auf

VON SEBASTIAN EHRLICH

Amazons steigt groß ins Logistik-Geschäft ein. Nachdem der größte E-Commerce-Player der Welt sich im Logistik-Bereich bisher vor allem auf die letzte Meile sowie das Fulfillment konzentriert hat – das allerdings bereits mit einem Volumen von rund 150 Milliarden US-Dollar – weitet der Tech-Riese seine Aktivitäten nun deutlich aus. Mit „Amazon Global Logistics“ schafft er einen End-to-End-Transportdienst, der das Potenzial hat, die Branche mindestens ordentlich durcheinanderzuwirbeln. Und auch im Straßengüterverkehr verstärkt Amazons seine Aktivitäten.

Der aktuelle Global-Logistics-Vorstoß zielt vor allem auf die wichtige Handelsroute zwischen Asien und Europa. Mit Kampfpreisen deutlich unter dem Marktniveau macht Amazon hier Druck auf die etablierten Akteure. Zum einen kann der Konzern, der dafür keine eigene Flotte nutzt, mit Großaufträgen und Kontraktladungen günstige Preise bei den Carriern aushandeln. Zum anderen kann er sich die angebotenen Frachtraten aber auch leisten, wenn sie keinen Gewinn abwerfen. Denn von der sicheren Größe einmal abgesehen ist Amazon, anders als die meisten Speditionen, nicht auf rentable Margen aus dem reinen Transportgeschäft angewiesen. Wenn die günstigen Transportbedingungen in Zeiten hoher Frachtraten neue Partner anlocken, geht die Mischkalkulation über das Neugeschäft trotzdem auf.

Ein zentraler Baustein der Offensive sind die Marktplatz-Kunden von Amazon. Rund die Hälfte der Waren, die der E-Commerce-Anbieter auf seiner Plattform anbietet, stammt von externen Dritthändlern. Mit extrem günstigen Frachtraten kann Amazon diese wichtigen Anbieter nicht nur enger an sich binden, sondern vermutlich auch weitere

Kunden gewinnen und seinen Marktplatz vergrößern. Natürlich geht es dabei auch um Marktmacht.

Während „Amazon Global Logistics“ vor allem für Luft- und Seefrachtspeditionen zur Bedrohung wird, ändern sich auch die Bedingungen im Straßengüterverkehr gerade massiv. Laut Daten der Analysten von Transport Intelligence sind die Transportpreise auf Europas Straßen das sechste Quartal in Folge gestiegen und befinden sich auf einem historischen Höchststand. Auch auf der Straße sehen sich gerade kleinere, auf dem Spot-Markt aktive Kunden mit knappen Kapazitäten konfrontiert. Die Folgen des Kriegs in der Ukraine verschärfen diesen Trend noch. Eine Marktsituation, die frapierend den Bedingungen der Luft- und Seefracht ähnelt.

Und tatsächlich ist Amazon auch hier bereits aktiv und hat das „Amazon Freight Partner Programm“ aufgelegt. Das Programm richtet sich an Unternehmer, die sich im Transportgewerbe selbstständig machen wollen, etwa über das Angebot von Leasing-Lkw. Wie das in der Praxis aussieht und wie sich das Modell entwickeln könnte, ordnet Mariko Weisclowski, Vorstand im Netzwerk Logistik Mitteldeutschland und Ge-



Foto: logistics.amazon.de

Amazon wirbt um Delivery Service Partner

nicht nur gutes Geschäft machen, sondern auch der Hebel für den Erfolg in anderen Geschäftsbereichen ansetzen. Natürlich zieht das auch neue Player an, so wie Amazon.

Für das Logistikgeschäft, wie wir es heute kennen, erwächst daraus aber auch eine Gefahr. Als Subunternehmer für Amazon zu arbeiten, kann gerade für Einzelunternehmer zu den angebotenen Bedingungen durchaus attraktiv wirken. Sie begeben sich durch vertragliche Bindungen aber auch in eine Abhängigkeit, die Gefahren birgt.

Die etablierten Anbieter geraten durch das Engagement von Amazon vor allem unter massiv steigenden Preis- und Wettbewerbsdruck. Gerade kleinere Unternehmen kann das in Existenznot bringen. Fällt der Mittelstand hier weg, stellt sich unweigerlich die Frage, ob auf Seiten Amazons ein Interesse besteht, die Kund-schaft ebenso zu übernehmen.

schäftsführer des Speditionsunternehmens Sachsenland Transport & Logistik, ein: Zunächst einmal zeigt der Vorstoß von Amazon, wie attraktiv der Logistikbereich gerade ist. Der Markt bietet allen Widrigkeiten zum Trotz ein hochdynamisches Umfeld und großartige Perspektiven. Logistik boomt. Hier lässt sich

Für den Markt würde das Verschwinden von KMU neben einem sich verschärfenden Kapazitätsengpass auch ein Verlust an Flexibilität bedeuten. Mittelständler können schneller auf veränderte Gegebenheiten und Anforderungen reagieren. Viele Kunden dieser Unternehmen legen Wert auf eine individuelle Betreuung und haben in der Regel Aufgaben zu vergeben, die die großen Anbieter wegen ihrer Komplexität scheuen. Dafür benötigen sie aber ein gewisses Grundrauschen im Geschäft. Fehlt dieses und der Mittelständler reduziert sich auf das Subunternehmerniveau, verliert auch der Kunde.

Auch auf dem regionalen Arbeitsmarkt verschärft sich die Wettbewerbssituation für die etablierten Anbieter durch den Eintritt Amazons. Die Fahrer bringen das kurzfristig in eine starke Position. Diese dann aber auch gegenüber Amazon einzunehmen, würde mit dem Verschwinden der KMU immer schwieriger.

Dass der Auftritt eines solchen Players auf dem Markt sofortige Auswirkungen auf das Geschäft hat, mussten wir bereits 2020/21 mit dem starken Wachstum des Online-Handels und den dadurch gesteigerten Transportvolumen feststellen. Amazon hat in der Folge in großem Maßstab Fahrzeuge angemietet, so dass es den KMU zum Teil nicht mehr möglich war, Fahrzeuge zu tauschen oder ihren Fuhrpark ebenso zu vergrößern. Umso wichtiger ist es, gut und rechtzeitig informiert zu sein und Kräfte auch nach außen wahrnehmbar in Netzwerken wie unserem zu bündeln.

Und was halten Sie von Amazon Global Logistics und Amazon Freight Partner Programm? Welche Erfahrungen haben Sie vielleicht schon gemacht? Schreiben Sie uns: weisclowski@logistik-mitteldeutschland.de.



Das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland begrüßt vier neue Mitgliedsunternehmen

Seit Jahresbeginn 2022 heißt das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland diese Unternehmen willkommen. Wir freuen uns auf die – bereits begonnene – erfolgreiche Zusammenarbeit.

Lancaster University
Leipzig



Lancaster University Leipzig
Strohsack Passage,
Nikolaistraße 10
04109 Leipzig
lancasterleipzig.de
info@lancasterleipzig.de

Allianz



Allianz Vertretung Andrea Kleeberg
Leipziger Straße 4
04435 Schkeuditz
Telefon: +49 34204 63689
vertretung.allianz.de/andrea.kleeberg/#gmb
andrea.kleeberg@allianz.de zig.de

Euro Schulen

Euro-Schulen Leipzig GmbH
Rosa-Luxemburg-Straße 23-25
04103 Leipzig
Telefon: +49 341 35053530
euro-schulen.de/leipzig
leipzig@eso.de

EGPD
Energie- & Gewerbepark Delitzsch

EGPD Service GmbH & Co.KG
Benndorfer Landstraße 2
04509 Delitzsch
Telefon: +49 34202 35198
egpd.de
service@egpd.de

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



Anzeige

Container-Allrounder im Hafen Riesa

Im Hafen Riesa hat sich die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) in den letzten Jahren zu einem Allrounder in Sachen Container entwickelt. In der 2015 errichteten temperaturgeführten Containerservicehalle herrschen optimale Bedingungen für die „Leistungen rund um den Container“. Das Portfolio reicht von Reparaturen und Reinigungen über den Ein- und Ausbau von Flexibags und Inlets bis hin zu Be- und Entladung sowie Containerstauen.

Steckbrief Containerservicehalle

- Hallenrundfläche: 1.600 m²
- Containerabstellflächen: ca. 3.000 m²
- 4 Rolltore je 7,60 m Breite und 8,60 m Höhe
- beheizbar
- 3 Segmente
- Werkstatt mit Lagerbereich sowie Büro- und Sozialbereich
- Containerreparatur
- Containerservice (Einbau von Inlets)
- 2 Hallenkräne mit je 8 t Tragfähigkeit

Auf Kundenwunsch realisiert die SBO im Hafen Riesa Spezialeinbauten sowie den Sonderbau von Containern. Dazu zählen neben dem Einbau von Regalsystemen, Türen und Fenstern auch das Herrichten von Werkstattcontainern sowie die Containerlackierung und Anbringung von Kundenwerbung. Darüber hinaus bietet die SBO den Verkauf von Sicherheitsverschlussystemen (VdS-angemerkt) sowie Sicherheitsprüfungen nach CSC- (International Convention for Safe Containers) und ACEP- (Approved Continuous Examination Program) Standard an.

Auch der Handel und Verkauf von Containern sind ein fester Bestandteil des Leistungsangebots im Hafen Riesa. Die Kunden können zwischen der Anmietung und dem Kauf von Secon-



Der Risaer Hafen

Fotos: Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



Container der SBO

tainern und Wechselbrücken wählen. Die SBO bietet Neu- und Gebrauchtcontainer (10-, 20-, 40-Fuß) an und kann kurzfristig verschiedenste Seecontainer liefern. Die Anmietung ist für flexible Mietzeiträume möglich. Eine Besichtigung des Containerdepots im Hafen Riesa ist nach Absprache möglich, ebenso eine Vor-Ort-Besprechung am vorgesehenen Aufstellort des Kunden. Hat sich der Kunde für einen Container entschieden, kümmert sich die SBO selbstverständlich auch um die Anlieferung – mit Ladekran, eigenem Aufstellchassis oder konventionell mit Gabelstapler.

Kontakt:

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

Containerservice Riesa
Tel.: +49 3525 721253
E-Mail: stefan.manig@binnenhafen-sachsen.de

Zentraler Vertrieb Dresden
Tel.: +49 351 4982210
E-Mail: frank.thiele@binnenhafen-sachsen.de

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 70907777
E-Mail: contact@fox-courier.de



FOX COURIER
SINCE 1993

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

www.fox-courier.de



Wichtige Neuregelung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

VON SEBASTIAN EHRLICH

Bereits ab einem zulässigen Fahrzeug-Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen benötigen Transportunternehmen, die grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr sowie Kabotageverkehr betreiben, künftig für die von ihnen eingesetzten Transporter eine EU-Gemeinschaftslizenz, häufig auch als EU-Lizenz bezeichnet. Die Neuregelung der Markt- und Berufszugangsverordnungen ist am 21. Februar in Kraft getreten und gilt ab dem 21. Mai 2022.

Ein Transport-Unternehmen geleitet haben, können durch die sogenannte Praktikerregelung von der Neuregelung ausgenommen werden.

Sofern die EU-Gemeinschaftslizenz nicht rechtzeitig vorliegt, können betroffene Unternehmen in wirtschaftliche Schieflage geraten, da grenzüberschreitende Transportleistungen nicht mehr wie bisher erbracht werden können, warnt der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste und empfiehlt, sich unverzüglich und umfassend mit die-



Zollkontrolle an der deutsch-französischen Grenze in Kehl

Foto: shutterstock

Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von den Verkehrsbehörden des Landes ausgestellt, in dem das Unternehmen gemeldet ist, und gilt in allen Ländern der EU. In Deutschland sind die Straßenverkehrsämter oder die Landratsämter zuständig. Personen, die nachweisen können, dass sie im Zeitraum von 10 Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbre-

sem Thema zu befassen sowie über die Vorgehensweise ab dem 21. Mai zu entscheiden. Bei einem Verstoß drohen hohe Bußgeldzahlungen und weitere Sanktionen. Auch sollten vor allem Unternehmen, die bisher mit diesem Themenbereich kaum Berührung hatten, den mit der Lizenzierung verbundenen Aufwand nicht unterschätzen.

Wettbewerbsverzerrung durch hohe Kraftstoffkosten

VON STEFAN HENSEL

Die zuletzt stark gestiegenen Kraftstoffpreise stellen für die Transportbranche eine kaum noch zu bewältigende Belastung dar. Preisunterschiede von rund 60 Cent pro Liter im Vergleich zum Nachbarland Polen bedeuten eine extreme Verzerrung des Wettbewerbs für sächsische Unternehmen. Seit Einführung der CO₂-Steuer im Jahr 2021 sowie durch die erneute Erhöhung im Jahr 2022 sorgt diese für drastische Wettbewerbsnachteile. In Kombination mit den krisenbedingten aktuellen Preissteigerungen ist hierdurch Deutschlands Wettbewerbsfähigkeit bedroht.

Ein Unternehmen, das beispielsweise einen Fuhrpark mit etwa 400 Fahrzeugen betreibt, wird mit Mehrkosten in Höhe von über einer Million Euro pro Jahr belastet, da die seit Jahresbeginn gestiegenen Treibstoffkosten in der Regel nicht an die Kunden weitergegeben werden können. Entsprechend können sächsische Unternehmen mit den niedrigen Preisen in Polen nicht mehr konkurrieren. Die Folge ist, dass vermehrt innerdeutsche Transporte durch polnische Unternehmen übernommen werden.

Austausch mit dem SMWA

Das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland setzt sich gegen diese Wettbewerbsverzerrung ein, die sächsische Unternehmen in ihrer wirtschaftlichen



Preise am 11. März 2022

Existenz gefährdet. Hierzu wurden dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr frühzeitig in einem Brief die drängenden Probleme mitgeteilt und Unterstützung bei der Erarbeitung konkreter Lösungen angeboten. In der mittlerweile vorliegenden Antwort teilte uns das Ministerium mit, dass man die angespannte Situation intensiv beobachtet und die zuständige Fachabteilung die Abstimmung sowohl mit dem Sächsischen Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft als auch mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgenommen habe. Im Nachgang dieser Gespräche steht ein weiterer Austausch an.

Wir bleiben hier für unsere Mitglieder am Ball und hoffen, baldmöglichst an einer Verbesserung der Lage mitwirken zu können.

Forschungsprojekt untersucht Möglichkeiten für Flugtaxis in Sachsen

VON SEBASTIAN EHRLICH

Stellen Sie sich die Mobilität der Zukunft vor. Mit welchem Verkehrsmittel bewegen Sie sich von A nach B? Wenn Sie jetzt ein Flugtaxi vor dem inneren Auge haben, dann sind Sie ganz sicher keine Ausnahme. Kaum etwas steht momentan so sehr für Innovationen oder – je nach Standpunkt – für Hirngespinnste. Dabei sind Flugtaxis, also Luftfahrzeuge zum Personen- oder Frachttransport, die in der Lage sind, senkrecht zu starten und zu landen, gar keine so große Utopie mehr.

eigentlich sinnvoll? Und wollen das die Menschen überhaupt? Dass es Zeit ist, sich mit solchen Fragen auseinanderzusetzen, fand man auch beim Sächsischen Staatsministerium für Regionalentwicklung und beauftragte die Freiburger Ingenieur- und Planungsgesellschaft phase 10 damit, die Möglichkeiten für Flugtaxis in Sachsen und dort vor allem im ländlichen Raum zu untersuchen.

Neben Routen und Abfertigungswegen sowie dem gesamten Wertschöpfungsprozess, also etwa



Grafik: Andreas Reichelt (Foto + Montage); Shutterstock (Animation)

Flugtaxis über dem Leipziger Augustusplatz

Wenn auch noch nicht in Serienfertigung: die Technik ist längst ausgereift und die Jungfernflüge von Prototypen etwa des Volocopters oder des CityAirbus liegen bereits mehrere Jahre zurück. Nordrhein-Westfalen plant, ab 2025 erste Flugtaxis als Verkehrsmittel in Städten einzusetzen. Geforscht wird an Mobilitätskonzepten, die den sicheren und störungsfreien Betrieb über bewohntem Gebiet garantieren oder den Einsatz autonomer Flugtaxis ohne Piloten auf vordefinierten Routen ermöglichen. Aber wo ist der Einsatz von Flugtaxis

Ladeinfrastruktur und Wartungsmöglichkeiten, geht es dabei insbesondere darum, die Bedarfe in der Bevölkerung abzufragen und den Blick auf die Akzeptanz für eine Technik zu richten, die durchaus auch Lärmmissionen erzeugt. Neben der sächsischen Regierung sind auch das Institut für Luft- und Raumfahrttechnik, das Institut für Luftfahrt und Logistik und die Arbeitsgruppe Wissen-Architektur von der TU Dresden an dem Projekt beteiligt. Im Herbst sollen die ersten Ergebnisse vorliegen.

Hier fehlt Ihre Anzeige!

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

Kontakt: logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de

MITTELDEUTSCHER LOGISTIKANZEIGER MEDIADATEN

Was bietet der Mitteldeutsche Logistikanzeiger?

Der Mitteldeutsche Logistikanzeiger informiert über die Entwicklungen der Logistik und ihrer vernetzten Branchen in Mitteldeutschland.

Als Mitgliederzeitschrift des Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V. repräsentiert er das Netzwerk und die Kompetenzen seiner Mitglieder gegenüber Kunden, Geschäftspartnern, der Politik und der Öffentlichkeit.

Mit einer Anzeige erreichen Sie Entscheider in der Logistikbranche sowie deren Kunden und Dienstleister in einem hochwertigen journalistischen Umfeld.

Anzeigenformate im Satzspiegel und Preise

Vereinsmitglieder / *Nichtmitglieder:

| | | |
|-----------------------------|---------|------------|
| A: 1/1 Seite 340 x 480 mm: | 1.490 € | 1.790 €* * |
| B: 1/2 Seite 340 x 240 mm: | 860 € | 1.000 €* * |
| C: 1/4 Seite 170 x 240 mm: | 490 € | 590 €* * |
| D1: 1/8 Seite 100 x 155 mm: | 290 € | 350 €* * |
| D2: 1/8 Seite 155 x 100 mm: | 290 € | 350 €* * |
| E1: 1/16 Seite 50 x 150 mm: | 170 € | 200 €* * |
| E2: 1/16 Seite 50 x 150 mm: | 170 € | 200 €* * |

Advertorials, PR-Artikel, Formate und Preise

(Bild, Text geliefert) Vereinsmitglieder / *Nichtmitglieder:

| | | |
|-----------------------------|---------|------------|
| A: 1/1 Seite 340 x 480 mm: | 1.700 € | 1.990 €* * |
| B: 1/2 Seite 340 x 240 mm: | 950 € | 1.140 €* * |
| C: 1/4 Seite 170 x 240 mm: | 550 € | 660 €* * |
| D1: 1/8 Seite 100 x 155 mm: | 320 € | 390 €* * |
| D2: 1/8 Seite 155 x 100 mm: | 320 € | 390 €* * |

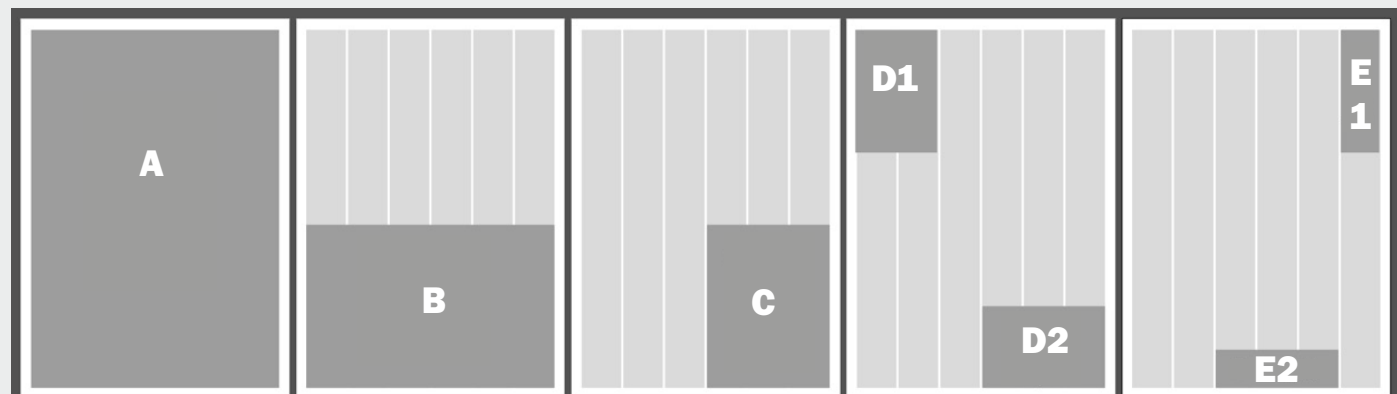
Sondernachlass:

Bei Schaltung einer Anzeige + PR = 50 % Nachlass auf die PR

Kreation Advertorials / PR-Artikel

Preise auf Anfrage

Sonderformate, Beilagen und Rabatte für Mehrfachschaltungen nach individueller Absprache.



Alle Preise zzgl. MwSt.

Erscheinungsweise: 4 Ausgaben jährlich
 Bezugspreis: 4,50 € zzgl. MwSt.
 Auflage: 1.000 Exemplare
 Nächster Erscheinungstermin: 10. Juni 2022
 Jahresabonnement: 25,00 € inkl. Versandkosten zzgl. MwSt.
 Verlag: Netzwerk Logistik Mitteldeutschland e. V. Geschäftsstelle
 Industriestraße 56 | 04435 Schkeuditz
 Telefon: +49 341 98982820
 E-Mail: gs@logistik-mitteldeutschland.de
 Chefredakteur, V.i.S.d.P.: Stefan Hensel
 E-Mail: stefan.hensel@mar-berlin.de
 Anzeigen, Gesamtherstellung: Reichelt Kommunikationsberatung
 Andreas Reichelt
 Telefon: +49 341 56109651
 E-Mail: logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de

Jetzt Anzeige oder Advertorial für die Juni-Ausgabe des Mitteldeutschen Logistikanzeigers buchen.
logistikanzeiger@logistik-mitteldeutschland.de oder Tel.: +49 151 25270574



„Unternehmen können sich mit allen Anliegen an das (Leipziger) Amt für Wirtschaftsförderung wenden“

VON STEFAN HENSEL

Leipzig und sein Umland verfügen über eine optimale Luft-, Schienen- und Fernstraßeninfrastruktur und damit über das, was viele Investoren suchen. Der Standort hat sich längst als absolute Top-Logistikregion und Drehkreuz für internationale Güterströme etabliert. Wir sprachen mit Achim Lohse, im Amt für Wirtschaftsförderung der Stadt Leipzig zuständig für Logistik, über aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen.



Achim Lohse Foto: Stadt Leipzig

Um eine Fläche aus städtischem Eigentum für eine Logistikansiedlung zu erhalten, braucht man heute sehr gute Argumente, wie zum Beispiel die Kombination mit einer Produktionsanlage, die hochwertige Arbeitsplätze und Wertschöpfung für die Region schafft. Die zur Andienung an diese Anlagen und zur Verteilung der Produkte notwendige Logistik hat aktuell noch Chancen auf eine Fläche. Logistik solo, suchen wir nicht mehr.

Die positive Entwicklung führt auch zu einem zunehmenden Personalbedarf. Dabei ist in der Logistikbranche der Nachwuchs- und Fachkräftemangel schon länger ein Thema. Können Unternehmen ihre Bedarfe hier langfristig decken?

Das Thema Fachkräftemangel beschäftigt uns ebenfalls seit einigen Jahren und wir sehen, dass bei Logistikunternehmen der Pool an verfügbaren Arbeitskräften verknappt ist. Dementsprechend bewegen wir uns hier zunehmend auf einem Anbietermarkt und die Unternehmen müssen ihre Personalstrategie anpassen. Ziel sollte es viel mehr sein, den Mitarbeitern die Vereinbarkeit des Jobs mit der Familie zu ermöglichen. Zukunftsfähige Unternehmen investieren in Mitarbeiterzufriedenheit und Mitarbeiterbindung. Das fängt mit unbefristeten Verträgen an und geht bei Entgegenkommen hinsichtlich der

täglichen Arbeitszeiten und attraktiven Umkleide- und Pausenräumen weiter. Auch ein Jobticket ist gerne gesehen. Meines Erachtens ist es besser, Mitarbeiter zu halten, als viel Budget für Personalmarketing und viele Ressourcen für das Recruiting zu verwenden.

Als wachsender Verkehrsknoten für die Verteilung von Waren sind neben den Luftfrachttransporten am Leipzig/Halle Airport auch leistungsfähige Straßen- und Schieneninfrastrukturen wichtig. Im Hinblick auf zunehmende Transportmengen soll zur Entlastung der Straßen vermehrt auf die Schiene verlagert werden. Wie schätzen Sie die Entwicklung in Leipzig ein?

Die Infrastruktur für eine Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene ist in Leipzig hervorragend. Erst 2018 wurde das Terminal der Deutschen Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße für kombinierten Verkehr in Leipzig-Wahren erweitert und damit seine Kapazität auf 220.000 Ladungseinheiten pro Jahr verdoppelt. Im benachbarten Halle befindet sich außerdem die modernste Zugbildungsanlage Deutschlands. Die Region ist diesbezüglich hervorragend aufgestellt. Neue Industrieanschlüsse wurden für Porsche und BMW geschaffen und wir hoffen, dass weitere Unternehmen diesem Beispiel folgen.

Mit Blick auf die Klimaschutzziele ist die Transport- und Logistikbranche besonders gefordert. Doch alternative Antriebe brauchen eigene Infrastrukturen in Form von E-Ladesäulen oder Wasserstofftankstellen. Auch Lastenräder kommen im urbanen Raum noch nicht überall gut voran. Wie sehen Sie Leipzig für die Zukunft aufgestellt?

Ich möchte zunächst auf die Infrastruktur für Lastenräder eingehen. Wir sind hier mit den Kurier-, Express- und Paket-Dienstleistern (KEP) im Austausch. Diese Unternehmen sind sehr aktiv und seit Jahren der Entwicklung der städtischen Infrastrukturen voraus. Ich möchte fast sagen, wenn die alle auf Infrastruktur warten würden, sähe es mit dem Klimaschutz in Deutschland noch schlechter aus. Lastenräder werden in Leipzig in der Innenstadt und in Wohnvierteln eingesetzt, in denen man mit den gewöhnlichen Transportern zunehmend schlecht vorankommt. Hier sind Lastenräder deutlich flexibler unterwegs, auch ohne eigene Wege. Doch auch diese Wege gibt es. In Leipzig wurde mit dem grünen Ring ein sehr gutes Netz an Fahrradwegen geschaffen, das weiter ausgebaut wird. Aktuell wird sogar auf dem Dittrichring eine Spur für den Radverkehr geschaffen. Auch viele Fahrradstraßen sind in den letzten Jahren in Leipzig dazu gekommen. Es ist sogar ein Schnellradweg als Verbindung zwischen Leipzig und Halle geplant. Leipzig hat als Fahrradstadt sehr gute Voraussetzungen, auch aufgrund der geografischen Bedingungen, denn das Stadtgebiet ist vergleichsweise flach.

Nun zu den Ladesäulen und Wasserstofftankstellen. Hier sind wir in Leipzig noch am Beginn einer Entwicklung, deren erste Schritte mit Bravour genommen wurden. Die bereits genannten KEP-Dienstleister sind mit der bisherigen Entwicklung jedenfalls sehr zufrieden. Die Leipziger Stadtwerke bieten ein Netz von E-Ladesäulen an, das sehr gut angenommen wird. Bereits vor mehr als drei Jahren wurde im Güterverkehrszentrum die erste Wasserstoff-

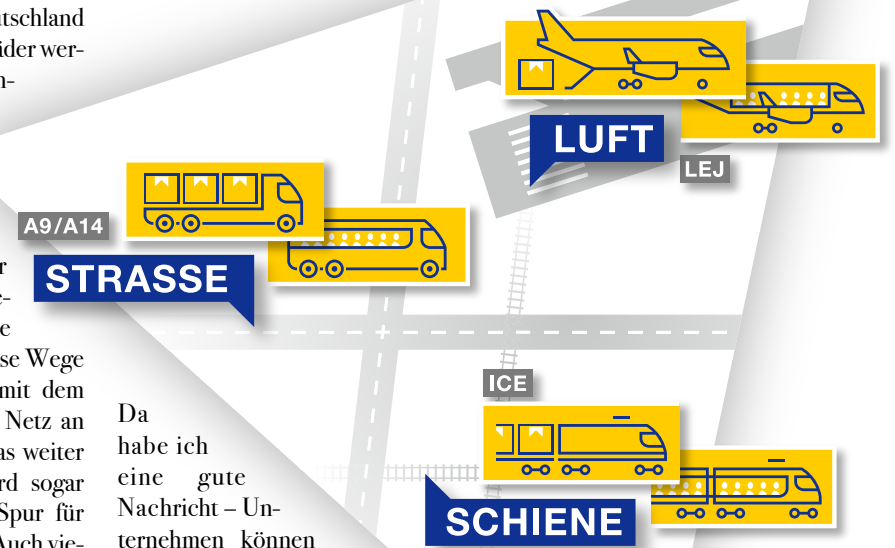
Tankstelle der Region eröffnet. Auf der interaktiven Karte und der App H2.live sieht man allerdings auch, dass der gesamte Osten, bis auf Berlin, an der Stelle noch ausbaufähig ist.

In Ihrer täglichen Arbeit sind Sie am Puls der Unternehmen und fungieren als Berater in unterschiedlichsten Fragen. Mit welchen Anliegen können sich Unternehmen an Sie wenden und welche Hilfestellungen bietet das Amt für Wirtschaftsförderung?

Da habe ich eine gute Nachricht – Unternehmen können sich mit allen Anliegen an das Amt für Wirtschaftsförderung wenden, denn wir sind auch Vermittler und verknüpfen mit den richtigen Ansprechpartnern der Verwaltung sowie der Unternehmer- und Hochschullandschaft. Weiterhin vernetzen wir Unternehmen mit der Expertise aus unseren Netzwerken. Dadurch initiierten wir Projekte zum autonomen Fahren, zu 5G-Fallstudien sowie Microdepos.

Die Leipziger Wirtschaftsförderung bietet das Mittelstandsprogramm an, welches Fördermittel für Leipziger Unternehmen bereithält. Mit dem Programm unterstützen wir vor allem innovative Unternehmen finanziell, um sie zu stärken, national und international wettbewerbsfähig zu werden, indem sie neue Waren

oder Dienstleistungen entwickeln, neue Märkte erschließen, ihre internen Prozesse modernisieren oder ihre Betriebsstätten in Leipzig erweitern. Besonders am Herzen liegt uns hierbei die Verbindung zwischen Ökonomie und Ökologie, denn nur nachhaltiges Handeln garantiert auch langfristig wirtschaftlichen Erfolg.



Grafik: Stadt Leipzig, Amt für Wirtschaftsförderung

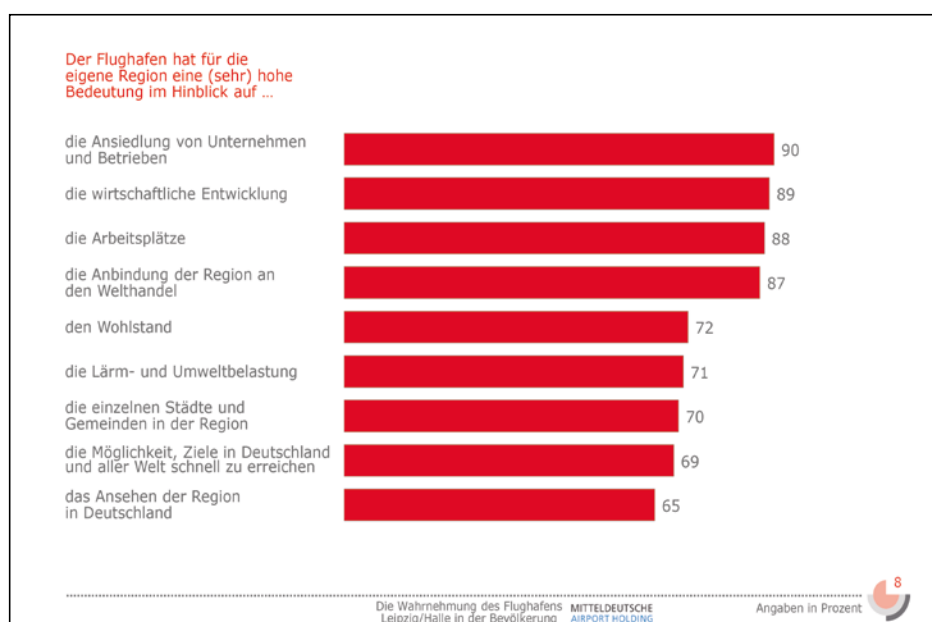
Auch in der Krise können sich Leipziger Unternehmen auf uns verlassen. Zur Unterstützung des Einzelhandels haben wir in der Pandemie die Initiative Local Heroes gefördert, zahlreiche Projekte zur Belebung der Leipziger Innenstadt gestartet und sind dabei, einen Leipziger Online Marktplatz ins Leben zu rufen.

Mehrheit unterstützt die Ausbaupläne des Flughafens Leipzig/Halle

VON SEBASTIAN EHRLICH

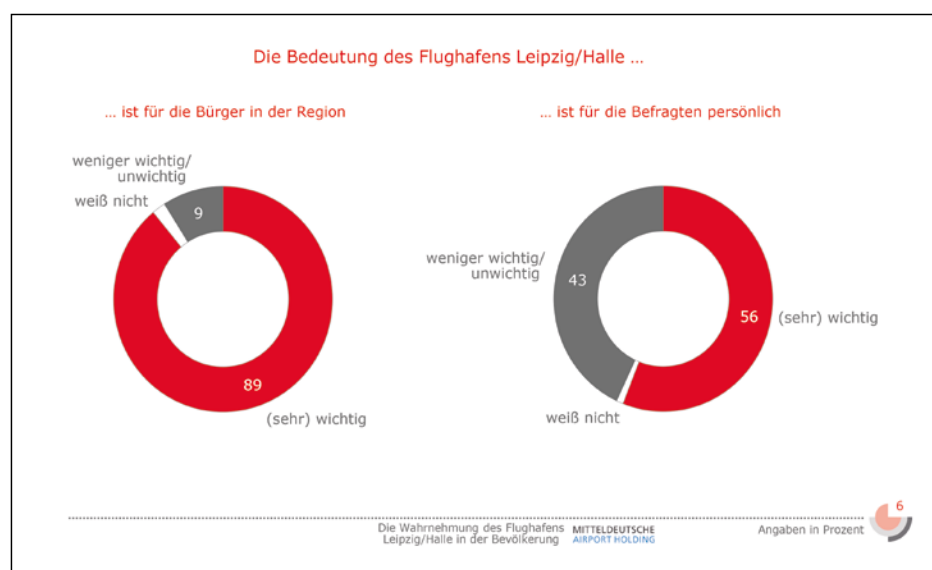
Der Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle wird in der Region Mitteldeutschland überwiegend positiv gesehen. Das ergab eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Forsa. Demnach hat eine Mehrheit von 58 Prozent der Befragten keine Bedenken gegen die Erweiterung, um neue Standplätze und Rollwege für Frachtflugzeuge sowie Abstellplätze für Geräte zu schaffen. Über die Erweiterungspläne fühlen sich die Bürgerinnen und Bürger in der Mehrzahl gut informiert.

Mithilfe des insitutseigenen Online-Panels „forsa. omninet“ hat das Meinungsforschungsinstitut Forsa im Zeitraum vom 26. Januar bis zum 16. Februar 2022 eine repräsentative Stichprobe der Bevölkerung in der Region Leipzig/Halle erhoben. Befragt wurden insgesamt 1.053 Bürgerinnen und Bürger ab 18 Jahren im Gebiet der Stadt Leipzig, der Stadt Halle, des Landkreises Leipzig, des Kreises Nordsachsen sowie des Saalekreises. Neben den Erweiterungsplänen ging es dabei vor allem um die Wahrnehmung des Flughafens in



Eine große Mehrheit sieht eine hohe Bedeutung des Flughafens für die wirtschaftliche Entwicklung, als Tor zur Welt und für das Ansehen der Region

Grafiken: forsa.



der Bevölkerung sowie um seine Bedeutung für die Region Mitteldeutschland. Aus den Daten ergibt sich ein großer Rückhalt für den Flughafen Leipzig/Halle.

90 Prozent der Menschen, die rund um den Flughafen leben, erkennen demnach seine Bedeutung als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung. 71 Prozent sehen den Flughafen als Bereicherung. Auch zum Fliegen selbst hat eine große Mehrheit eine positive Grundhaltung.

Die Ausbaupläne – die Mitteldeutsche Flughafen AG investiert 500 Millionen Euro in neue Vorfelder, Logistik- und Bürogebäude – sind unter den Befragten sehr bekannt und werden weitgehend unterstützt. 61 Prozent der Befragten sind zudem der Auffassung, dass Proteste gegen die Ausbaupläne am Flughafen Leipzig/Halle die Meinung einer Minderheit vertreten. Und auch die Bemühungen des Flughafens zur Verringerung des Fluglärms werden wahrgenommen. Persönlich betroffen sehen sich davon 19 Prozent gelegentlich sowie 9 Prozent häufig.

Teilnahme kostenfrei möglich Aktionstag Lehrstellen in Leipzig wieder in Präsenz

VON STEFAN HENSEL

Auf dem Gelände unseres Netzwerkmitglieds, der ZAW Zentrum für Aus- und Weiterbildung Leipzig GmbH, findet die 30. Auflage des Aktionstags Lehrstellen in diesem Jahr wieder als Präsenzveranstaltung statt. Am 14. Mai präsentieren hier Unternehmen aus Industrie, Handel, Handwerk, Landwirtschaft, der Dienstleistungs-, Kommunikations- und Medienbranche sowie dem öffentlichen Dienst zwischen 10 und 14

ten sie hier wertvolle Tipps für eine erfolgreiche Bewerbung.

Neben Informationen steht das Ausprobieren im Mittelpunkt: In Schauwerkstätten, an Fahrzeugen und Maschinen können Aufgaben verschiedener Berufe direkt getestet werden. Um die Zeitspanne vor Ort optimal zu nutzen, wird ein Azubi-Speed-Dating angeboten, in dessen Nachgang sich im Idealfall ein Ausbildungsvertrag ergibt.

Ausbildungsberechtigte Un-



Das ZAW-Gelände Am Ritterschlöfchen 22 in Leipzig beim letzten Aktionstag Lehrstellen in Präsenz

Foto: ZAW

Uhr Ausbildungsstellen und Berufsmöglichkeiten.

Jugendliche, die sich auf der Suche nach einer Lehrstelle befinden, sind eingeladen, sich vor Ort einen umfassenden Überblick über aktuelle Ausbildungsangebote in der Region zu verschaffen. Auch für Schülerinnen und Schüler ab der siebten Klasse bietet der Aktionstag im Rahmen der Berufsorientierung Einblicke in Jobs und auszubildende Unternehmen. Von Personalverantwortlichen und Auszubildenden erhal-

ternahmen, die Lehrstellen zu vergeben haben, sind eingeladen, sich am Aktionstag Lehrstellen zu beteiligen. Anmeldungen sind bis zum 6. Mai 2022, 12 Uhr, möglich und können an die IHK zu Leipzig gerichtet werden. Die Teilnahme ist für Unternehmen kostenfrei.

Der Aktionstag ist ein Gemeinschaftsprojekt der Industrie- und Handelskammer zu Leipzig, der Handwerkskammer zu Leipzig, der Agentur für Arbeit Leipzig sowie dem Landesamt für Schule und Bildung.



Veranstaltung zum Jahresauftakt 2022

VON SEBASTIAN EHRLICH

Zum gemeinsamen Jahresauftakt fand sich das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland am 26. Januar zusammen – wegen der Pandemielage erneut virtuell. Dazu konnten bereits drei in diesem Jahr neu gewonnene Mitglieder begrüßt werden. Neben Informationen des Vorstands präsentierten alle Arbeitsgemeinschaften und Regionalgruppenleiter ihre Themen und richteten den Blick auch noch einmal zurück auf das vergangene Jahr. Das Resümee fiel durchwachsen aus. Finanziell konnte das Netzwerk einen deut-

lichen Überschuss erzielen und ist diesbezüglich gut aufgestellt. Der Hauptgrund dafür ist allerdings weniger positiv: durch Corona

waren kaum Veranstaltungen in Präsenz möglich. Problematisch ist das vor allem, weil der Arbeits- und Fachkräftemangel in der Logistik weiter an Brisanz zunimmt und damit auch das Bedürfnis, mit potenziellen Beschäftigten in den Austausch zu treten. Immerhin dürfte das Jahr 2022 in puncto Netzwerken hoffentlich wieder besser aussehen. Geplant sind unter anderem eine Jobbörse am Leipzig/Halle Airport im Juni, die gemeinsame Ausrichtung von Mitteldeutschem Logistikforum und ACOD-Kongress sowie auch ein



Foto: Andreas Reichelt

2022 wieder bei Porsche: Mitteldeutsches Logistikforum und ACOD-Kongress (hier 2020) Tischtennis-Cup und ein Sommerfest, letzteres leider erstmals ohne die Netzwerkband Saitensprung (siehe Beitrag rechts).

Netzwerkband Saitensprung aufgelöst

VON STEFAN HENSEL

Mit Klassikern von AC/DC bis ZZ Top hatte die Leipziger Live-Band Saitensprung seit 2003 ihr Publikum regelmäßig zum Tanzen und ausgelassenen Mitsingen gebracht. Zuletzt stand Saitensprung beim Harley Davidson Open House im Herbst vergangenen Jahres in Leipzig auf der Bühne. Weitere Auftritte werden jedoch nicht mehr dazukommen. Die Band, in der auch mehrere Netzwerkmitglieder gemeinsam musizierten, trägt den Folgen der Pandemie und den damit einhergehenden Beschränkungen für Veranstaltungen Rechnung und hat ihre Auflösung bekanntgegeben.

Neben unzähligen Auftritten in ihrer 18-jährigen Geschichte sorgte Saitensprung als Netzwerk-Band auch auf großen Logistik-Events, etwa am Gemeinschaftsstand auf der transport logistic, für Stimmung und war beim DHL-Sommerfest sowie

dem 90-jährigen Jubiläum des Flughafens das musikalische Highlight. Dafür danken wir allen Mitgliedern um Bandleader Stefan Schwager, der im Netzwerk für die Gothaer Versicherungen in Leipzig tätig ist. Mit dabei waren Birgit Paschke, Sängerin und Frontfrau, Klaus-Dieter Bugiel und Marc Bugiel von der fox-Courier GmbH, für Bass und Gitarre zuständig, sowie Udo Nebel (E-Gitarre), Hotte (Drums) und Rainer Hennicker (Saxofon, Flöte, Percussion).

Und wer weiß, zumindest die Hoffnung stirbt zuletzt, dass ein Revival zumindest nicht ganz ausgeschlossen ist. Andere Bands haben das ja auch geschafft.



Foto: Carsten Dumke

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

Netzwerk präsentiert sich potenziellen Arbeitskräften

VON SEBASTIAN EHRLICH

„Zukunft selbst gestalten, Karriere planen, Chance nutzen!“ So lautet das diesmalige Motto von Sachsen-Anhalts größter Bildungs-, Job- und Gründermesse „Chance“.

Die zweitägige Veranstaltung startet am 1. April 2022 in der HALLE MESSE. Auch das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland präsentiert sich dort.

Das Thema Fach- und Arbeitskräftemangel ist für viele Unternehmen aus Mitteldeutschland ein immer drängenderes Problem. Gerade die Region Leipzig/Halle mit dem Flughafen als Jobmotor, aber etwa auch Dresden und Chemnitz boomen und schaffen viele neue Stellen, die selbst große Unternehmen trotz attraktiver Arbeitsbedingungen nicht besetzen können. Hinzu kommt der demografische Wandel: viele Arbeitnehmer gehen in den kommenden Jahren in den Ruhestand. Ihre Stel-

len müssen nachbesetzt werden. Für kleine und mittelständische Unternehmen ist die Situation ungleich schwerer. Oft fliegen sie unter dem Radar und werden von potenziellen Bewerberinnen und Bewerbern gar nicht wahrgenommen. Für das Netzwerk Logistik Mitteldeutschland ist es deshalb stets ein zentrales Anliegen, sich und seine rund 130 Mitgliedsunternehmen auf Karriereveranstaltungen der interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren und junge Menschen

sowie Quereinsteiger über die vielfältigen Berufsfelder in der Logistik zu informieren. Und wie es aussieht, wird das nach zahlreichen coronabedingt ausgefallenen Veranstaltungen in der jüngeren Vergangenheit auch wieder vermehrt von Angesicht zu Angesicht möglich sein. So wie nun auf der Chance in Halle.



Marketing für Logistikregion und Mitglieder

VON STEFAN HENSEL

In unserem Netzwerk widmet sich eine eigene Arbeitsgruppe dem Themenfeld Marketing, um Zielgruppen im In- und Ausland von der mitteldeutschen Logistikbranche zu überzeugen. Mitwirkende Unternehmen tauschen sich hier regelmäßig mit Wirtschaftsförderern und weiteren Netzwerk-Partnern aus und entwickeln Maßnahmen, um die vielfältige Logistikbranche ins rechte Licht zu rücken. Das Spektrum reicht von Beteiligungen an großen Fachmessen wie der transport logistic in München über eigene Jobmessen wie am Leipzig/Halle Airport bis hin zu Imagevideos.

Vorrangiges Ziel ist es, einem breiten Kreis an Mitgliedern eine Teilnahme an attraktiven Präsentations-

möglichkeiten in der Branche von den Mitgliedern zentral präsentiert werden und so dabei helfen, freie Stellen in den Unternehmen zu besetzen. Bei Interesse an einer Beteiligung wenden Sie sich gern an die Geschäftsstelle.

einem idealen Rahmen, in dem sich unsere Mitglieder mit ihren Angeboten zeigen können. Für viele Unternehmen ist das deutlich attraktiver als einen komplett eigenen Messestand zu organisieren“, sagt Martin Bornschein, Leiter der Arbeitsgruppe, der hauptberuflich im Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung der Stadt Halle (Saale) unter anderem für Logistikunternehmen zuständig ist.

Bornschein, der den Netzwerk-Posten Mitte vergangenen Jahres von Dirk Lindemann, dem Leiter für Ansiedlungsmanagement der Stadtwerke Halle GmbH, übernommen hat, sieht auch künftig großes Potenzial: „Die Logistik ist eine Wachstumsbranche. In Mitteldeutschland brauchen wir uns mit den vielfältigen Angeboten



Imagefilm anlässlich der Transport Logistik 2019

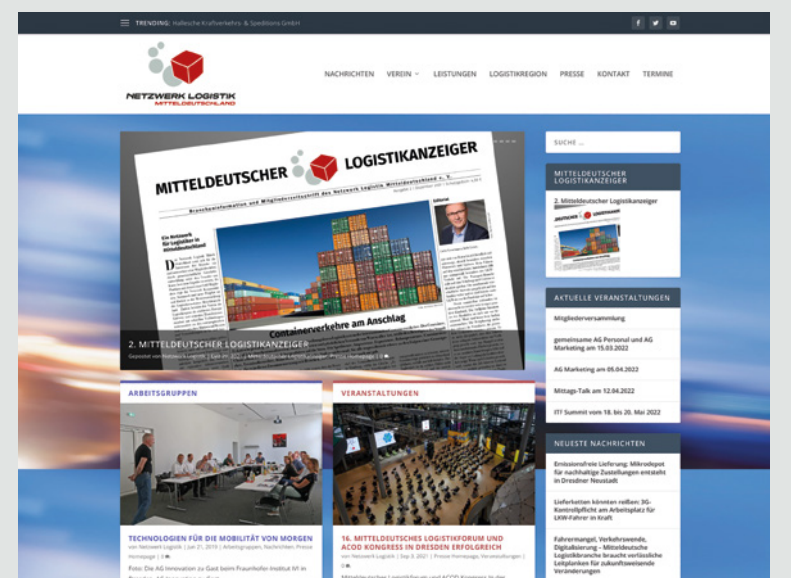
zur Förderung des Branchenimages mit einer Stimme sprechen. So entfalten wir deutlich mehr Wirkung, als wenn jeder seine eigenen Projekte startet.“

Jahren: „Mit seinem Engagement in der Arbeitsgruppe und darüber hinaus hat Herr Lindemann viel für unser Netzwerk und die Mitglieder geleistet. Dafür danken wir ihm

Jobbörse am Flughafen Leipzig/Halle im Juni

Nächster Schwerpunkt ist eine große Jobbörse am Flughafen Leipzig/Halle, die derzeit in enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Personal geplant wird, und im Juni

Informationen in der Branche von den Mitgliedern zentral präsentiert werden und so dabei helfen, freie Stellen in den Unternehmen zu besetzen. Bei Interesse an einer Beteiligung wenden Sie sich gern an die Geschäftsstelle.



Informationskanal Nr. 1: Die Webseite des Netzwerkes



Werbe- und Informationsmaterial des Netzwerkes Logistik Mitteldeutschland

tionenmöglichkeiten zu bieten. „Im Netzwerk arbeiten wir zusammen an relevanten Themen und schaffen etwa mit Gemeinschaftsständen

vor niemandem zu verstecken. Umso wichtiger ist es, dass wir im Netzwerk sowohl für die Steigerung der internationalen Bekanntheit als auch

Marko Weiselowski, Mitglied des Vorstands sowie auch der AG Marketing, dankt Herrn Lindemann für den Einsatz in den vergangenen

herzlich und freuen uns zugleich, dass Herr Bornschein den eingeschlagenen Weg ebenso engagiert fortführt.“



Ein Social Media Video warb für den virtuellen Tag der Logistik 2021

dieses Jahres stattfinden soll. Wie bereits mehrfach in der Vergangenheit sollen hierbei erneut Jobmög-

keiten in der Branche von den Mitgliedern zentral präsentiert werden und so dabei helfen, freie Stellen in den Unternehmen zu besetzen. Bei Interesse an einer Beteiligung wenden Sie sich gern an die Geschäftsstelle.

