NordHessen

MoWiN.net

Mobilitätswirtschaft Nordhessen 2016

Die Lage ist gut ....

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Wenn neue Wege in die Zukunft aufgezeigt und reibungslose Prozesse diskutiert und erarbeitet werden, sind wir natürlich dabei.
Wir freuen uns auf den Logistik-Tag 2016!

Volksbanken
Raiffeisenbanken
in Hessen

Sehr geehrte Damen und Herren,

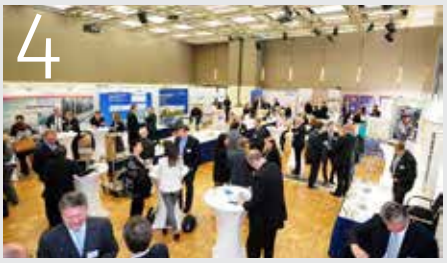
Hessen lebt zu einem guten Teil vom Verkehr. Der Frankfurter Flughafen ist Deutschlands größte Arbeitsstätte, und in Nordhessen beschäftigt die Logistikbranche inzwischen mehr als jeden zehnten Arbeitnehmer. Unser Bundesland erbringt Verkehrs- und Logistikleistungen für Deutschland und Europa – auf der Straße, auf der Schiene und in der Luft. Der Claim unserer Standortkampagne bringt das auf den Punkt: „An Hessen führt kein Weg vorbei." Doch das hat seine Kehrseite: Lärm, Schadstoffe, CO_2-Emissionen.

Und der Verkehr wächst weiter. Die gemeinsame Aufgabe der Politik und der Logistikwirtschaft ist, das Mobilitätsbedürfnis unserer Bürger und Unternehmen auf eine nachhaltige Weise zu befriedigen. Dafür brauchen wir klassische Schieneninfrastruktur, um mehr Kapazitäten für den Pendler- und den Güterverkehr zu gewinnen, dafür brauchen wir aber auch digitale Technologien: Automatisiertes Fahren und Verkehrstelematik machen es möglich, die Straßeninfrastruktur effizienter zu nutzen, Staus und Umwege zu vermeiden. Mit Echtzeitinformationen gespeiste verkehrsträgerübergreifende Buchungsplattformen machen den öffentliche Verkehrsmittel zu einer attraktiven und schnellen Alternative zum Individualverkehr und entlasten damit das Straßensystem.

Deshalb ist die Mobilität ein wichtiger Anwendungsbereich der Strategie „Digitales Hessen", mit der die Hessische Landesregierung die Potenziale dieser technologischen Entwicklungen erschließen will. Der Treibstoff der vernetzten Mobilität von Morgen sind Daten. Deshalb wird die Landesregierung verkehrstechnische Daten und Geoinformationen optimal zugänglich machen – für innovative Dienste und Anwendungen: Intelligent. Vernetzt. Für Alle.

Tarek Al-Wazir
Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

INHALTSVERZEICHNIS



1 **Grußwort**

3 **Editorial**

4 **7. Logistik-Tag: Lageplan & Aussteller**

6 **7. Logistik-Tag: Programmübersicht**

11 **Digitalisierung – Chancen für Transport und Logistik**
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)

12 **Industrie 4.0 ist weiter weg als so mancher denkt!**
Hochschule Ludwigshafen am Rhein,
Iskan Advice – Management Consulting & Training

14 **Zentral und verfügbar – Logistikflächen in Nordhessen**
Goodman Germany GmbH

15 **Logistikimmobilien in Deutschland und Europa – Best Practice im Volkswagen Konzern**
Volkswagen Immobilien GmbH

16 **Intelligente Roboter für die stückgenaue Logistik der Industrie 4.0**
Magazino GmbH

18 **Die Region Nordhessen – Die Lage ist gut**

23 **Der Schwalm-Eder-Kreis – Ein aufstrebender Logistikstandort**
Kreisausschuss des- Schwalm-Eder-Kreises -
Fachbereich Wirtschaftsförderung

24 **Werra-Meißner – Ein gutes Stück Nordhessen**
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Werra-Meissner mbH

25 **Güterverkehrszentrum Kassel: Infrastruktur sichert den Betrieb**
GVZ Projektgesellschaft Kassel mbH

26 **Starke Wirtschaft, die bewegt**
Wirtschaftsförderung und Regionalmanagement
Waldeck-Frankenberg GmbH

27 **Der UnternehmensPark Bad Hersfeld-Ludwigsau**
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Landkreis Hersfeld-Rotenburg

28 **„Wir Logistikdienstleister müssen die Zukunft aktiver mitgestalten.“**
Schenker Deutschland AG

29 **MaxTruck 2T – Das neue Staplerwunder**
LINDIG Fördertechnik GmbH

30 **Riesen Logistikzentrum und neue Planungs-Welt**
GOLDBECK Nord GmbH

32 **Intelligente Vernetzung im Lager – Dank Jungheinrich Logistik-Interface**
Jungheinrich Vertrieb Deutschland AG & Co. KG

33 **Wenn die Warensendung mit Dir spricht: Logistik 4.0 - bei reimer logistics schon Realität**
reimer logistics GmbH & Co. KG

34 **Sichere Mobilität für Millionen**
Volkswagen OTLG Vertriebszentrum Mitte

35 **Sauerkraut macht Logistik**
LINDIG Fördertechnik GmbH

37 **Industrie 4.0 Anwendungen in der Praxis**
Hochschule Fulda

38 **Professionelle Onlineshop-Systeme ermöglichen problemlose Bestellabwicklung**
Kama Gartz & Co. GmbH

39 **Logistik 4.0: Jobcenter Stadt Kassel qualifiziert nach besten Kräften**
Jobcenter Stadt Kassel

41 **Logistik 4.0: Noch braucht es gut qualifizierte Fahrer/-innen!**
Gpdm mbH

42 **Mit Herz und 30 Jahren Erfahrung im Personalmanagement**
JK Personal Consult GmbH

43 **Gute Bewerber weiterempfehlen**
Regionalmanagement Nordhessen GmbH

44 **Open ENLoCC, das Netzwerk der regionalen Logistik-Kompetenzzentren in Europa**
Open ENLoCC

45 **Die Nacht der Logistik**

46 **MoWiN.net – Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk e.V.**

47 **Alle Mitglieder im Netzwerk MoWiN.net**

48 **Impressum**

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Besucher des 7. Logistik-Tages,

bereits zum 7. Mal richtet die Regionalmanagement Nordhessen GmbH den Logistik-Tag aus. Gemeinsam mit der DVV Media Group GmbH wurde auch in diesem Jahr ein interessantes Programm zusammengestellt. Unter dem Motto **LOGISTIK 4.0: Schon Praxis oder noch Vision?** findet die deutschlandweite Plattform für die Distributionslogistik in der documenta-Halle Kassel statt, um den Megatrend Digitalisierung aufzugreifen.

Kaum ein Trend und Wirtschaftsbereich sorgt für mehr Aufmerksamkeit als die vierte industrielle Revolution – kurz Industrie 4.0. Klassische industrielle Prozesse wachsen hierbei mit modernen Informations- und Kommunikationstechnologien zusammen. Auch die Logistik wird in Zeiten der Industrie 4.0 immer wichtiger, da beispielsweise Ansprüche an die Lieferflexibilität steigen – Ladungsträger, Transportmittel und Transportgüter müssen mit Intelligenz ausgestattet werden. Im Zeitalter der digitalen Transformation in einer globalisierten Wirtschaft sind daher alle Akteure in der Zukunftsbranche Logistik gefordert, effiziente und nachhaltige Lager- und Transportlösungen für immer komplexere Nutzeranforderungen zu entwickeln.

Das Magazin **Mobilitätswirtschaft Nordhessen** bietet Ihnen einen Überblick über die Veranstaltung, Hintergrundinformationen und präsentiert die Logistik-Region Nordhessen. Die geografisch gute Lage mitten in Deutschland und Europa verschafft Nordhessen einen Standortvorteil, der in den letzten Jahren genutzt wurde, um sich zu einer der führenden Logistik-Regionen Deutschlands zu entwickeln.

Wir haben spannende Vorträge für Sie zusammengestellt, u.a. zu zukünftigen Anforderungen an den Logistiksektor, Automatisierung und Innovationen in der Praxis. Diskutieren Sie mit, netzwerken Sie mit Branchenkennern, lassen Sie sich inspirieren und von einem vielseitigen Programm überraschen.

Viel Spaß beim Lesen
wünscht Ihnen
Ihre

Dr. Astrid Szogs
Leitung Mobilität
Regionalmanagement Nordhessen GmbH
Geschäftsführung MoWiN.net e.V.

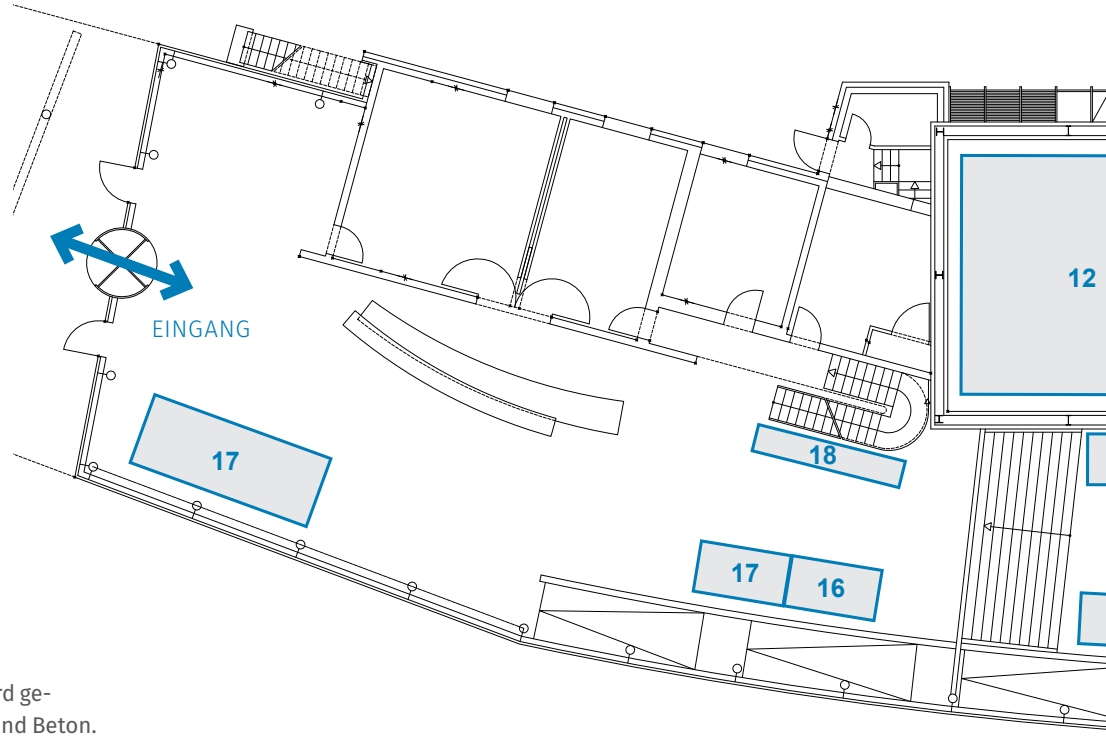
LAGEPLAN & AUSSTELLER Stand: 24.05.2016

documenta-Halle Kassel

Die documenta, Weltausstellung zeitgenössischer Kunst, findet seit 1955 alle vier und ab 1977 alle fünf Jahre in Kassel statt. Zur documenta 9 in 1992 wurde der Neubau einer Ausstellungshalle beschlossen.

Aus einem bundesweiten Wettbewerb Ende 1989 ging der Entwurf der Architekten Jourdan und Müller als Sieger hervor. Als einzige von 137 eingereichten Arbeiten sah er einen Standort parallel zu dem bestehenden Staatstheater am Rande des Auehangs vor. Es entstand ein multifunktional nutzbares Gebäude mit Ausstellungsflächen unterschiedlicher Qualität und Größe.

Die Architektur der documenta-Halle wird geprägt durch drei Elemente: Glas, Stahl und Beton.



Das Lifting für Ihre Lagerprozesse.

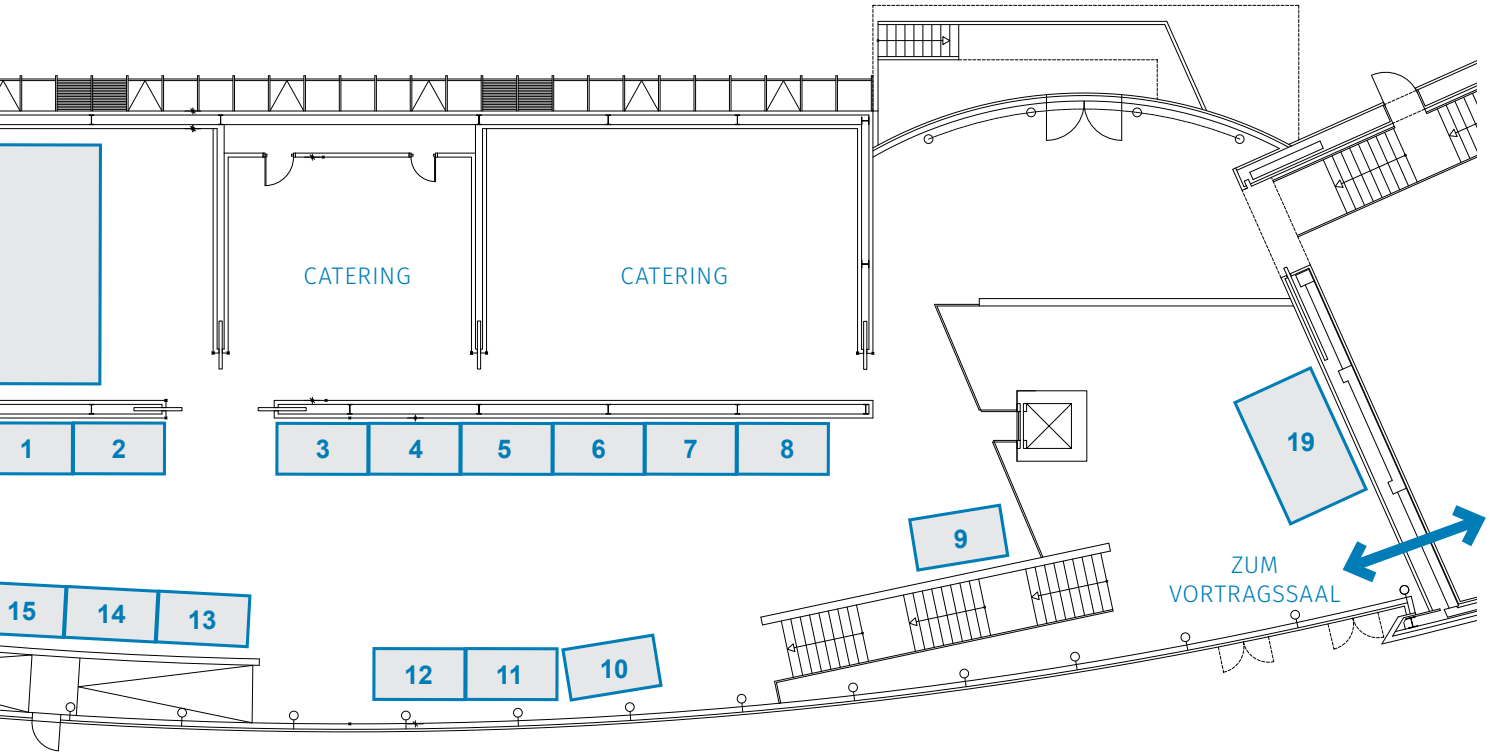
Optimieren Sie Lagerfläche und Wegzeiten mit unseren Systemen für die dynamische Kleinteillagerung.

Jungheinrich LRK und PRK

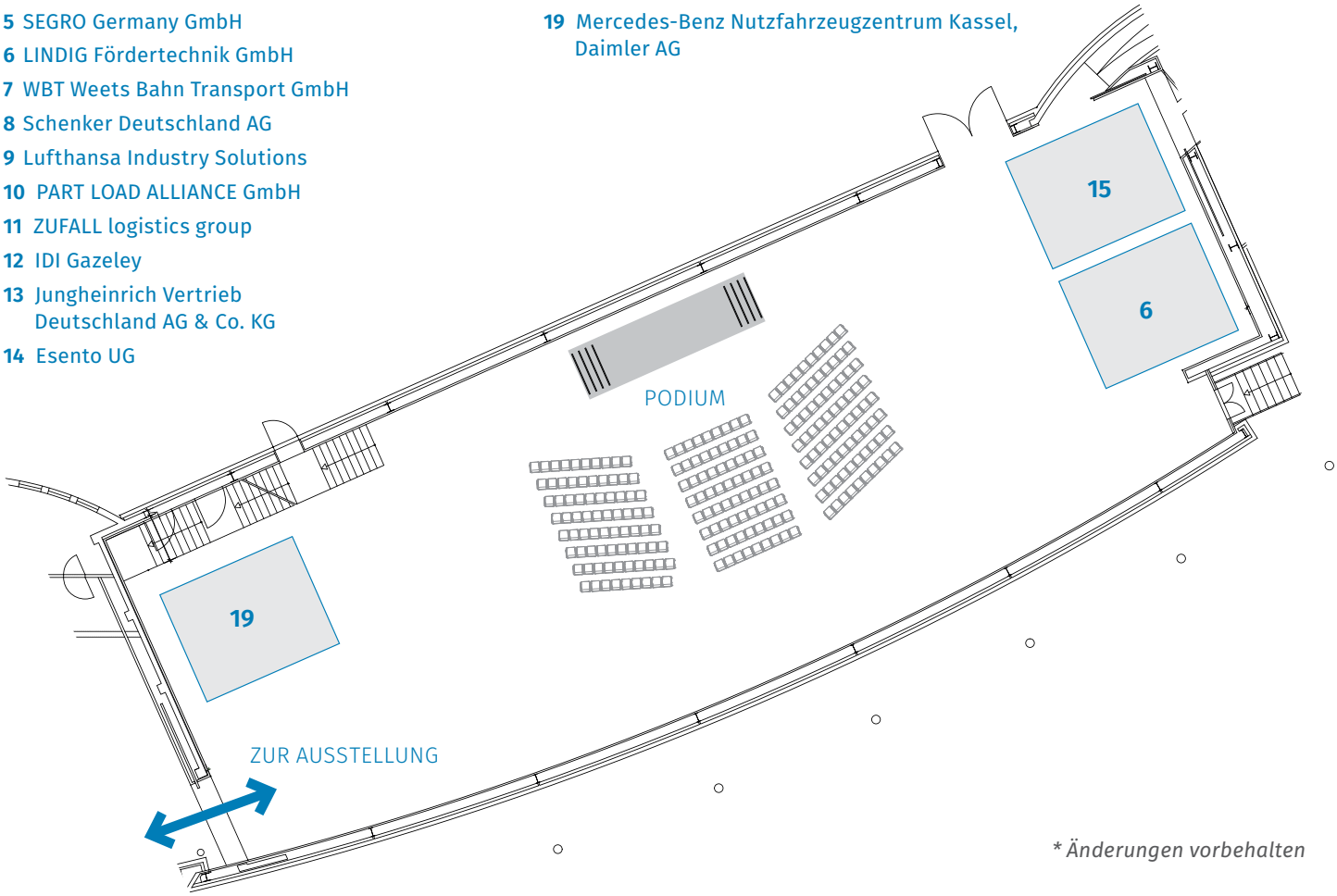
Ob Lift- oder Paternosterregal – mit unseren Systemen liefern wir garantiert die perfekte Lager- und Kommissionierlösung für Ihre individuellen Ansprüche.

Erfahren Sie mehr unter:
www.jungheinrich.de

JUNGHEINRICH
Machines. Ideas. Solutions.



1 FAHR-ZEIT Personalleasing GmbH & Co. KG
2 Goldbeck Nord GmbH
3 Rudolph Logistik Gruppe GmbH & Co. KG
4 LOGISTIC PEOPLE GmbH
5 SEGRO Germany GmbH
6 LINDIG Fördertechnik GmbH
7 WBT Weets Bahn Transport GmbH
8 Schenker Deutschland AG
9 Lufthansa Industry Solutions
10 PART LOAD ALLIANCE GmbH
11 ZUFALL logistics group
12 IDI Gazeley
13 Jungheinrich Vertrieb Deutschland AG & Co. KG
14 Esento UG
15 General Logistics Systems Germany GmbH & Co. OHG
16 MoWiN.net e.V.
17 PLUG'N CHARGE GmbH
18 Wirtschaftsförderungsgesellschaften
19 Mercedes-Benz Nutzfahrzeugzentrum Kassel, Daimler AG



** Änderungen vorbehalten*

PROGRAMMÜBERSICHT

MODERATION:
Bernhard Hector
DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung

09:00 – 10:00 UHR
Registrierung & Besuch der Ausstellung

10:00 – 10:20 UHR
Eröffnung

Holger Schach
Regionalmanagement Nordhessen GmbH

Tarek Al-Wazir
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

EINFÜHRUNG
10:20 – 11:30 UHR

Breaking the wall: Neue Wege der digitalen Transformation
Frank Tinschert
MAN Truck & Bus AG

Digitalisierung in Transport und Logistik – Trends und Perspektiven einer Logistik 4.0
Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML)

Integrieren. Automatisieren. Radikal verschlanken.
Ein geerdeter 15 Minuten-Fahrplan für die Industrialisierung Ihres Logistikbetriebs
Prof. Dr. Stefan Iskan
Hochschule Ludwigshafen a. R. und Iskan Advice

11:30 – 12:00 UHR
Kaffeepause & Besuch der Ausstellung

Experteninterview mit *Dr. Torsten Rudolph, Rudolph Logistik Gruppe GmbH & Co. KG*

IMMOBILIENSTANDARDS IN DER LOGISTIK 4.0

12:00 – 13:00 UHR

DIE Immobilie der Zukunft? Neue Lösungskonzepte für den Logistikmarkt
Markus Meyer
Goodman Germany GmbH

Finanzierung von Logistikimmobilien: Effizientes AssetManagement als Grundlage für erfolgreiche Bankenfinanzierung
Ingo Steves
IDI Gazeley

Logistikimmobilie in Deutschland & Europa – Best Practice im Volkswagen-Konzern
Jan-Peer Skupin MRICS
Volkswagen Immobilien GmbH

13:00 – 14:30 UHR
Mittagspause & Besuch der Ausstellung

Experteninterview mit *Dirk Wiesner, Daimler AG: „Mercedes-Benz fordert zum Fuel Duel heraus – Perspektiven für einen noch wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz“.*

** Änderungen vorbehalten*

PROGRAMMÜBERSICHT

AUTOMATISIERUNG & DIGITALISIERUNG

14:30 – 15:50 UHR

Integrierte Logistiklösungen zur Optimierung von logistischen Hubs
Marco Lüdtke
Siemens AG

Pick-by-Robot: Intelligente Kommissionier-Roboter für die Logistik 4.0
Frederik Brantner
Magazino GmbH

Die Kollaboration zwischen Mensch und Roboter
Otmar Honsberg
KUKA Systems GmbH

Digitalisierung in der Wissenschaft: Funktionsweise selbstlernender Algorithmen an ausgewählten Praxisbeispielen
Prof. Dr. Marius Dannenberg
UNIKIMS GmbH

15:50 – 16:30 UHR

Kaffeepause & Besuch der Ausstellung

Experteninterview mit *Prof. Dr. Michael Huth, Hochschule Fulda: „Logistikatlas“*

INNOVATION IN DER PRAXIS

16:30 – 17:50 UHR

Logistikinnovationen HEUTE! Denn Morgen wirst du sie nicht mehr brauchen.
Erik Wirsing
Zentrale Innovation & IT-Architecture/CFS, Schenker Deutschland AG

Intralogistik 4.0: Welche Chance bietet die Digitalisierung im Lager?
Dr. Kai Beckhaus
Jungheinrich Vertrieb Deutschland AG & Co. KG

Nachhaltige Transportlösungen: Der eLKW im JIT-Linienverkehr
Maximilian Roos
SCHERM Holding & Verwaltungs GmbH

Ready for take-off! – (Aus-)Flug in die Digitalisierung
Dominic Franz
Lufthansa Industry Solutions

Wirtschaft 4.0 – Das große Ganze
Dr. Markus Pfuhl
Viessmann Werke GmbH & Co. KG

18:10 – 18:15 UHR

Schlusswort
Bernhard Hector
DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung

18:15 – 19:00 UHR
Ausklang & Besuch der Ausstellung

** Änderungen vorbehalten*

DIGITALISIERUNGS**TRENDS** IN **NORDHESSEN** 2016

AB **15. JULI** 2016

ZUM DOWNLOAD UNTER:

www.ihk-kassel.de/wirtschaftdigital
www.mowin.net/digital

IHK Hessen innovativ

IHK Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg

MoWiN.net Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk

Regionalmanagement NordHessen

Wirtschaft DIGITAL

Digitalisierung – Chancen für Transport und Logistik

Der urbane Datenraum – ein zentraler Baustein für einen smarten Transport

Logistik war immer schon die Planung und Steuerung der Güter- und Informationsflüsse. Aufbau, Betrieb und Nutzen von Sendungsverfolgungssystemen als Beispiel für Informationsfluss entlang der Logistikkette haben sich – ausgehend von KEP-Netzen – in vielen Bereichen der Transportlogistik durchgesetzt. Aber die dynamische Entwicklung digitaler Kommunikations-, Verarbeitungs- und Speichertechnologien treibt einen Wandel in Produktion und Logistik, dessen Geschwindigkeit eher noch zunimmt und fast alle Prozesse erfassen wird. Ein höheres Maß an Wertschöpfung, Flexibilität und Qualität wird durch Digitalisierung erreicht und von Kunden gefordert. An Warenein- und –ausgängen, in Fahrzeugen, an Behältern, in Umschlag- und Sortieranlagen wird vermehrt auf Informationen zugegriffen. Ein wesentlicher Treiber wird aber auch der einzelne Mensch in seinen Rollen als Mitarbeiter und als Kunde sein. Er erwirbt digitale Kompetenzen und bringt Erwartungen – auch aus den Bereichen Mobilität, Online-Handel oder soziale Netze – ein, wo wir mit unseren Apps im Internet und auf Smartphones die Chancen der Digitalisierung kennengelernt haben.

Sinnvollerweise müssen immer erst Strukturen und Prozesse auf den Prüfstand, dann stehen Entscheidungen über Hard- und Software an. In der Verkehrslogistik haben wir uns dem Motto „Smart Transportation Logistics“ verschrieben. Auskunftsfähigkeit kann sowohl durch vorauseilenden Informationsfluss und zentrale Verfügbarkeit von Daten verbessert werden wie durch dezentrale, intelligente Fahrzeuge, Ladungen oder Ladehilfsmittel. In der Intralogistik sehen wir bereits, wie intelligente Behälter in der Lage sind in Systemen dezentrale Entscheidungen zu treffen. In Verkehrs- und Umschlaganlagen werden zukünftig mehr und mehr Fahrzeuge bei Ankunft automatisch erkannt oder Ladehilfsmittel teilen zum Entladezeitpunkt ihre Beschaffenheit und ihr Ziel mit. Der Zugriff auf diese Daten und zugleich auf solche im Netz ermöglicht bessere Entscheidungen über das Routing, über Prioritäten im Handling oder notwendige Serviceaufgaben.

Vieles spricht dafür, dass der Faktor Mensch für die Interpretation von Daten und Nutzung von Entscheidungsspielräumen eher an Bedeutung zunimmt. Im Handel ist denkbar, dass in die Beratung von Kunden Informationen über Verfügbarkeit von Waren stärker einbezogen wird, umgekehrt Informationen aus Kundenwünschen in Prognose- oder Marketingtools einfließen, und im Übergang von Produktion zur Distribution fließen Daten darüber, welcher Kunde auf welches Produkt wartet, direkter in die Abläufe der Versandsteuerung ein. Wenn Bedarfe und Leistungsangebote digitalisiert und über einen sicheren, unternehmensübergreifend verfügbaren Datenraum austauschbar werden, gewinnt die kooperative Nutzung von Flächen oder Fahrzeugen an Attraktivität. Dafür entwickeln wir Szenarien eines „Urban Data Space“ bei Fraunhofer.

Und auch der Verkehr in Zukunft wird vermutlich sehr viel mehr automatisiert ablaufen. Das geht technisch schon heute, wie es vom Daimler Truck bis Google Car schon deutlich wird. Klar ist dabei auch, dass es neben den technischen Fragen, die noch offen sind, aktuell vor allem ein rechtlich noch nicht gelöstes Thema ist. Im Miteinander der Menschen mit den Maschinen, und auch mit den Fahrzeugen, beginnt eine spannende neue Zeit und Digitalisierung ist ein wesentlicher Treiber für die Logistik der Zukunft.

Prof. Dr.-Ing.
Uwe Clausen
Institutsleiter

Fraunhofer-Institut für
Materialfluss und Logistik (IML)

uwe.clausen@iml.fraunhofer.de

www.iml.fraunhofer.de

Fraunhofer
IML

Industrie 4.0 ist weiter weg als so mancher denkt!

Die divisionale Aufstellung macht die Firmen kaputt. Für viele Logistikdienstleister ist die IT schon heute der Genickbrecher.

Die Meinungsführer um Industrie 4.0 täuschen sich. Auch sieben Jahre nach der Lehmann-Pleite und der damit verbundenen Wirtschaftskrise hat die Autoindustrie nur wenig gelernt. Noch immer stehen OEMs vor derselben Herausforderung: Transparente Supply Chain Steuerungskonzepte für ihren globalen Produktionsverbund zu entwickeln, um auf abrupt abbremsende und anziehende Märkten reagieren zu können. Von Änderungs- und Auslaufmanagement bei der Anbindung asiatischer Lieferanten beim Best Cost Sourcing ganz zu schweigen. Und genau in diesem Wirtschaftsumfeld will man uns im Zusammenhang von Industrie 4.0 jetzt ernsthaft raten, auf noch mehr „Dezentralität“ und „Selbststeuerung“ zu setzen?

Nicht „Dezentralität“, sondern ein richtiges Ausbalancieren von dezentralen und zentralen Verantwortlichkeiten muss in den Produktions- und Supply Chain-Verbundstrukturen der Autoindustrie nach vorne gebracht werden. Ohne Zweifel: richtig am Platz ist Dezentralität in den Gewerken und Fertigungszellen innerhalb der einzelnen Produktionslayouts. Schon heute können Gewerke an den OEM-Standorten entkoppelt und autark unter Rückgriffe von Zwischenpuffern operieren. Hier ist Industrie 4.0 ähnlich wie in den Seehäfen und in der Intralogistik doch längst zu Hause. Doch wer glaubt, das Prinzip Dezentralität würde sich auch für die Steuerung ganzer Produktionsverbunde eignen, der sei auf die Prozesse und EBIT-Margen einiger europäischer Landverkehrsanbieter verwiesen, deren Management diesem fatalen Prinzip unbelehrbar hörig ist.

Wir tun sicher gut daran, uns als Autoindustrie-Nation mit Industrie 4.0 zu beschäftigen. Wir tun allerdings noch besser daran, erst einmal das was wir als vermeintlich „beherrscht“ und „Standard“ sein zu scheint, wie Supply Chain Management, ernsthaft zu leben und auszurollen. Oder glauben wir ernsthaft, dass Supply Chain Management und damit verbunden Netzwerkmanagement samt IT-Strukturen vom OEM über den Zulieferer bis hin zum Logistikdienstleister schon überall in die Unternehmens-DNA übergegangen ist? Wie können wir dann einfach so tun, als können wir diesen Schritt übergehen und zu Industrie 4.0 und Selbststeuerung & Co. übergehen? Wir würden also gut daran tun, das, was wir haben 100 Prozent richtig zu tun, als immer dem Etikett „Neu“ hinterherzulaufen.

Was die Aufbauorganisationen im Produktionsverbund der Autoindustrie anbelangt, so finden sich nur selten OEMs, die sowohl auf der obersten Management-Ebene einen Executive für das Ressort Supply Chain Management bzw. eine komplett durchgehende Supply Chain Organisation über Zentrale und Werke hinweg haben. Vor allen Dingen auch disziplinarisch unter sich verankert! Entgegen der Produktionsverbund-Landschaft sind auch heute noch vordergründig nach Zentrale und Werkslogistik getrennte Verantwortlichkeiten vorzufinden. Das gilt im Übrigen auch für viele Tier-1 Zulieferer. Und genau diese Konstellation führt in der Praxis dazu, dass die Supply Chains in der Automotive Industrie oftmals nicht den erhofften Optimierungsgrad aufweisen, den viele außenstehende Beobachter vermuten dürften. So führt beispielsweise allein die organisationale Trennung von Inbound (Beschaffungsvolumina) und Spare Parts (Ersatzteile) in den OEM-Planungszentralen dazu, dass mögliche Optimierungspotenziale in den weltweiten Transportströmen und Cross Docks brachliegen. Nur in seltenen Fällen finden sich in der OEM-Planungspraxis Konzepte wieder, die beide Geschäftsströme übereinanderlegen und damit dem Supply Chain-Gedanken inhaltlich folgen. Hier zeigt sich, dass eben auch Supply Chains den Gesetzen der „Politik“ und Machtstrukturen innerhalb der OEM-Organisationen unterliegen. Sie sind also auch Karriere-getrieben. Doch man bekäme mitunter zu völlig anderen Supply Chains- Konfigurationen, die zu gestalten vermutlich mehr „Spaß“ machen dürfte als permanent auf stupides „Dienstleister-Kostendrücken“ zu setzen. Hier liegen die wahrhaften Potenziale in den Supply Chains. Für die OEMs selbst und vielmehr noch: für die Logistikdienstleister, denen ohnehin immer weniger Optimierungsfelder zugestanden werden. Oder wie schätzen Sie denn die Entkopplung von Vollgut- und Leergutströmen in der Gebietsspedition etwa vom Gedanken her ein?

Bei den Logistikdienstleistern wiederum selbst könnte der Technologiestand nicht weiter auseinanderklaffen. Die einen testen Drohnen. Die anderen rüsten im US-Markt ihre Niederlassungen mit 3D-Drucker Angeboten aus. Andere wiederum arbeiten mit Transport Management Systemen aus den 1970er Jahren, für deren Systeme mittlerweile sogar die Programmierer für die Wartung fehlen. Der Effizienzdruck in der Branche ist allgegenwärtig. Umso erstaunlicher ist es, dass heute noch ganze Abteilungen in der Zentrale vorgehalten werden, die einzelne Kundentarife manuell in die Transport Management Systeme eingeben müssen. Während Theoretiker dies für einen Scherz halten mögen, wissen Landverkehrs-Praktiker um die traurige Wirklichkeit. Nicht selten schlucken IT-Modernisierungsprojekte bei mittelständischen und Konzern-ähnlichen Ladungsverkehrs- und Systemdienstleistern längst mittlere drei-stellige Millionensummen. Diese Modernisierungsprojekte werden darüber hinaus durch eine fast babylonische Vielfalt an unterschiedlichen Anwendungssystemen in den europäischen Regionen, Landesgesellschaften und Niederlassungen erschwert.

Zum einen mag dies in vergangenen Fusionen und Akquisitionen begründet liegen, in deren Rahmen verschiedene Transport Management Systeme aufgebaut und mit wenig Weitblick des Managements so gut wie keine Harmonisierungsbemühungen eingeleitet wurden. Zum anderen kommt der Management-Steuerung (Governance) bei den Landverkehrsanbietern selbst eine herausragende Bedeutung zu. Die Kirchturmpolitik einzelner Regionen und Landesgesellschaften führt bisweilen in vielen Praxisfällen dazu, dass jeder Bereich autonom seine eigene IT-Landschaft entwickelt hat. Dies geht soweit, dass ganze Organisationen heute nicht mehr in der Lage sind, die mehrere Dutzend unterschiedlichen Transport Management Systeme in Europa noch unter einen Hut zu bringen. Die IT-Migration in solch einem Organisationsumfeld ist zu einem Hochrisikospiel geworden, das sich heute in der Profitabilität der Unternehmen widerspiegelt.

Während einige Unternehmen also mit Weitblick Schritt für Schritt ihre IT hin zu verkehrsträgerübergreifenden Supply Chain Netzwerk-Werkzeugen ausgebaut haben, gelingt es anderen wiederum nicht, selbst Sendungsdaten von Luft-/ See-Systemen in Landverkehrs- und Kontraktlogistik-Systeme automatisiert zur internen Weiterverarbeitung zu übertragen. Die Folge: ineffiziente manuelle Erfassungsarbeiten auf Basis Excel mit Folgefehlern bis in die Kundenabrechnung hinein. Die heutigen IT-Lücken werden kaum mehr zu schließen sein. Zu groß ist mittlerweile die Entwicklungs-Kluft zwischen den Logistikanbietern selbst. Vor allem aber zu ihren Kunden aus Industrie und Handel, für die sie immer mehr zu einer „Risiko Black Box“ innerhalb der Supply Chain werden. Massive Abschreibungen in IT-Projekten, permanente Verzögerungen im pan-europäischen Roll-Out sind nur zwei Symptome für Überforderung bei der Implementierung großer IT – Projekte. Als eine Art „Bauernopfer“ werden dann bei IT-Projekt-Schieflagen einfach die Projektmanager ausgetauscht. Die Problemwurzel liegt jedoch wesentlich tiefer – auf der obersten Management-Ebene. Technologie-Kompetenz muss heute zu einem neuen Kriterium bei der Vorstandsbestellung werden.

Prof. Dr.
Stefan Iskan
Professur für
Logistik und Wirtschaftsinformatik

Hochschule Ludwigshafen am Rhein,

Iskan Advice – Management
Consulting & Training

office@iskan-advice.com

www.iskan-advice.com

Iskan Advice
Management Consulting & Training

Zentral und verfügbar – Logistikflächen in Nordhessen

Die strategischen Vorteile der Logistikregion Nordhessen sind eindeutig: Vor allem im Großraum Kassel sowie im Korridor entlang der A7, über Bad Hersfeld bis hinunter nach Fulda, profitieren Unternehmen von einer zentralen Lage in der Mitte Deutschlands, angebunden an eine erstklassige Verkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus punktet die Region mit der Verfügbarkeit hochinteressanter Grundstücke, weil immer mehr Gemeinden den wirtschaftlichen Mehrwert und die langfristigen Chancen der Logistik erkennen.

Ob automatisiert oder manuell – die Logistik der Zukunft benötigt vor allem neue, hochmoderne Lagerflächen, denn zahlreiche Unternehmen in Deutschland erweitern aktuell ihre Kapazitäten oder konsolidieren diese an strategisch günstigen Standorten. Lange Zeit wirkte vor diesem Hintergrund das Güterverkehrszentrum (GVZ) Kassel als ein starker Magnet für die Logistikregion Nordhessen. Dieser Erfolg hat Konsequenzen. Von den rund 850.000 m² des gesamten Areals ist nach GVZ-Angaben nur noch ein minimaler Bruchteil der Fläche verfügbar. Dadurch schauen sich Unternehmen, die nach Flächen suchen, verstärkt im Umland von Kassel um.

Flächenanfragen nehmen zu

Diesen Eindruck bestätigt auch Tim Weissleder vom unabhängigen Immobilienberatungsunternehmen NAI apollo: „Die Nachfrage nach Logistikflächen außerhalb des Hotspots Kassel ist in den letzten zwölf Monaten deutlich angestiegen“, sagt Weissleder und ergänzt: „Gerade bei Anfragen in einer Größenordnung ab circa 20.000 m² empfiehlt sich Nordhessen häufig als Alternative zur Rhein-Main-Region.“

Laut Weissleder setzen zudem politische Entscheidungsträger und Wirtschaftsförderungen in den nordhessischen Gemeinden verstärkt auf die Wirtschaftskraft der Logistik. Schließlich ist die Anzahl der Arbeitsplätze in einem Logistikzentrum, etwa durch den E-Commerce oder zahlreiche Value-Added-Services, in den Anlagen spürbar gestiegen.

Flächenangebot im Raum Kassel

Als Eigentümer, Entwickler und Verwalter von Logistikimmobilien ist Goodman mit einem Grundstück in Staufenberg nordöstlich von Kassel optimal positioniert, um auf die steigende Nachfrage in der Region einzugehen und bundesweite Anfragen zu bedienen. Im Goodman Kassel Logistics Centre lassen sich direkt neben dem riesigen DHL Paketzentrum mit den kürzesten Cut-off Zeiten in Deutschland bis zu 55.000 m² Logistikfläche neu entwickeln, teilbar ab einer Größe von rund 7.000 m². Die zentrale Lage ist optimal für verschiedene logistische Nutzungen wie den Onlinehandel, die Ersatzteillogistik, den Lebensmittelhandel, medizinische Produkte und vieles mehr. Einheiten können innerhalb von sieben bis neun Monaten Bauzeit fertiggestellt werden. Über Anbindungen an die A7 und die A44 ist jeder Zielort in Deutschland innerhalb von maximal fünf Stunden per Lkw zu erreichen.

ZUFALL nutzt Vorteile in Nordhessen

Mit seinen Immobilienlösungen ist Goodman bereits seit 2006 in Nordhessen vertreten und zählt bis heute zu den aktivsten Logistikpartnern in der Region. Zuletzt hat der Konzern eine 34.000 m² große Anlage mit flexibler Erweiterungsoption für die mittelständische ZUFALL logistics group in Michelsrombach nahe Fulda entwickelt. „Die Region Nordhessen gehört zu unserem ‚Homeland‘ und spielt daher für uns eine wichtige Rolle. Die zentrale Lage, die gute Infrastruktur und unsere Präsenz in der Mitte Deutschlands und Europas runden die strategische Bedeutung für uns ab“, erläutert Mike Vetter, Zentralleiter Business Development Kontraktlogistik von ZUFALL, die Vorteile der Region für sein Unternehmen.

Christof Prange
Head of Business Development

Goodman Germany GmbH

info-de@goodman.com

www.goodman.com/de

Logistikimmobilien in Deutschland und Europa – Best Practice im Volkswagen Konzern

Volkswagen Immobilien

Die Volkswagen Immobilien GmbH (VWI) ist ein Tochterunternehmen der Volkswagen AG und verfügt über 9.200 Wohnungen sowie 370.000 m² Gewerbeflächen und hat im Jahr 2015 mit 330 Mitarbeitern einen Umsatz von 184 Mio. Euro erzielt.

Leistungsspektrum

VWI unterstützt die Volkswagen AG, ihre Marken und Tochtergesellschaften mit vielfältigen Dienstleistungen im Immobilienmanagement. Angefangen von der Projektentwicklung über die Projektrealisierung bis hin zum Asset und Facility Management respektive dem Mietvertragsmanagement. Zudem tritt VWI als Investor und Generalübernehmer für den Volkswagen Konzern auf und berät bei Bau- und Immobilienvorhaben im In- und Ausland.

Volkswagen Logistik-Optimierungs-Zentrum Braunschweig

Mietvertrags- und Leasingmanagement

VWI ist im Volkswagen Konzern der zentrale Ansprechpartner für die Anmietung und Betreuung von nationalen und internationalen Gewerbeflächen, wie insbesondere Büroflächen, Logistik-, Lager- und Produktionshallen.

Im Auftrag unserer Kunden haben wir Mietverträge mit Gewerbeflächen von bis zu 90.000 m² verhandelt und dabei Einsparungen über die Vertragslaufzeit von bis zu 50 Prozent erzielt. Wir verantworten den gesamten Anmietprozess von der Bedarfsanalyse beim Kunden über die Investorensuche und -ausschreibung bis zum Mietvertragsabschluss. Darüber hinaus betreuen wir auch laufende Mietverträge für unsere Kunden und optimieren bestehende Mietverträge.

Unser Ziel besteht nicht nur in der Reduzierung der Miete, sondern wir minimieren auch weitere Kosten und Risiken durch eine konsequente Ausgestaltung der vertraglichen Regelungen beispielsweise zur Instandhaltung / Instandsetzung, Schönheitsreparaturen, Indexierung und Rückbauverpflichtung.

Projektmanagement

Im Projektmanagement kümmert sich VWI um die Entstehung von gewerblichen Immobilien von der ersten Idee bis zur schlüsselfertigen Übergabe. Das Projektmanagement stellt die Weichen, um für die Kunden maßgeschneiderte, wirtschaftliche und nachhaltige Immobilien zu realisieren.

Die Projektentwicklung umfasst neben der Immobilienberatung und -bewertung auch die Nutzerbedarfsanalyse, Grundstücksfindung/ -bewertung, Machbarkeitsstudie, Baurechtschaffung und den Grundstückserwerb. Die Projektrealisierung umfasst die Bauherrenvertretung und Projektleitung/-steuerung zur Sicherstellung der Zielerreichung von Kosten, Termine und Qualitäten. Zur Sicherstellung der Nachhaltigkeit hat VWI mit „Blue Building“ auch ein eigenes Klassifizierungslabel entwickelt.

VWI hat eine Reihe von Großprojekten für den Volkswagen Konzern und seine Marken gemanagt. Das Spektrum reicht von Bürogebäuden und Vertriebsimmobilien für die Marken Audi, Porsche, Seat, Skoda, Volkswagen und Volkswagen Nutzfahrzeuge über Spezialimmobilien, wie dem MobilLifeCampus, der Volkswagen Arena und dem DRIVE in Berlin, bis hin zu Logistikimmobilien im In- und Ausland in einer Größenordnung von bis zu 120.000 m².

Best Practice

Exemplarisch hier genannt das Volkswagen Logistik-Optimierungs-Zentrum (LOZ) Braunschweig und das Logistikzentrum Poznan in Polen. Das LOZ Braunschweig hat auf einem Grundstück von 150.000 m² eine Bruttogrundfläche von 60.000 m² und verfügt neben einer direkten Autobahnanbindung auch über einen Eisenbahnanschluss. VWI verantwortete hier als Bauherr und Investor die Entwicklung und schlüsselfertige Realisierung des Objektes, welches im Rahmen des Logix Award 2015 prämiert wurde.

Beim Logistikzentrum Poznan hat VWI für die Volkswagen Group Polska das Mietvertragsmanagement für das rund 30.000 m² große Objekt erbracht. Dabei hat VWI die Bedarfsanalyse begleitet sowie dann die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und die Durchführung der Verhandlungen und Vertragsgestaltung mit den potentiellen Investoren in kaufmännischer, technischer und juristischer Hinsicht verantwortet.

Jan-Peer Skupin MRICS
Leiter Vertrieb & Business Development

Volkswagen Immobilien GmbH

jan-peer.skupin@vwimmobilien.de

www.vwimmobilien.de

VOLKSWAGEN IMMOBILIEN

Intelligente Roboter für die stückgenaue Logistik der Industrie 4.0

Egal in welchem Bereich, sei es E-Commerce oder auch die Intralogistik in der Automobilbranche, überall braucht man am Ende ein einzelnes Objekt und keine ganze Palette. Bisher erfolgt der stückgenaue Zugriff auf einzelne Produkte fast immer durch den Menschen. Magazino möchte dies mit seinem Kommissionier-Roboter TORU ändern: Der mobile, wahrnehmungsgesteuerte Roboter ermöglicht die genaue Vermessung und Erkennung von Objekten mittels 2D- und 3D-Kameras sowie den sicheren Griff auf das einzelne Produkt. Mit dem stückgenauen Handling schließt das Unternehmen eine der bedeutendsten Lücken in der Automatisierung.

Bisherige Lösungen: Mensch-zu-Ware und Ware-zu-Mensch Systeme

Der Schritt des Aussuchens der Ware aus dem Regal, der sogenannte Pick-Vorgang bzw. Zugriff, wird bisher in der Regel vom Menschen ausgeführt. Der Picker bekommt den Auftrag über einen mobilen Daten-Terminal übermittelt, läuft zum entsprechenden Regalplatz und entnimmt das gewünschte Objekt. Um den Kommissionierer zu unterstützen, wird immer häufiger auf technische Hilfsmittel wie Voice-Anwendungen oder Datenbrillen zurückgegriffen (Pick-by-Voice und Pick-by-Vision). Automatisierte Ware-zu-Mensch Systeme basieren darauf, dass ganze Ladungsträger, zum Beispiel Kartons und Paletten, automatisch zum Mitarbeiter gebracht werden. Der stückgenaue Zugriff auf einzelne Produkte erfolgt auch in diesen Systemen vom Menschen. Es handelt sich meist um angepasste Spezialkonstruktionen, zum Beispiel Automatische Kleinteilelager (AKL), die kostenintensiv und wenig flexibel sind.

Maximale Flexibilität mit Pick-by-Robot

Anders verhält es sich bei dem von Magazino entwickelten System Pick-by-Robot: Der Kommissionier-Roboter TORU entnimmt selbstständig das einzelne Objekt aus dem Regal bzw. dem Ladungsträger und arbeitet parallel mit dem Menschen. Das System kann zudem während des laufenden Betriebs einfach und schnell in das bestehende Warensystem integriert werden. Dies konnte bereits erfolgreich beim Pilotkunden von Magazino, dem Verlagsauslieferer Sigloch, getestet werden. Innerhalb eines Tages funktionierte die Schnittstelle zwischen dem Roboter und dem Warenwirtschaftssystem (WWS).

Um sich im neuen Lager zurechtzufinden, erkundet TORU zunächst seine Umwelt mit seinen Sick-Sicherheitslasern. Dabei erstellt der Roboter eine Karte zur eigenen Navigation, die er wiederum über WLAN den anderen TORUs zur Verfügung stellt. Anschließend ist TORU einsatzbereit. Der Kommissionier-Roboter erhält seinen Auftrag vom WWS per WLAN und fährt selbstständig zum entsprechenden Lagerplatz. Dank der drehbaren Hubsäule gelingt es TORU, Objekte in einer Höhe von 10 cm bis 209 cm zu erreichen. Der Roboter kann also sowohl das unterste als auch das oberste Regalfach von gängigen Fachbodenregalen bedienen. Um das Objekt zu identifizieren und den perfekten Greifpunkt zu ermitteln, kommt das von Magazino entwickelte Sheet of Light-Verfahren zum Einsatz, das auf Basis eines Kreuzlasers und einer 2D-Kamera funktioniert. Der Kreuzlaser projiziert zwei aufeinander senkrechte Laserlinien auf das zu vermessende Objekt. Die 2D-Kamera nimmt die reflektierten Laserstrahlen auf und vermisst das Objekt anhand der Position der Linien im Kamerabild. Das Verfahren ist für quaderförmige Objekte wie Bücher, Schachteln und Schuhkartons geeignet.

Im Anschluss erfolgt der stückgenaue Zugriff: Soll ein Buch aus dem Regal von einem Bücherstapel gegriffen werden, fährt eine Greifschiene über das oberste Buch hinweg, setzt an der Hinterkante des Buches an und zieht es vom Stapel auf die ausgefahrenen Führungsschienen. TORU lagert das Buch in seinem mitfahrenden, herausnehmbaren Kommissionier-Regal mit rutschfesten Regalböden zwischen und kann den Pickvorgang unverzüglich fortsetzen. Auch der beidseitige Pickvorgang in einem Regalgang ist mit der drehbaren Hubsäule möglich. Ist das Regal voll, fährt der Kommissionier-Roboter eigenständig zur Versandstation, um das Regal in einer speziellen Be- und Entladestation abzugeben und sich ein neues Regal aufzuladen.

Der autonome Roboter plant seine Bewegungen in Echtzeit und kann somit auf eine dynamische Umgebung mit ihren unvorhersehbaren Ereignissen und Fehlern reagieren. Diese Fähigkeit ist vor allem in Hinblick auf die Zusammenarbeit von Roboter und Mensch in einem Warenlager entscheidend. Tritt ein Mensch vor ihn, dann bleibt der Roboter automatisch stehen. Aber auch mit Veränderungen der Lagerstruktur oder des Produktsortiments kann TORU umgehen, indem er neue Produkte erkennt und seine Navigationskarte dem veränderten Lager entsprechend anpasst.

Greifer für Quaderförmige Objekte mit Sheet of Light

Mit TORU zum Warenlager 4.0

Der Name TORU kommt aus dem Japanischen und bedeutet „greifen“. Genau für diese Fähigkeit wird TORU fortlaufend optimiert. Magazino arbeitet an verschiedenen Greifsystemen, mit denen TORU in Zukunft kombiniert werden kann. Im Gegensatz zum Modell TORU Cube, das für quaderförmige Objekte wie Bücher entwickelt worden ist und auf dem Sheet of Light-Verfahren basiert, soll TORU Flex komplexere Objekte wie zum Beispiel Drogerieartikel picken. Je nach Beschaffenheit des Objektes kann ein Sauggreifer oder alternativ ein Greifarm mit Roboter-Hand gewählt werden. Mit TORU Flex soll der „Griff in die Kiste“ möglich werden. Für die Bilderkennung wird bei diesem Modell ein Stereomessverfahren eingesetzt, bei dem eine 3D-Punktewolke generiert wird. So lassen sich auch homogene Objekte, zum Beispiel Papierhandtücher in einer Umverpackung ohne Aufdruck, sicher identifizieren und lokalisieren.

Geplant ist auch eine Version TORUs für die Materialversorgung von Montage- und Fertigungslinien. TORU Box sortiert gefüllte Ladungsträger (KLT) in das Regal und bringt benötigte Rohmaterialien für die Bearbeitung direkt zur Montagestation. Für den reibungslosen Ablauf des Kommissionier-Vorgangs wird es neben der Be- und Entladestation für Regale von TORU – dem sogenannten Terminal – ein fahrerloses Transportsystem für Regale von TORU geben. TORU Cargo bietet Platz für bis zu zwei gefüllte Regale, damit TORU seinen Kommissionier-Vorgang schnellstmöglich fortsetzen kann.

Picking-Robot TORU Cube

Entscheidend ist der standardisierte Aufbau des Systems. Die verschiedenen Modelle von TORU weisen alle dieselben Elemente auf: eine mobile Basis, eine drehbare Hubsäule mit Greifsystem und ein mitfahrendes, herausnehmbares Regal. Der Greifer kann je nach Anwendungsgebiet gewählt und ausgewechselt werden, wodurch das Unternehmen maximal flexibel bleibt. Zudem ist das System Pick-by-Robot einfach skalierbar: Ändern sich die Erfordernisse, kann das System einfach erweitert werden, indem die Anzahl der Roboter dem Bedarf entsprechend erhöht oder im Fall von sinkenden Bestellmengen reduziert wird. Gerade im E-Commerce mit seinem ständig wechselnden Produktsortiment ist diese Anpassungsfähigkeit des Systems von großem Vorteil.

Kommissionier-Roboter TORU pickt parallel zu den Mitarbeitern

Magazinos Kommissionier-Roboter TORU steht am Anfang einer Entwicklung hin zu immer autonomeren, flexibleren logistischen Systemen. Frederik Brantner, Mitgründer und CEO von Magazino, hat große Pläne:

> *„Das erste selbstdenkende und selbsthandelnde Warenlager der Welt – das ist unsere Vision. Mit unserer Arbeit wollen wir die Entwicklung der Robotik vorantreiben und die Zukunft der Logistik aktiv mitgestalten.“*

Frederik Brantner
Mitgründer und
kaufmännischer Geschäftsführer/CEO

Magazino GmbH

brantner@magazino.eu

www.magazino.eu

MAGAZINO
simple storage

Die Region Nordhessen – Die Lage ist gut

Nordhessen liegt in der Mitte Europas und ist gemessen an der Erreichbarkeit das geografische Zentrum der Bundesrepublik. Dank der optimalen Infrastruktur sind Ziele südlich, nördlich, im Westen oder im Osten in nahezu gleicher Zeit zu erreichen. Die beste Cut-Off-Zeit Deutschlands ist ein Grund für Unternehmen der Mobilitätswirtschaft, sich in Nordhessen anzusiedeln und ein Vorteil für jene, die sich auf dem Weltmarkt positionieren möchten. Die Region hat nicht nur perfekten Autobahnanschluss, sondern liegt auch in der Mitte der Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsstrecke der Deutschen Bahn.

Komplettiert wird die hervorragende Infrastruktur durch den am 4. April 2013 eröffneten Regionalflughafen Kassel-Airport. Die zentrale Lage sorgt für große logistische Effizienz und bewirkt Synergieeffekte durch die Bündelung der Kräfte von Produktion, Handel und der Universität Kassel. Das schafft ideale Voraussetzungen zur Ansiedlung unterschiedlicher Branchen, von Frischwaren bis zu allgemeinen Serviceleistungen.

Nordhessen – Heimat innovativer Unternehmen

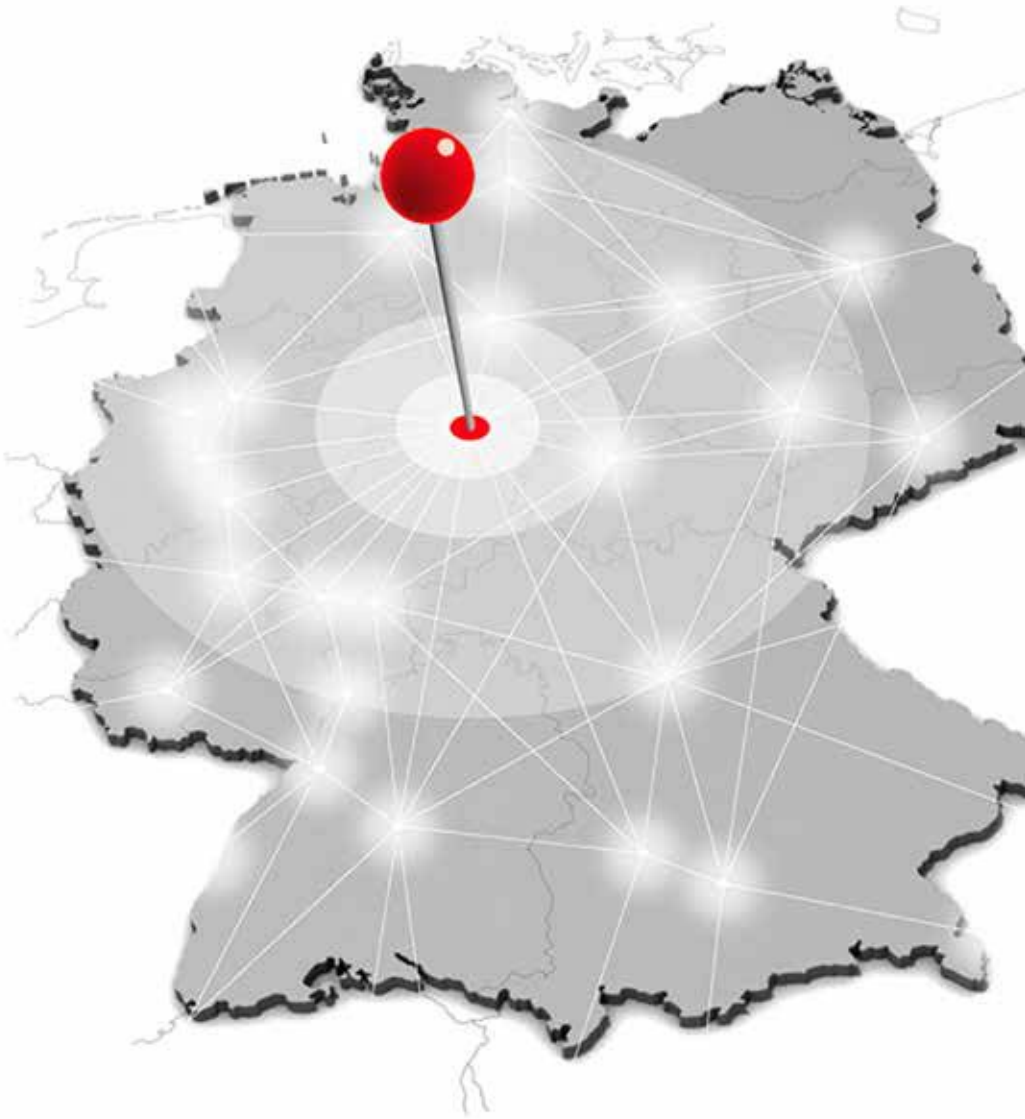
Die Region besitzt mit Weltmarktführern, Hidden Champions und Innovationszentren eine heterogene Branchenstruktur, die den Arbeitnehmern ein breites Spektrum an Erwerbs- und Karrieremöglichkeiten bietet. Die gut ausgebaute Schulinfrastruktur garantiert außerdem beste Voraussetzungen für Aus- und Weiterbildung und ist eine wichtige Stütze für die Zukunftsentwicklung der Schlüsselbranchen.

Mobilitätswirtschaft

Die wirtschaftlich bedeutendste Branche der Region Nordhessen ist die Mobilitätswirtschaft. Hierzu zählen die Bereiche Fahrzeugbau/Automotive, Bahntechnik, Logistik sowie Mobilitätsmanagement und Elektromobilität. Unternehmen von Weltrang haben hier ihre Produktionsstätten, z. B. Volkswagen AG in Baunatal, Daimler AG und Bombardier Transportation AG in Kassel sowie Continental AG in Korbach.

Nordhessen entwickelte sich besonders in den vergangenen Jahren zu einer dynamischen und wirtschaftlich starken Region. Die Gründe, warum die Region Nordhessen inzwischen im Wettbewerb mit den stärksten Standorten bundesweit steht, sind vielfältig: So ist Nordhessen mittlerweile ein Lehrbeispiel für gelungenen Strukturwandel. Durch enge Kooperation von Hochschule, Instituten und Unternehmen werden laufend neue Ideen entwickelt und hoch qualifizierte Mitarbeiter ausgebildet. Weil die entscheidenden Institutionen zusammen arbeiten, gelingt es zunehmend Know-how und neue Technologien, beispielsweise aus der Universität Kassel, in industrielle Anwendungen zu überführen.

Weltmarktführer wie Amazon Eu S.a.r.l., Libri GmbH und das Original Teile Center (OTC) der Volkswagen AG nutzen bereits die logistischen Vorteile, die der Standort Nordhessen bietet. Ein überzeugendes Kriterium für Unternehmen sind die günstigen, großen Logistikflächen, die alle nach einem innovativen Verkehrsmanagement-Konzept geplant und ausgebaut worden sind, das die schnellstmögliche Erreichbarkeit des Autobahn- und Schienennetzes berücksichtigt. Schnelle Verfügbarkeit und Kompetenz vor Ort sorgen dafür, dass schon morgen interessierte Unternehmen ihren Standort nach Nordhessen verlegen können.



DIEMELSTADT

FLÄCHENDATEN

Gebietskategorie	SO, GE, GI
Gesamtfläche	100.000 m²
Verfügbare Fläche	100.000 m²

ALLGEMEINE DATEN

Verfügbarkeit	sofort
Eigentümer	Stadt Diemelstadt
F-/B-Plan wirksam	ja/tlw.
Preis/m²	auf Anfrage

VERKEHRSANBINDUNG

Entfernung BAB	(A44) direkt (A33) 25 km (A7) 50 km
Entfernung B	(B252) 0,2 km (B7) 2 km (B68) 4 km
Entfernung ICE	Warburg 12 km
Flughafen Frankfurt Main	ca. 220 km
Flughafen Kassel Aiport	40 km
Flughafen Paderborn	40 km

ERSCHLIESSUNG

Strom, Trink-, Brauch- und Abwasser, Breitbandkabel, Gas und Fernwärme möglich

KONTAKT

Wirtschaftsförderung und Regionalmanagement Waldeck-Frankenberg GmbH
Bahnhofstraße 8-12, 35066 Frankenberg

Anna Blum
+49 6451 7160-80
info@wfg-hessen.de
www.wfg-hessen.de

SCHWALM-EDER-MITTE

FLÄCHENDATEN

Gebietskategorie	GI
Gesamtfläche	618.277 m²
Verfügbare Fläche	170.000 m²
Größte Fläche:	70.000 m²

ALLGEMEINE DATEN

Verfügbarkeit	sofort
Eigentümer	öffentlich
F-/B-Plan wirksam	ja/ja
Preis/m²	33 €

VERKEHRSANBINDUNG

Entfernung BAB	(A7) < 1 km
Entfernung ICE	Kassel, 45 km
Flughafen Frankfurt Main	ca. 150 km
Flughafen Kassel Aiport	45 km
Flughafen Paderborn	ca. 125 km

ERSCHLIESSUNG

Strom, Trink-, Brauch- und Abwasser, Gas, Breitbandkabel möglich

KONTAKT

Kreisausschuss des Schwalm-Eder-Kreises
Wirtschaftsförderung
Parkstraße 6, 34576 Homberg (Efze)

Rainer Geisel
+49 5681 7754-70
rainer.geisel@schwalm-eder-kreis.de
www.schalm-eder-kreis.de

WOLFHAGEN-BREUNA

FLÄCHENDATEN

Gebietskategorie	GE
Gesamtfläche	570.000 m²
Verfügbare Fläche	175.000 m²
Größte Fläche:	105.000 m²

ALLGEMEINE DATEN

Verfügbarkeit	sofort
Eigentümer	öffentlich
F-/B-Plan wirksam	ja/ja
Preis/m²	29,50 €

VERKEHRSANBINDUNG

Entfernung BAB	(A44) direkt
Entfernung B	(B7) ca. 8 km
Entfernung ICE	Kassel, 27 km
Flughafen Frankfurt Main	ca. 220 km
Flughafen Kassel Aiport	18 km
Flughafen Paderborn	ca. 57 km

ERSCHLIESSUNG

Strom, Trink- und Abwasser, Gas, Breitbandkabel

KONTAKT

Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH
Kurfürstenstraße 9, 34117 Kassel

0561 70733-50
info@wfg-kassel.de
www.gewerbepark-a44.de

GÜTERVERKEHRSZENTRUM KASSEL (GVZ)

FLÄCHENDATEN

Gebietskategorie	SO
Gesamtfläche	850.000 m²
Verfügbare Fläche	16.000 m²
Größte Fläche	8.000 m²

ALLGEMEINE DATEN

Verfügbarkeit	sofort
Eigentümer	öffentlich
F-/B-Plan wirksam	ja/ja
Preis/m²	55 €

VERKEHRSANBINDUNG

Entfernung BAB	(A7) < 1 km
Entfernung B	(B 83) < 1 km
Entfernung ICE	Kassel, 6 km
Flughafen Frankfurt Main	ca. 190 km
Flughafen Kassel Aiport	17 km
Flughafen Paderborn	ca. 90 km

ERSCHLIESSUNG

Strom, Trink-, Brauch- und Abwasser, Gas, Breitbandkabel

KONTAKT

Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH
Kurfürstenstraße 9, 34117 Kassel
0561 70733-50
gvz@wfg-kassel.de

Zweckverband Raum Kassel (ZRK)
Ständeplatz 13, 34117 Kassel
0561 10970-33
michael.hess@zrk-kassel.de

UNTERNEHMENSPARK BAD HERSFELD-LUDWIGSAU

FLÄCHENDATEN

Gebietskategorie	GI
Gesamtfläche	845.000 m²
Verfügbare Fläche	425.000 m²
Größte Fläche	204.974 m²

ALLGEMEINE DATEN

Verfügbarkeit	sofort
Eigentümer	öffentlich
F-/B-Plan wirksam	ja/ja
Preis/m²	auf Anfrage

VERKEHRSANBINDUNG

Entfernung BAB	(A4) 8 km (A7) 20 km
Entfernung B	(B27) direkt
Entfernung ICE	Kassel 63 km
Flughafen Frankfurt Main	ca. 150 km
Flughafen Kassel Aiport	ca. 113 km
Flughafen Paderborn	138 km

ERSCHLIESSUNG

Strom, Trink-, Brauch- und Abwasser, Gas, Breitbandkabel möglich

KONTAKT

Wirtschaftsförderungsgesellschaft für
den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH
Leinenweberstraße 1, 36251 Bad Hersfeld

Bernd Rudolph
06621 944-110
buero@wfg-hef-rof.de
www.wfg-hef-rof.de

NEU-EICHENBERG

FLÄCHENDATEN

Gebietskategorie	SO-Logistik
Gesamtfläche	820.000 m²
Verfügbare Fläche	680.700 m²
Größte Fläche:	350.000 m²

ALLGEMEINE DATEN

Verfügbarkeit	sofort
Eigentümer	öffentlich
F-/B-Plan wirksam	ja/ja
Preis/m²	auf Anfrage

VERKEHRSANBINDUNG

Entfernung BAB	(A38) 2 km (A7) 7 km
Entfernung B	(B27) direkt
Entfernung ICE	Göttingen 17 km
Flughafen Frankfurt Main	ca. 240 km
Flughafen Kassel Aiport	ca. 48 km
Flughafen Paderborn	ca. 125 km
Flughafen Hannover	ca. 130 km

ERSCHLIESSUNG

Strom, Trink-, Brauch- und Abwasser, Gas, Breitbandkabel möglich

KONTAKT

Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Werra-Meißner-Kreis mbH
Niederhoner Straße 54, 37269 Eschwege

Siegfried Rauer
05651 7449-12
siegfried.rauer@wfg-werra-meissner.de
www.wfg-werra-meissner.de

NordHessen

Freizeit- und Kulturangebot auf Weltniveau?

Berufliche Perspektive?

Leben im Grünen?

Ich muss mich nicht entscheiden, denn ich lebe mittendrin!

Starke Region, www.die-lage-ist-gut.de starke Jobs.

EUROPÄISCHE UNION:
Investition in Ihre Zukunft
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

Regionalmanagement NordHessen

Die Lage ist gut ....

Der Schwalm-Eder-Kreis – Ein aufstrebender Logistikstandort

Seit Öffnung der ehemals innerdeutschen Grenze und der Ausdehnung der Europäischen Union nach Osten liegt der Schwalm-Eder-Kreis nicht nur in der Mitte Deutschlands sondern auch im Herzen Europas und damit inmitten eines der stärksten Wirtschaftsräume der Welt. Partnerstaaten und internationale Handelspartner sind von hier gleichermaßen gut zu erreichen.

Die zentrale Lage unseres Landkreises in Deutschland, im Dreieck zwischen den Städten Kassel, Marburg und Bad Hersfeld, bietet aber auch binnenwirtschaftlich große Vorteile als Logistikstandort.

Durch den Schwalm-Eder-Kreis führt die A7, die bedeutendste Nord-Süd-Verbindung der Bundesrepublik. Mit der A49 ist der Kreis bereits jetzt nach Norden direkt an die A44 angebunden, die Fertigstellung des Lückenschlusses bis zur A5 nach Süden genießt im neuesten Bundesverkehrswegeplan höchste Priorität. Über das Hattenbacher Dreieck besteht bereits jetzt die Anbindung zur A5, wie auch zur A7, über das nahegelegene Kirchheimer Dreieck zur A4 Richtung Thüringen.

Die Autobahnverbindungen rücken Wirtschaftsräume wie das Rhein-Main-Gebiet, das Ruhrgebiet, den Raum Hannover oder den Raum Erfurt in einen Radius von weniger als 200 km Entfernung.

Geozentrale Lage mitten in Europa

Bahnanbindungen mit mehreren Haltepunkten an den Strecken nach Frankfurt/Basel, Kassel/Dortmund, Kassel/Hannover sowie Würzburg/München sind ebenfalls vorhanden. In Malsfeld-Beiseförth besteht ein moderner Container-Bahnhof, der erste seiner Art in Nordhessen.

Diese zentrale Lage hat zu einem spürbaren wirtschaftlichen Aufschwung beigetragen. Besonders deutlich wird dies an den bereits bestehenden und prosperierenden interkommunalen Gewerbegebieten. Bedeutende Logistiker haben unseren Landkreis als Unternehmensstandort gewählt. Exemplarisch genannt seien an dieser Stelle die Firmen Palletways, E.L.V.I.S., reimer logistics und die Rudolph Logistik Gruppe.

Ausgewogene Wirtschaftsstrukturen, weitere sofort verfügbare Gewerbeflächen, moderne Infrastruktur sowie die verkehrstechnisch hervorragende Erschließung sind attraktive Rahmenbedingungen für die Ansiedlung weiterer Firmen und bieten Chancen und Anreize für anhaltenden unternehmerischen Erfolg und wirtschaftliche Weiterentwicklung.

Neben den vorgenannten Parametern sprechen weitere wichtige Faktoren für eine Entscheidung pro Schwalm-Eder-Kreis als Logistikstandort. So gehört unser Landkreis mit den Nachbarkreisen Hersfeld-Rotenburg, Kassel, Waldeck-Frankenberg und Werra-Meißner zu den Gründungsmitgliedern der „Breitband Nordhessen GmbH“. Diese europaweit einmalige Kooperation hat sich zum Ziel gesetzt, flächendeckend eine Hochgeschwindigkeits-Breitbandversorgung auf Glasfaserbasis zu realisieren. Der Ausbau wird noch im Jahr 2016 beginnen und soll innerhalb von vier Jahren abgeschlossen sein. Dadurch wird bis zum Jahr 2020 für alle Haushalte und Gewerbegebiete ein leistungsstarkes Breitbandnetz verfügbar sein.

Verfügbarer und bezahlbarer Wohnraum gehört wie ein leistungsstarkes und vielfältiges Bildungsangebot, insbesondere für Familien mit Kindern, zu den primären Kriterien sich anzusiedeln. Eine ausgewogene Schullandschaft stellt die Ausbildung der Fachkräfte von morgen sicher. Von Betreuungsangeboten im Vorschulbereich, über die Grundschulen, die Haupt- und Realschulen, Gymnasien, Berufliche Schulen bis zu unterschiedlichen Förderschulen für Schülerinnen und Schüler mit sonderpädagogischem Förderbedarf wird ein breitgefächertes Angebotsspektrum vorgehalten. Ein besonderes Augenmerk legt der Schwalm-Eder-Kreis auf die Weiterentwicklung der Schulen hin zu Ganztagsschulen. Für sein besonderes Engagement beim Einsatz von erneuerbaren Energien in den Schulen und die Förderung der Umweltpädagogik wurde dem Landkreis unter anderem die Auszeichnung „Schulträger 21“ verliehen.

Die Attraktivität des Schwalm-Eder-Kreises wird abgerundet durch seine schöne und naturnahe Landschaft, seine Kulturschätze, vielfältige Sport- und Freizeitangebote sowie die kulinarischen Spezialitäten.

Winfried Becker
Landrat

Kreisausschuss des-
Schwalm-Eder-Kreises - Fachbereich
Wirtschaftsförderung

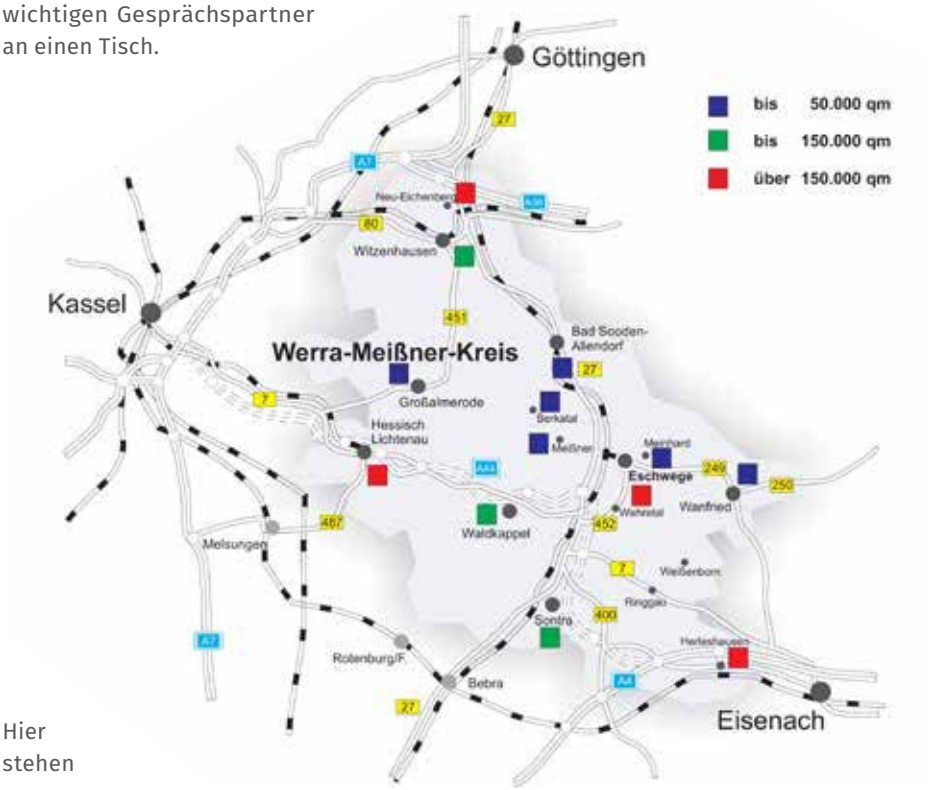
wirtschaftsfoerderung
@schwalm-eder-kreis.de

www.schwalm-eder-kreis.de

Werra-Meißner – Ein gutes Stück Nordhessen

Der Werra-Meißner Kreis überzeugt mit attraktiven Gewerbeflächen, idealen Bedingungen für Familien und vielfältigen Freizeitangeboten

Über 150 Hektar sofort verfügbare und bebaubare Gewerbefläche hat der Werra-Meißner-Kreis zu bieten. Egal für welches der im gesamten Kreis verteilten Gebiete sich Unternehmen interessieren – die WFG Werra-Meißner-Kreis mbH steht als zentraler Ansprechpartner immer zur Verfügung, koordiniert und bringt alle wichtigen Gesprächspartner an einen Tisch.



Hier stehen zusammenhängende Flächen bis zu einer Größe von 350 000 m² zur Verfügung, von denen jeweils auch Teilstücke erhältlich sind. Neben der zentralen logistischen Lage des gesamten Werra-Meißner-Kreises und der Region Nordhessen, bieten einige dieser Gewerbeflächen eine unmittelbare Nähe zu Autobahnen sowie zum Schienenverkehr. Mit 15 bis 35 Euro pro Quadratmeter liegen die relativ preiswerten Gewerbe-, Industrie- und Logistikflächen in einem Gebiet, das durch ein hohes Arbeitskräftepotential und attraktive Lohn- und Lebensbedingungen geprägt ist. Weiterhin ist der Werra-Meißner-Kreis der einzige Landkreis in Hessen, in dem es möglich ist, bei gewerblichen Investitionen Zuschüsse von bis zu 30 Prozent zu erhalten.

Eine Top-Logistik-Fläche hat der Landkreis in Neu-Eichenberg zu bieten. Das Gebiet mit insgesamt 68 Hektar befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen 38 und 7, sowie direkt an der Bundesstraße 27. Außerdem verfügt das Gelände über eine direkte Gleisanbindung.

Wer allerdings weniger an Gewerbeflächen interessiert ist, sondern vielmehr eine passende Gewerbeimmobilie sucht, dem wird auch hier geholfen.

Was der Landkreis noch zu bieten hat

Neben der zentralen Lage in Deutschland sind es die kleinen und mittelgroßen Unternehmen, die die Region prägen. Die Produktpalette reicht dabei von Sondermaschinen, Kunststoffteilen, Werkzeugformen über Schmelztiegel, Papier- und Druckerzeugnisse oder medizinischen Artikeln, Saatgutveredlung bis hin zu Kompostierungs- oder Schilfkläranlagen. Und aus dem breit gefächerten wirtschaftsnahen Dienstleistungsangebot sind besonders hervorzuheben: Umwelttechnik und -dienstleistungen, ökologischer Landbau, Gesundheit/Wellness, Transport und Logistik und viele mehr.

Gewachsene Strukturen bieten ideale Bedingungen für Familien. In den 16 Städten und Gemeinden besteht ein überdurchschnittlich hohes Angebot an Kinderbetreuungsplätzen und Kindergärten und ein dichtes Netz an Schulen und Sportstätten zeichnen den familienfreundlichen Landkreis aus, in dem Wohnimmobilien noch zu moderaten Preisen zu haben sind. Hier finden Jung und Alt vielfältige Freizeitmöglichkeiten: Musikfestival Open-Flair, Sport-Event Werra-Man, Wander- und Skiparadies Hoher Meißner, Mohnfelder in Germerode, Kirschblütenwanderungen in Witzenhausen, Schifffahrt mit der Werra-Nixe auf dem Werratalsee oder entspannen in der Werratalthermе und am Gradierwerk der Kurstadt Bad Sooden-Allendorf.

Letztlich ist der Landkreis auch mit dem sichtbar fortschreitenden Bau der A44 und der Einbindung in das Breitbandprojekt Nordhessen bestens für die Zukunft gerüstet.

Siegfried Rauer
Geschäftsführung

Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Werra-Meissner mbH

siegfried.rauer
@wfg-werra-meissner.de

www.wfg-werra-meissner.de

WirtschaftsFörderungs
Gesellschaft
Werra-Meißner-Kreis mbH

Güterverkehrszentrum Kassel: Infrastruktur sichert den Betrieb

GVZ im Industriepark Kassel ©Haas, Baunatal

Unbestritten hat sich das heute rund 85 Hektar umfassende Güterverkehrszentrum zur Erfolgsgeschichte entwickelt, das mit seinem Containerterminal und den errichteten Logistikhallen ein weithin sichtbares Symbol für die Wirtschaftsdynamik in unserer Region darstellt. Als Anfang der 90er Jahre die ersten Ideen reiften, hier im wiedergewonnenen Zentrum Deutschlands ein Logistikzentrum zu errichten, war allerdings noch viel Überzeugungsarbeit für die Umsetzung eines solchen Projekts zu leisten. Auch der dafür ausgewählte Standort im Bereich des damals noch weitgehend unbesiedelten Dreiecks Waldau-Ost / Lohfelden/ Fuldabrück verlangte viel Phantasie, erwies sich im Nachhinein aber als goldrichtig.

Containerkran im Umschlagbahnhof
©Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH

Nachdem die politischen Beschlüsse zur Erichtung des GVZ gefasst waren, ging es mit der baulichen Erschließung des Gewerbegebietes sehr schnell. Zuschüsse aus dem Regionalen Entwicklungsfonds der Europäischen Union halfen bei der Finanzierung. Mit der konjunkturellen Erholung der Wirtschaft Ende der 90er Jahre und der Grundsatzentscheidung des Volkswagen Konzerns, die logistischen Aktivitäten des Ersatzteilgeschäfts in der Region Kassel zu bündeln, wurden die Grundlagen für die erfolgreiche Besiedelung des Areals gelegt.

Von Beginn an war es auch das Ziel, im GVZ einen Umschlagbahnhof zu errichten, um die gewünschte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Neben Erschließungsstraßen, Versorgungsanlagen und Anschlussgleisen bildet ein Umschlagbahnhof die wesentliche Infrastruktur für ein Güterverkehrszentrum. Nachdem sich die Deutsche Bahn in jenen Jahren umstrukturierte und in eigenständige Gesellschaften aufsplittete, kam sie als Bauherr für ein solches Terminal nicht mehr selbst in Betracht, so dass eine regionale Lösung für den Bau erarbeitet werden musste.

Zur Umsetzung dieser Ziele wurde am 31. Juli 2000 die GVZ-Projektgesellschaft mbH (GVZ-P) gegründet, eine Gesellschaft, an der die Wirtschaftsförderung Region Kassel GmbH zu 50 % sowie die Gemeinden Fuldabrück und Lohfelden zu jeweils 25 % beteiligt sind. Die GVZ-P erwarb in der Folge die erforderlichen Grundstücke im Industriepark Waldau-Ost, errichtete dort das Containerterminal und übernahm die erforderlichen Industriestammgleise in ihr Erbbaurecht. Von Beginn an florierte der in 2004 eingeweihte Umschlagbahnhof, so dass er 2011 bereits erweitert wurde. Der Geschäftsbetrieb des Terminals wurde über einen langjährigen Pachtvertrag an die Bahntochter DB Intermodal Services GmH vergeben, die als Dienstleister auf den kombinierten Frachtverkehr spezialisiert ist. Auch der Betrieb und die laufenden Instandhaltungsarbeiten der Gleisanlagen erfolgen nicht von der GVZ-P selbst, sondern im Auftrag an die HLB Basis AG. Die GVZ-P nimmt als Objektgesellschaft hier vor allem die Aufgabe wahr, die Infrastruktur für den Betrieb des Containerterminals dauerhaft sicherzustellen. Dazu wurden im Jahr 2015 noch weitere Gleisabschnitte im Bereich des ehemaligen „Lohfeldener Bahnhofs“ in das Erbbaurecht der GVZ-P überführt.

Die Mittel sind hier gut investiert. Der Umschlagbahnhof floriert und arbeitet inzwischen an der Kapazitätsgrenze. Rund 52.000 Einheiten – Container und Auflieger – wurden im Jahr 2015 abgefertigt. Pro Woche fahren sieben bis acht voll beladene Güterzüge zu den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven sowie fünf Züge ins italienische Verona, die damit unsere Straßen entlasten. Pläne für die nächste Erweiterung gibt es bereits.

Kai Lorenz Wittrock
Geschäftsführer

GVZ Projektgesellschaft Kassel mbH

gvz@wfg-kassel.de

www.wfg-kassel.de

Starke Wirtschaft, die bewegt

Zwei Großprojekte des Top-Logistikstandorts Waldeck-Frankenberg

Mit mehr als 13.000 ansässigen Unternehmen ist der Landkreis Waldeck-Frankenberg ein starker Wirtschaftsstandort – auch einige Global Player sind hier zu Hause. Diese Wirtschaftskraft will bewegt werden und erfordert ein ausgefeiltes Logistiknetzwerk. Davon profitieren Unternehmen und Investoren in Hessens flächengrößtem Landkreis. Erst in 2015 unterstrichen zwei Großprojekte die Bedeutung Waldeck-Frankenbergs als attraktiven Logistikstandort:

1. **Continental eröffnet vier Fußballfelder große Reifenlagerhalle**

In der Hansestadt Korbach eröffnete der Reifenhersteller Continental Ende Februar 2015 eine neue Reifenlagerhalle. Das Projekt umfasst ein Investitionsvolumen von 25 Millionen Euro und wurde als „Top Deal in Projektentwicklungen 2014“ ausgezeichnet.

Auf 47.000 m² können bis zu 200.000 Auto- und 1,5 Millionen Zweiradreifen in der Halle gelagert werden. Mit dem Neubau reagiert der Reifenhersteller auf die gestiegenen Anforderungen seiner Kunden. So gelingt es dem Unternehmen gleich zwei Prozesse zu vereinfachen: Die Auslieferung der Reifen an die Kunden und die Durchführung künftiger Änderungen an den Produktionsanlagen. Auch der Bereich der Reifenlogistik konnte flexibler gestaltet werden. Zudem wurde die Position des Standortes als Logistikzentrum weiter gestärkt. Erbaut wurde die Halle auf einer Fläche von insgesamt 77.000 m² durch den Investor Core Development GmbH aus Kronberg. Das Gebäude wurde in nur sieben Monaten fertiggestellt. Den Betrieb sichert der Logistikdienstleister ConTrans. Zehn neue Stellen sind seitdem bei ConTrans entstanden.

2. **140.000m² großes Logistikzentrum für Volkswagen Original Teile:**

Ein weiteres Projekt der Superlative befindet sich in Volkmarsen. In den letzten vier Jahren errichtete die Rudolph Logistik Gruppe dort gleich zwei große Logistikzentren zur Einlagerung und Kommissionierung von Volkswagen Original Teilen. Nach dem Bau der ersten Halle in 2012 entstand dort bereits ein Jahr später ein weiteres doppelt so großes Logistikzentrum. Lediglich acht Monate vergingen vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung. Mit über 100.000 m² und einem Investitionsvolumen von 40 Millionen Euro ist die Lagerhalle die größte Einzelinvestition der Rudolph Logistik Gruppe.

Auf einer Gesamtfläche von 140.000 m² lagern heute am Standort insgesamt ca. 70.000 Gitterboxen. Hinzu kommen rund 34.000 Behälter, Gitterboxen und Paletten. Noch freie Flächen ermöglichen eine flexible Lagerhaltung und können bei Mengenschwankungen oder zeitlich begrenzten Zusatzaufträgen genutzt werden. Geliefert werden die Volkswagen Original Teile mit dem LKW und zum Teil, über den für die Hallen neu gebauten Gleisanschluss, per Bahn. Täglich werden am Standort Volkmarsen bis zu 13 Waggons beladen. Auch viele neue Arbeitsplätze sind so entstanden. Heute sind in den beiden Logistikzentren 74 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt.

Beide Projekte zeigen die Möglichkeiten, die die Region Waldeck-Frankenberg als Logistikstandort bietet. Und dieser soll weiter wachsen. „Durch seine zentrale Lage, eine gute Erreichbarkeit und interessante Flächen bietet Waldeck-Frankenberg optimale Rahmenbedingungen für Investitionsprojekte. Neuansiedler profitieren von unbürokratischer Unterstützung, starken Netzwerken und einer hohen Lebensqualität“, ergänzt Anna Blum, Geschäftsführerin der Wirtschaftsförderung und Regionalmanagement Waldeck-Frankenberg GmbH. Interessierte Unternehmen und Investoren können sich gerne bei der Wirtschaftsförderin melden.

ÜBER **Rudolph Logistik Gruppe**

Die Rudolph Logistik Gruppe ist ein international tätiges Logistikunternehmen mit 40 Standorten in Europa. Mehr als 5.000 Mitarbeiter sorgen täglich für optimale Kundenservices – von der Beschaffungslogistik über die Kommissionierung bis zur Distribution an die Kunden. Darüber hinaus übernimmt Rudolph komplette Outsourcingprojekte inklusive Vormontagetätigkeiten und Zusatzservices wie Qualitätskontrollen. Die durchgängige, gleich bleibend hohe Qualität der Dienstleistungen bestätigen aktuelle Zertifikate nach den Normen DIN ISO 9001 und 140012, BS OHSAS 18001 und VDA 6.2:2004.

Anna Blum
Geschäftsführerin

Wirtschaftsförderung und
Regionalmanagement
Waldeck-Frankenberg GmbH

info@wfg-hessen.de

www.wfg-hessen.de
www.das-gute-leben.de

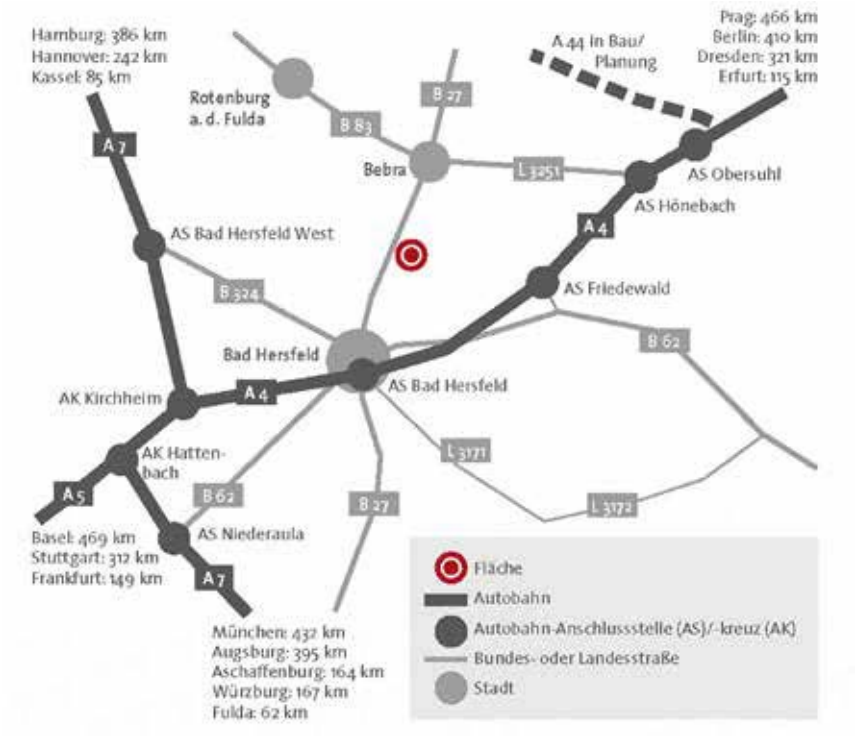
Wirtschaftsförderung Waldeck-Frankenberg
Wir fördern unternehmerisches Engagement

Der UnternehmensPark Bad Hersfeld-Ludwigsau

Mit seiner zentralen Lage, der Ausweisung als Industriegebiet und der außergewöhnlichen Größe ist der UnternehmensPark Bad Hersfeld-Ludwigsau ein einzigartiges Flächenangebot

Mitten in Deutschland und mitten im zusammenwachsenden Europa ist der Landkreis Hersfeld-Rotenburg von einer Randlage in den Mittelpunkt Europas gerückt. Der Standort hat hierdurch eine hohe strukturpolitisch bedeutsame Qualität erlangt. An der Schnittstelle der Autobahnen A7, A5 und A4 ist der Landkreis nun ein Drehkreuz für die Warenströme aus allen Richtungen in Zentraleuropa. Dies ist eine ideale Ausgangslage, um neue Unternehmen für den Standort zu gewinnen und hier heimisch werden zu lassen.

In der Gemeinde Ludwigsau wurde das derzeit größte zusammenhängende Industriegebiet in Nordhessen erschlossen. Auf dem insgesamt über 48 Hektar großen Gelände können Industrieunternehmen neue Produktionen aufbauen und Logistikunternehmen neue Warehouses errichten.



Das Industriegebiet bietet drei Teilflächen mit 6,8 ha, 14 ha und 20,4 ha. Ob kleinflächige Nutzung für gewerbliche Betriebe, Großansiedlungen aus Industrie bzw. Logistik oder aus dem „Internet der Dinge" neu entstehende Geschäftsideen – im UnternehmensPark Bad Hersfeld-Ludwigsau finden Sie immer ein passendes Flächenangebot.

Nutzen Sie den UnterenhmensPark Bad Hersfeld-Ludwigsau für die Umsetzung Ihres Geschäftsmodells. Wir erstellen Ihnen gerne ein passendes und unverbindliches Angebot.

UnternehmensPark
Bad Hersfeld - Ludwigsau
GEWERBE | INDUSTRIE | LOGISTIK

DHL ist bereits vor Ort und nutzt den strategischen Vorteil der Fläche. Weitere Logistiker und gewerbliche Betriebe finden Sie in der Nähe. Zu diesen zählen z.B. amazon, Libri, Hermes, GLS, 24Plus.

Bernd Rudolph
Geschäftsführung

Wirtschaftsförderungsgesellschaft
Landkreis Hersfeld-Rotenburg

buero@wfg-hef-rof.de

www.wfg-hef-rof.de

WFG Wirtschaftsförderung Hersfeld-Rotenburg

„Wir Logistikdienstleister müssen die Zukunft aktiver mitgestalten.“

Die DB Schenker Geschäftsstelle Kassel ist als Vorreiter dabei

Die logistischen Prozesse innerhalb der verladenden Unternehmen stehen mehr denn je auf dem Prüfstand. Einflussfaktoren auf die Renditeentwicklung sind zu einem nicht unerheblichen Anteil innerhalb der Logistik angesiedelt. Dabei spielt nicht alleine der originäre Güterverkehr eine Rolle; die Optimierung aller Schnittstellen, die dem Warenfluss zugeordnet werden müssen, muss grundsätzlich stark in den Fokus der Unternehmen rücken.

Nahezu alle Branchen setzen zunehmend auf Beschaffungslogistik in Form von Bündelungsmodellen über Stückgutnetze oder Cross-Docking-Center. Alles im Sinne der Optimierung der eigenen Wertschöpfung und stets individuell den Kundeninteressen folgend.

Um sich als Logistikdienstleister diesen Anforderungen zu stellen und in einem Wachstumsmarkt an den Potenzialen zu partizipieren, die sich aus den Anforderungen von Industrie und Handel ableiten lassen, ist Standardisierung keinesfalls die alleinige Voraussetzung. Eher besteht die Notwendigkeit, ein Bewusstsein für die Spezialitäten des Marktes zu entwickeln und offensiv an umfassenden Logistikkonzepten zu arbeiten. Diese sollen im Ergebnis auf der einen Seite die Anforderungen von Industrie und Handel befriedigen, auf der anderen Seite jedoch auch langfristige Optimierungspotenziale und somit Kosteneinsparungen erzielen. Und dies entlang des kompletten Güterflusses von der Auslösung der Bestellung über die weltweiten Transport- und Lagerlogistikaktivitäten – wenn möglich aus einer Hand.

Straffere Zeitfenster, Pönale für Verspätungen und am besten noch 24-Stunden-Service innerhalb Deutschlands sowie den Anrainerstaaten machen es den Logistikdienstleistern auf der Straße nicht einfacher.

Um die Effizienz bestehender Logistikaktivitäten zu verbessern und die Entwicklung neuer Lösungen durch sich verändernde Marktanforderungen der Kunden voranzutreiben, wird im Bereich der Landverkehre auch bei DB Schenker in Kassel verstärkt auf das Zusammenspiel alternativer Ladungsträger Wert gelegt. Um flexibler und kosteneffizienter zu agieren, wird das Teilladungsnetzwerk sukzessive über die Landesgrenzen in Schwerpunktmärkten ausgebaut. Über das Teilladungsnetzwerk wird das Stückgutnetzwerk entlastet und der Kunde profitiert von den eindeutigen Vorteilen dieser Transportlösung, wie regelmäßigen Linien, Laderaumsicherheit, sowie Kosten- und Preisstabilität. Mit dem Stückgutnetzwerk als „Rückgrat“ dieser Lösung können in Saisonspitzen Überhänge abgefedert oder in Zeiten geringeren Ladungsaufkommens mit kleineren Sendungsgrößen Stückgutsendungen qualitativ gleichwertig abgewickelt werden. Die Übernahme von Ladungsverkehren im klassischen Sinne oder auch in Verbindung mit mehreren Lade- oder Entladestellen komplettiert den Anspruch der Auftraggeber.

Der Aufbau von Cross-Docking-Centern flächendeckend zunächst in Deutschland ist bei DB Schenker aktuell in der Umsetzung. Dazu werden die Standorte im LTL-Netzwerk um Cross-Dock-Funktionalitäten ausgebaut. Hier werden bewusst verschiedene Branchen parallel abgewickelt, die sich in den Saisonalitäten annähernd gegenläufig verhalten. DB Schenker entwickelt parallel zu den Marktbedürfnissen logistische Konzepte, die sich von der notwendigen Standardisierung der Transport- und Umschlagsprozesse hin zu flexiblen lösungsorientierten Logistikprodukten bewegen und somit den Kunden Mehrwerte bieten.

Peter Wickert
Leiter Vertrieb

Schenker Deutschland AG

peter.wickert@dbschenker.com

www.dbschenker.com

DB SCHENKER

MaxTruck 2T – Das neue Staplerwunder

MaxTruck 2T setzt mit seiner technologischen Vielfalt neue Maßstäbe in der Industriebranche.

Die schwedische Marktneuheit MaxTruck 2T revolutioniert den klassischen Gabelstapler. Dank dem einzigartigen Rundum-Lenkungssystem kann er vorwärts fahren, seitwärts fahren und sich um die eigene Achse drehen. Die Wendigkeit basiert auf der einzigartigen Radkonstruktion "Max Rad". Das neuartige Konzept vereint einen Vertikal-, Seiten- und Teleskopmaststapler in nur einem Gerät. Mehrere Anbaugeräte und ein schneller Batteriewechsel ermöglichen eine durchgehende Nutzung von 24 Stunden am Tag. Er eignet sich perfekt für das Handling langer Güter in engen Räumen. Der MaxTruck 2T verfügt über eine Reihe zugelassener Patente in Schweden, Europa und den USA. Diese Patente basieren auf verschiedenen Bereichen dieser einmaligen Gabelstaplerkonstruktion.

Vielfältige Anwendungen mit einem Anbaugerätewechsel in wenigen Minuten

Neben den Gabelzinken gibt es eine Vielzahl von Anbaugeräten: Kranarm, Frontschaufel, Arbeitskorb und eine 180 Grad Schwenkschubgabel. Dank der hydraulischen Schnellwechselvorrichtung lassen sich diese Anbaugeräte innerhalb kürzester Zeit wechseln. Durch die Montage des Arbeitskorbes können Sie z. B. Reparaturen in großen Höhen durchführen. Die Bedienung des Gerätes erfolgt dann aus dem Arbeitskorb. Der Kranarm eignet sich zum Transport von Gerätschaften von und zu maschinellen Anlagen oder für Montagezwecke in der Produktion. Mit der Frontschaufel kann Schüttgut transportiert werden. Dank der Schwenkschubgabel lassen sich Langgüter neben dem Fahrzeug aufnehmen und transportieren. Ebenso eignet sich dieses Anbaugerät für die Ein- und Auslagerung von Paletten in schmalen Regalanlagen.

24 Stunden pro Tag einsatzbereit

Mit dem speziellen Batteriewechselwagen kann die Batterie zügig durch den Fahrer ausgetauscht und die Bedienung des Staplers 24 Stunden am Tag ermöglicht werden. Mit diesem System erreichen Sie eine optimale Akkuleistung und Lebensdauer sowie die höchstmögliche Betriebszeit des Gabelstaplers.

Mehr Sicherheit und Komfort für den Staplerfahrer

Das patentierte ASE-Sicherheitssystem überwacht alle wichtigen Betriebsparameter des MaxTruck 2T. Beim Erreichen einer kritischen Neigung erfolgt die Anpassung von Geschwindigkeit und Stabilität automatisch, sodass der Gabelstapler zu keiner Zeit umkippen kann. Der Fahrer kann somit sicher und leistungsstark arbeiten. Das ergonomische Design und ein uneingeschränktes Sichtfeld für den Fahrer reduzieren das Risiko für Betriebsunfälle. Die Richtung, die der Staplerfahrer einschlägt, kann stets vollständig eingesehen werden. Ebenso sind die Bedienelemente ergonomisch auf den Fahrer angepasst.

Matthias Hose
Deutschlandweiter Vertrieb Spezialfahrzeuge

LINDIG Fördertechnik GmbH

matthias.hose@lindig.com

maxtruck.lindig.com

LINDIG
KANN AUCH IHR PROBLEM.

Riesen Logistikzentrum und neue Planungs-Welt

GOLDBECK baut eine der größten jemals in einem Bauabschnitt in Europa fertiggestellten Gewerbehallen.

Erst kürzlich, am 14. April 2016, feierte GOLDBECK Kassel das Richtfest eines Logistikzentrums der Superlative. Im bayrischen Wallersdorf entstehen 235.000 m² Gewerbehallen auf einer Grundstücksgröße von 42 h.

70.000 m³ Beton, über 1.500 gestellte Stützen und knapp 7.000 LKW-Ladungen Erdbewegung verdeutlichen die Größe und auch die logistische Herausforderung dieses Großprojektes. Allein auf der Baustelle sind täglich ca. 150 Personen aktiv.

GOLDBECK ist neben solchen Ausnahmeprojekten ein Partner für die mittelständische Wirtschaft, Investoren und öffentliche Auftraggeber.

Die wesentlichen Bauteile der Gebäude wie Betonfertigteile, Stahltragwerke und Aluminium-Elemente werden im eigenen Werk in Bielefeld gefertigt.

Niederlassungsleiter Steffen zur Linde: „Die eigene Fertigung stellt absolut sicher, dass jedes einzelne Element in geprüfter Qualität die Baustelle erreicht."

Visualisierung Logistikzentrum in Wallersdorf

Nach einer rekordverdächtigen Bauzeit von nur 12 Monaten bekommt im Herbst dieses Jahres schon der Mieter, ein namhafter deutscher Automobilhersteller, die Hallen übergeben.

Als Geschäftsführer des familiengeführten Betriebes betonte Jan-Hendrik GOLDBECK auf dem Richtfest das Ausmaß des Logistikzentrums, das die doppelte Fläche der Zentren eines bekannten amerikanischen Versandhändlers habe und damit das größte Bauvorhaben dieser Art in Europa sei.

Zur Linde betont: „Alle Elemente sind flexibel aufeinander abstimmbar, sodass sie planerische Freiheit und volle Individualität gewähren." „Just in sequence" werden die Bauelemente auf die Baustelle geliefert wo sie von den Montageteams zusammengesetzt werden. Diese Arbeitsweise sorgt für die kurzen Bauzeiten sowie die Einhaltung der Fertigstellungstermine. Und last but not least sorgt die eigene Herstellung für ein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis für alle GOLDBECK Kunden.

Building Information Modeling vereinfacht Gebäudeplanung bei GOLDBECK

Aber nicht nur auf den Baustellen von GOLDBECK tut sich viel – in allen Bereichen welche für die Umsetzung der Projekte notwendig sind, wird ständig an der Weiterentwicklung mit Blick in die Zukunft gefeilt.

So bringt auch eine neue Methode frischen Wind in die Bauplanung: BIM. Die drei Buchstaben stehen für **„Building Information Modeling"**, ein computerbasiertes, dreidimensionales Modell. Das Bauunternehmen GOLDBECK in Kassel nutzt es – mit positiven Effekten.

Der Kunde ist begeistert: Sein geplantes Gebäude steht bereits in allen Details vor ihm – als virtuelles Modell. „Kann ich auch die Innenansicht des Eingangsbereichs und der Halle sehen?" Er kann. Per Kamerafahrt geht es ins Gebäudeinnere, der Verkaufsingenieur erklärt die ausgewählten Lösungen und stellt dann auch gleich die alternative Variante vor. Zukunftsmusik? Weit gefehlt. Bei Goldbeck ist der Einsatz von BIM bereits Realität.

Die Vorteile der multifunktionalen Projektsimulationen liegen eindeutig auf der Hand: Ob Kosteneffizienz, eine energetisch optimierte Gebäudetechnik oder die Wiederverwertbarkeit von Daten – BIM macht planen wirtschaftlicher.

Wie so viele andere Phänomene der vernetzten Arbeitswelt hat Building Information Modeling (BIM) innerhalb weniger Jahre eine Branche revolutioniert. Wo früher Papierpläne die Planungsbüros dominierten, finden sich heute praktische Softwares mit 3D-Simulationen. Schon jetzt wird deutlich: Der unkomplizierte Datenaustausch und die Arbeit an einem integrativen Projektmodell ersparen eine Vielzahl an redundanten Prozessabläufen.

Logistikhalle Gazeley an der A7 in Kassel (17.000 m²)

Früher arbeiteten die Planer mit unterschiedlichen CAD-Werkzeugen. Informationen wurden mittels Zeichnungen ausgetauscht. Diesen Datenaustausch ersetzt nun in vielen Unternehmensbereichen das gemeinsam genutzte 3D-Modell. Es ist auf einer Datenbank hinterlegt, auf die alle am Planungsprozess beteiligten Zugriff haben. Sie arbeiten gemeinsam und teilweise gleichzeitig an dem Modell.

Während der gesamten Projektphase lassen sich beliebig viele Daten einspielen. Ihre Auswirkungen werden sofort im Modell ersichtlich: Massen und Volumina der einzelnen Gewerke werden berechnet, Plausibilitäten und Kollisionen einzelner Fachplanungen erkennbar. Zusätzlich ermöglicht die Simulation von Sonneneinstrahlung und Lichtverhältnissen eine energieeffiziente Planung von Dach, Fassade und Fensteranordnung. Solarmodule kommen dadurch energetisch höchst effizient zum Einsatz. Informationen müssen also nicht mehr ständig neu aufgearbeitet und den Bedürfnissen der jeweiligen Projektpartei angepasst werden. BIM ermöglicht die Arbeit an einem integrierten, einheitlichen und verbindlichen Modell. Der Bauherr muss beteiligte Firmen nicht mehr einzeln um Fortschrittsberichte bitten. BIM illustriert ihm den Entwicklungsprozess mit allen erwünschten Detailangaben. Kostenänderungen und Zeitanpassungen werden automatisiert berechnet und fließen in die Budgetplanung und Baustellenlogistik ein.

Durch eine rollierende Prüfung der Plausibilitäten und Kollisionen von einzelnen Gewerken lassen sich mögliche Kollisionen schon im Modell beheben. Fehler oder Überraschungen auf der Baustelle werden somit weitestgehend vermieden.

Klar ist aber auch, dass BIM die beteiligten Parteien vor neue Herausforderungen stellt. Das solitäre Arbeiten von Fachplanern weicht einer durchgehenden gemeinschaftlichen Planung.

Die so gewonnene Gebäudetransparenz ist aber nicht nur für die Bauphase ein wichtiger Baustein, wenn Kosten durch ein geringeres Veränderungsmanagement spürbar reduziert werden. Sie liefert darüber hinaus die Grundlage für einen optimalen Betrieb des Gebäudes nach Fertigstellung über den gesamten Lebenszyklus: ein entscheidendes Argument für Investoren und Nutzer, zunehmend auf eine integrierte 3D-Planung zu setzen.

Aller Voraussicht nach wird Deutschland eine EU-Richtlinie rasch umsetzen, die den Mitgliedsstaaten ab 2016 die verbindliche Anwendung von BIM bei öffentlichen Projektaufträgen erlaubt. Andere Länder sind da schon einen Schritt weiter: In den skandinavischen Ländern ist BIM bereits seit einigen Jahren bei staatlichen Ausschreibungen verbindlich vorgeschrieben, in den Niederlanden gilt diese Regel für alle Projekte über zehn Millionen Euro.

ÜBER **GOLDBECK**

GOLDBECK konzipiert, baut und betreut eine Vielzahl von Gebäudetypen. Der Angebotsschwerpunkt liegt auf dem Konzipieren, Bauen und Betreuen von Industrie- und Logistikhallen, Bürogebäuden und Parkhäusern. Darüber hinaus realisiert das Unternehmen Schulen, Sporthallen, Hotels, Seniorenimmobilien und Solaranlagen. Die Dienstleistungskette umfasst das maßgeschneiderte Konzept, die Planung und Erstellung und reicht bis zum Gebäudemanagement und dem Bauen im Bestand.

Steffen zur Linde
Niederlassungsleiter / Prokurist

GOLDBECK Nord GmbH

steffen.zurlinde@goldbeck.de

www.goldbeck.de/kassel

GOLDBECK

Intelligente Vernetzung im Lager – Dank Jungheinrich Logistik-Interface

Jungheinrich ist in seiner Digitalisierung der Kundenprozesse weit fortgeschritten: Das internationale Unternehmen verbindet erfolgreich Flurförderzeuge und weitere Lagersysteme mit verschiedensten IT-Systemen.

Seit Jahren entwickelt sich die Intralogistikbranche in rasantem Tempo weiter. Staplerseitig kommt eine immer ausgereiftere Technik zum Einsatz, mit der verschiedene Tätigkeiten halb- oder gar vollautomatisch ausgeführt werden können. Um entsprechend zu agieren, benötigen Flurförderzeuge jedoch diverse Informationen. So sollten sie bspw. ihren Zielplatz kennen oder im Idealfall sogar Waren selbstständig identifizieren. Zu diesem Zweck werden Daten aus dem IT-System benötigt. Viele Firmen setzen hierfür ein Warehouse Management System (WMS) ein, das Materialflüsse innerhalb des Lagers verwaltet und steuert. In der Vergangenheit bestand eine große Herausforderung darin, sowohl Warenbewegungen als auch Informationsflüsse zu synchronisieren.

Das Logistik-Interface verbindet Stapler mit IT-Systemen

Genau an dieser Stelle setzt Jungheinrich mit dem Logistik-Interface an: Durch die eigens entwickelte Schnittstellensoftware (auch Middleware genannt) wird eine Verbindung zwischen Stapler und Lagereinrichtung einerseits, und dem WMS andererseits hergestellt. So können Warenbewegungen in Echtzeit an das IT-System des Kunden zurückgemeldet werden. Das Jungheinrich Logistik-Interface agiert dabei als Kommunikationszentrale, das die Aufträge des WMS zum Beispiel in eine für den Stapler verständliche Sprache übersetzt. Der intelligenten Vernetzung im Lager sind somit keine Grenzen mehr gesetzt und die Integration von verschiedenen Logistiksystemen ermöglicht.

Mittels der flexiblen Middleware konnten in den vergangenen Jahren bereits über 90 verschiedene WMS mit halb- und vollautomatischen Flurförderzeugen verbunden werden. Seit einiger Zeit profitieren Kunden darüber hinaus auch von der Vernetzung verschiedener Regalsysteme oder dem Jungheinrich LRK.

Zu einer der bekanntesten Anwendungen des Logistik-Interface zählt die Lagernavigation im Schmalgang. Als Erster in der Branche hat Jungheinrich ein Fahrerassistenzsystem entwickelt, das den Bediener eines Hochregalstaplers halbautomatisch zum Zielplatz führt. Dabei sendet das WMS einen Auftrag an das Logistik-Interface auf dem Terminal des Flurförderzeugs. Dieser Auftrag wird mittels der Jungheinrich Middleware übersetzt und an die Fahrzeugsteuerung weitergeleitet – der Stapler kennt nun die kürzeste, schnellste und energieeffizienteste Anfahrt. Der Fahrer muss lediglich den Hubhebel betätigen und das Flurförderzeug fährt halbautomatisch zum richtigen Lagerort. Am Zielplatz angekommen, braucht der Bediener nicht mehr feinpositionieren, da der Stapler bereits in der optimalen Position platziert ist. Darüber hinaus entfällt der Scan des Lagerplatzes – mittels RFID-Transponder im Boden kennt das Fahrzeug seine aktuelle Position innerhalb der Gasse und meldet diese nach Beendung des Gabelspiels an das WMS zurück. Der Kunde profitiert folglich von maximaler Transparenz. Durch den Wegfall von Such- und Korrekturfahrten sowie Zeiteinsparungen bei unnötigen Barcodescans können Unternehmen zudem ihre Effizienz um bis zu 25 % steigern.

Über 1.300 Fahrzeuge und Lagersysteme weltweit konnten bereits mittels Logistik-Interface angebunden werden – Tendenz steigend. Mit seinen zahlreichen Vorteilen konnte die Schnittstellensoftware zuletzt sowohl eine achtköpfige Jury als auch die Leser der MM Maschinen Markt überzeugen: Die Middleware wurde mit dem begehrten „Best of Industry Award 2016“ in der Kategorie Materialfluss ausgezeichnet und darf sich nun zu den „Besten der Besten“ zählen.

Thomas Bickhard
Standortleiter

Jungheinrich Vertrieb
Deutschland AG & Co. KG

thomas.bickhard@jungheinrich.de

www.jungheinrich.de/bensheim

JUNGHEINRICH
Machines. Ideas. Solutions.

Wenn die Warensendung mit Dir spricht: Logistik 4.0 - bei *reimer logistics* schon Realität

Die Digitalisierung von Informations- und Managementprozessen in der Logistik schreitet mit riesigen Schritten voran. Denn sie verspricht mehr Transparenz in den komplexen Lieferketten der Industrie. Was nicht als Papierstapel auf irgendeinem Schreibtisch liegt, sondern als Echtzeitinformation von allen beteiligten Geschäftspartnern geteilt werden kann, schafft mehr Sicherheit in der kundenbezogene Zusammenarbeit von Lieferanten und Logistikern.

Als mittelständisches Unternehmen, das weltweite Transport-, Projekt- und Logistiklösungen für Kundenunternehmen aus Hessen, Deutschland und in ganz Europa entwickelt, haben wir bei ***reimer logistics*** schon früh auf moderne IT-Lösungen gesetzt, die ein durchgehendes papierloses Management von Lieferketten gewährleisten. Vom Abruf einer Sendung oder eines Containers aus Fernost bis zur Auslieferung verlaufen alle Prozesse auf Basis eines digitalisierten Workflows. Ebenso bei der Beschaffung.

Die Logistik 4.0 bietet über die Lieferkette des Logistikers hinaus die Möglichkeit, kundenspezifische Bedarfe zu berücksichtigen. So lassen sich beispielsweise neue Lieferanten oder Transportunternehmen flexibel in das weltweite Beschaffungs- und Distributionsnetzwerk von ***reimer logistics*** integrieren. Auch die Planbarkeit und Zuverlässigkeit von Produktions- und Logistikprozessen wächst, da Daten und Informationen gebündelt bereitstehen. Gibt es auf Kundenseite saisonale Auslastungsschwankungen in der Produktion, kann sich der Logistiker rechtzeitig darauf einstellen und seine Lager- oder Transportkapazitäten entsprechend anpassen. Der Waren- und Informationsfluss lässt sich perfekt synchronisieren; es gibt keinen „Flaschenhals“, der die Lieferkette aus dem Takt bringt.

Unser Ziel in der weiteren Entwicklung der Logistik 4.0 ist es, unseren Kunden ein Höchstmaß an Handlungsfreiheit zu geben, die sich aus der wachsenden Transparenz und weitgehenden Automatisierung von Prozessabläufen ergeben. Wir führen die losen Enden der Logistikkette zusammen, machen Abläufe sichtbar, standardisieren sie.

*„Der Mensch macht sich im Zeitalter der sich selbst steuernden, digitalen Prozesse einer Logistik 4.0 aus unserer Sicht keineswegs überflüssig. Er ist und bleibt bei **reimer logistics** die wichtigste Schnittstelle zum Kunden.“*

Automotive Logistics

Damit verbunden sind automatisierte Informationsprozesse, die unseren Kunden den durchgängigen Blick auf die Supply Chain vom Versandort bis zum Empfänger erlauben und ihn informiert halten: Wo gibt es eventuell Abweichungen vom avisierten Liefertermin? Soll eine Lieferung in letzter Sekunde umgeroutet werden? Ist mit der Lieferqualität alles im „grünen Bereich“? Ein Sendung, die sich bei ***reimer logistics*** nicht an den geplanten Sendungsverlauf hält, meldet sich quasi über ein IT-gestütztes Alarmsystem selbsttätig bei uns und unserem Kunden. Es kann rechtzeitig agiert werden.

Durch die Zusammenführung von Daten und Informationen in der digitalisierten Welt steigt aber auch die Auskunftsqualität eines Logistikers: So lassen sich beispielsweise gezielt Daten auswerten, die es ermöglichen, die Effizienz von Versorgungsprozessen in einem Logistiknetzwerk über Unternehmensgrenzen hinweg zu optimieren. Das funktioniert völlig branchenunabhängig und im mittelständischen Maschinenbauunternehmen genauso gut wie in einem weltweiten Medizintechnikkonzern.

ÜBER *reimer logistics*

reimer logistics **ist ein international tätiges Logistikunternehmen mit Sitz in Bremen. Das Leistungsspektrum umfasst die Bereiche Consulting, Contract und Cargo, die „3C“ von reimer logistics. Das Unternehmen betreut Kunden in den Branchen Automotive, Chemie, Handel, Nahrungsmittel, Medizintechnik und Pharma. 1925 gegründet, beschäftigt das inhabergeführte Unternehmen im Verbund heute 400 Mitarbeiter an acht Standorten in Deutschland.**

Simon Reimer
Geschäftsführender Gesellschafter

reimer logistics GmbH & Co. KG

info@reimer-logistics.com

www.reimer-logistics.com

reimer logistics

Sichere Mobilität für Millionen

Die Volkswagen OTLG mit ihren sieben Vertriebszentren in ganz Deutschland beliefert mehr als 3.700 Servicepartner der Marken Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA in Deutschland und Dänemark mit Original Teilen, Zubehör und Servicedienstleistungen. Das Vertriebszentrum (VZ) Mitte auf dem Gelände des Volkswagen Werkes in Baunatal ist für mehr als 500 Servicepartnerbetriebe in Teilen Hessens, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalens, Thüringens und von Sachsen-Anhalt zuständig. Über 350 Mitarbeiter sorgen dafür, dass täglich über 26.000 Auftragspositionen vom Vertriebszentrum Mitte aus reibungslos an die Kunden ausgeliefert werden.

Mit regel- und taggleichen Belieferungen liefert die OTLG dabei jede Bestellung innerhalb von 24 Stunden in jeden Zipfel der Bundesrepublik – und sichert damit die Mobilität der 14 Millionen Autofahrer von Konzernfahrzeugen. Neben dem VZ Mitte in Baunatal sorgen sechs weitere Vertriebszentren in Norderstedt, Ludwigsfelde, Köln, Dieburg, Ludwigsburg und München mit insgesamt über 2.700 Mitarbeitern für eine wettbewerbsüberlegene Versorgung der Servicepartnerbetriebe.

Über 500.000 verschiedene Original Teile ständig verfügbar: Die Volkswagen OTLG sichert mit ihrem Leistungsspektrum die Mobilität von über 14 Millionen Autofahrern in Deutschland

Neben dem klassischen Original Teile- und Zubehör-Sortiment umfasst das Angebot der OTLG auch IT-Systeme für ein intelligentes Lagermanagement und sicheren Nachschub, Beratung der Betriebe durch die Fachberater Logistik der OTLG, maßgeschneiderte Lösungen zur Prozessoptimierung sowie ein umfangreiches Schulungsangebot. „Wir sind Logistik- und Systempartner und liefern den Betrieben alles, was sie für das After-Sales-Geschäft benötigen aus einer Hand. Dadurch kann sich der Teiledienst voll und ganz auf seine Kernaufgaben konzentrieren“, beschreibt Bernd Fischer, Niederlassungsleiter des VZ Mitte, das Leistungsspektrum der OTLG. Benchmark ist die OTLG auch im Bereich Umwelt und Entsorgung: Der Vollsortimenter bietet eine nahezu vollumfassende Rücknahme aller Verpackungen und Produkte an, die nicht mehr für eine Wiederverwendung geeignet sind. Und mit dem Öl-Geschäft des Volkswagen Konzerns, das die OTLG Anfang des Jahres für den deutschen Markt übernommen hat, schließt das Unternehmen einen weiteren Kreislauf vom Produzenten bis zur Entsorgung: Auch die Lieferung von neuem Motorenöl und das Recycling von Altöl bekommen die Servicepartnerbetriebe aus einer Hand.

Für die Kunden der Volkswagen OTLG ist das umfassende Leistungsspektrum des Unternehmens das Rückgrat für ein erfolgreiches Teilegeschäft – schließlich stärkt die OTLG mit reibungslosen Abläufen und kompromisslosem Service die Rolle des Teiledienstes als Triebfeder für die Endkundenzufriedenheit. Grundlage für diesen Erfolg ist die ausgefeilte Logistik, mit der die OTLG ihre Kunden versorgt: Deutschlandweit verfügt die OTLG über eine Lagerfläche von 450.000 m² (65.000 davon im VZ Mitte) und mehr als 500.000 verschiedene und täglich verfügbare Original Teile (Fahrbereitschaftsteile auch noch 15 Jahre nach Serienauslauf eines Modells). Und mit der taggleichen Belieferung (SDD, Same Day Delivery) wird der Teilebedarf, der von den Betrieben morgens in einem der Vertriebszentren bestellt wird, nachmittags ausgeliefert.

„Unsere Kunden erwarten von uns mehr als die Leistungserfüllung: Sie verlangen kompromisslosen Service rund um ihre Mobilität – einen Service, der zum Anspruch unserer Marken passt. Und diesem Anspruch gerecht zu werden ist unser Auftrag“, beschreibt Fischer das Selbstverständnis der OTLG. Dass die Leistungen der OTLG bei ihren Kunden ankommen, bescheinigt die jüngste Zufriedenheitsbefragung des Unternehmens: 97 Prozent der über 3.700 deutschen Teiledienstleiter der Marken Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA haben ihre Zufriedenheit mit der Betreuung durch die OTLG-Vertriebszentren im Jahr 2015 mit „gut“ und „sehr gut“ bewertet.

Bernd Fischer
Niederlassungsleiter

Volkswagen OTLG
Vertriebszentrum Mitte

vzmitte@volkswagen-otlg.de

www.volkswagen-otlg.de

Sauerkraut macht Logistik

Seit 2015 übernimmt das Logistikzentrum der SCHERM Gruppe in Borken Teilbereiche der logistischen Abwicklung für den Feinkosthersteller Hengstenberg GmbH & Co. KG und bringt so Sauerkonserven auf den Weg

NEDCON

Auf knapp 11.000 Palettenstellplätzen werden rund 5.500 t Sauerkraut eingelagert. Zum Einsatz kommt dabei ein fahrerloses Palettenshuttle im Kanallager (37 Paletten tief, 32 m lang, 38 Kanäle in vier Blöcken), welche die Ware automatisch auf ihre Lagerposition bringen. Dadurch kann auf die für Gabelstapler sonst üblichen Zwischengänge im Regallager verzichtet werden. Die Ein- und Auslagerung erfolgt mit nur einem Linde-Schubmaststapler und drei Shuttles. „Durch dieses innovative System sparen wir Zeit sowie Manpower und können auf wenig Lagerfläche eine 95%ige Lagerkapazität bieten. Standardsysteme bieten 65%. Auch der Geräuschpegel ist bei dieser Anlage von Nedcon minimal“, sagt Swen Oesterheld, Geschäftsführer der SCHERM Logistik und Facilitymanagement GmbH.

Alles aus einer Hand

Im vergangenen Jahr bekam die SCHERM Gruppe den Zuschlag von Hengstenberg für den Umschlag ihrer Waren. Grund hierfür war SCHERMs hohe Investitionsbereitschaft, ein sechsstelliger Betrag. Weiteres Alleinstellungsmerkmal ist das individualisierte, auf Hengstenberg angepasste Warenwirtschaftssystem mit eigener Chargenverwaltung. Damit sind LIFO- und FIFO-Warenbewegungen möglich. Für die Umsetzung des neuen Logistiksystems kam nur ein Gesamtpaket von Gabelstapler und Regal in Frage, damit alles miteinander verzahnt, aufeinander abgestimmt und gleichzeitig nur ein Service-Ansprechpartner nötig ist. SCHERMs Fördertechnik Lieferant LINDIG stand dem Unternehmen bereits seit Jahren zur Seite. „Wenn LINDIG merkt, es gibt beim Kunden keinen Bedarf, dann schaffen sie welchen“, sagt Swen Oesterheld lachend. So wurde auch um den Hengstenberg-Auftrag, der durch das LINDIG-Netzwerk initiiert wurde, gemeinsam gezittert und gebangt.

Projektablauf

Das Anforderungsprofil passte genau zu einer Shuttleanlage mit Kanalregal. Hierfür wurde ein Konzeptlayout von LINDIG erarbeitet. Nach der Auftragserteilung im April 2015 startete die Planung für die Umsetzung. Drei Monate später startete der Aufbau des Kanallagers und dauerte ca. fünf Wochen. Um SCHERM die Möglichkeit zu geben, es bereits vor Abschluss der Montage zu nutzen, wurde ein Leihshuttle organisiert. Seit der vollständigen Fertigstellung der 11.000 Palettenstellplätze sind drei Shuttles, ein Linde-Schubmaststapler und mehrere Mitarbeiter im Zwei-Schichtsystem für die Ein- und Auslagerung von Sauerkraut zuständig. Bereits ein Jahr später wird die Anlage um weitere 8.000 Stellplätze erweitert. Damit wird dieses Kanalregal das drittgrößte in ganz Europa.

Sebastian Mertens
Technische
Beratung & Verkauf
Regal- & Systemtechnik

LINDIG Fördertechnik GmbH

regale@lindig.com

foerdertechnik.lindig.com/
lagerplanung

LINDIG
KANN AUCH IHR PROBLEM.

Industrie 4.0 Anwendungen in der Praxis

Chancen, Risiken und Potentiale am Beispiel der Augmented Reality Technologie

Kein Thema ist in den letzten Jahren in der Wirtschaft so intensiv diskutiert worden, wie der Begriff Industrie 4.0. Es gibt zahlreiche Praxisbeispiele, die zeigen, dass bereits heute revolutionäre Techniken eingesetzt werden. In diesem Artikel soll dabei gerade dem Thema Augmented Reality besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Mahle setzt am Standort Neustadt Pager von der Firma Ixaro Solutions ein, um die Anlieferung an ihren Rampen zu koordinieren, das Unternehmen spricht von einer wesentlichen Vereinfachung der Prozesse und deutlich reduzierten Wartezeiten. Die Automobilindustrie verwendet zunehmend Roboter, die aktiv ohne Schutzzäune mit den Mitarbeitern interagieren, diese werden zusätzlich von 360-Grad-Laserscan-Systemen überwacht, dabei verbessert sich die Ergonomie der Arbeitsplätze deutlich, was es gerade älteren Mitarbeitern deutlich erleichtert, die Arbeitsschritte durchzuführen. Der Parkroboter „RAY“ am Flughafen Düsseldorf der Firma serva transport systems parkt Autos automatisch ein und holt diese nach Aufforderungen auch per Smartphone App ab und stellt sie am gewünschten Standort bereit, die aufwendige Suche nach dem eigenem Fahrzeug entfällt, was in der Praxis ca. 45 Minuten Zeit spart. Das Unternehmen Magazino simple storage entwickelt einen „Perception-based“ Logistikroboter Namens „TORU“ der die Kommissionierung von Waren in Regalsysteme übernehmen kann, dadurch könnten ca. 20 bis 30 Prozent aller Arbeitsschritte durch den Roboter ersetzt werden. Der Taxi-Dienst Uber sorgt seit seinem Markteintritt in Deutschland für zahlreiche Kontroversen.

DHL hat im Rahmen einer Studie mögliche Einsatzfelder der Augmented Reality (kurz AR) ermittelt. Die Bechle AG, die SAP AG und die DHL AG sehen in der AR-Technologie enormes Potential für die Logistik, ob dies tatsächlich vorhanden ist, muss jedoch noch in der Praxis verifiziert werden. Die Firma Ubimax GmbH hat bereits zwanzig Kunden gewinnen können, welche die AR-Technologie im Unternehmen einsetzen, dies ist insofern erstaunlich, da das Unternehmen gerade einmal 2 Jahre existiert. Die Liste der Beispiele und Bereiche könnte nun endlos fortgesetzt werden, dabei ist die berühmte „Amazon Drohne“ gar nicht erwähnt. Einer der wesentlichsten Hintergründe dieser Entwicklung ist, dass Technologien die ursprünglich für den Endkundenbereich entwickelt worden sind, immer mehr in der Industrie eingesetzt werden. Durch die permanente Vernetzung zahlreicher Personen in der Welt entstehen völlig neue Möglichkeiten, Daten zu verarbeiten und zu nutzen. So liefern „Fitnessarmbänder“ immer detaillierter Informationen über den Gesundheitszustand der jeweiligen Person.

Welche wesentlichen Änderungen hat das nun zur Folge für die Wirtschaft?

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob Informationen die durch Endgeräte aller Art und am Körper der Person getragen werden können, hierunter fallen z.B. Brillen, Uhren, Smartphone und Armbändern, auch verarbeitet werden dürfen. Aufgrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen und Forderungen könnten zahlreiche Potentiale nur sehr eingeschränkt genutzt werden. Während also Personen in öffentlichen Netzwerken sehr großzügig mit ihren privaten Daten umgehen, wird Unternehmen die Nutzung dieser Daten eingeschränkt. Dieser Widerspruch lässt sich grundsätzlich auflösen, wenn dem Datenschutz in Unternehmen mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird, d.h. wenn jedem Beteiligten klar wird, welche seiner Daten wann und zu welchem Zweck verarbeitet werden, kann diese Transparenz dazu führen, dass sich die Akzeptanz deutlich erhöht. Beispielweise dürfen Gesundheitsdaten von Mitarbeitern derzeit gespeichert werden, wenn diese nur einem ausgewählten und geschulten Personenkreis zur Verfügung gestellt werden.

Neben dem Datenschutz gibt es noch das große Problem der Schnittstellen, da bestehende IT-Systeme in Unternehmen die neuen Endgeräte, wie AR-Brillen, Drohnen oder Roboter gar nicht anbinden können, diese IT-Systeme wurden nie dafür entwickelt. Im Logistikmarkt in Deutschland werden ca. 100 Mio. Euro im Jahr für Softwaresysteme ausgegeben, dabei erfolgen komplette Systemwechsel lediglich maximal alle fünf Jahre. Hintergrund dieser Entwicklung ist, dass Systemwechsel teilweise erhebliche Umsetzungs- und Neuausrichtungsprobleme nach sich ziehen, so dauert die erfolgreiche Implementierung einer neuen Software oft bis zu einem Jahr. Unternehmen versuchen diese Probleme zu vermeiden, indem sie die bewährten Systeme länger einsetzen, die Vorteile aus den Industrie 4.0 Technologien sind oft nicht ausreichend belegt, sodass hier die Skepsis überwiegt.

Diese bisher noch nicht klar belegbaren Vorteile der neuen technischen Anwendungen sind der dritte Grund, warum die Industrie 4.0 Potentiale nur schleppend umgesetzt werden. Im Hochlohnland Deutschland führt der Vergleich von Roboter, Drohnen oder auch AR-Brillen mit der menschlichen Arbeitskraft teilweise heute schon dazu, dass diese Technologie kostendeckend eingesetzt werden kann. Jedoch gilt dies oft nur für Japan, Westeuropa und Nordamerika, nicht jedoch für den Rest der Welt. Zudem gibt es noch zu wenige Studien, die den Nutzen der Technologien zweifelsfrei belegen können.

Augment Reality Brillen ©Ubimax GmbH

Die Umsätze mit AR lagen vor 2009 unter einer Millionen USD im Jahr 2015 lagen die Umsätze mit AR-Technologien bei 2,2 Milliarden USD. Nur 20% dieser Anwendungen sind im Unternehmensbereich zu finden, der überwiegende Teil der Anwendungen werden für den Unterhaltungsbereich und den Militärbereich angeboten. In der Unterhaltungsindustrie sind es besonders die Computerspiele, welche die Entwicklung vorantreiben.

Sowohl die Spieleindustrie also auch der Militärbereich sind Milliardenmärkte, welche die AR-Technologie weiter entwickeln werden, diese Entwicklungen helfen bei der Umsetzung der AR-Technologie in der Logistik. Die Logistik ist nur ein kleines Teilsegment im AR-Markt und deswegen würden neue Entwicklungen nur aufgrund der Potentiale in der Logistik nicht stattfinden. Trotzdem gibt es beachtliche Möglichkeiten, Glockner verweist in seiner Studie „Augmented Reality in Logistics: Changing the way we see logistics – a DHL perspective“ darauf, dass im Lagerbereich die Kommissionierungsfehler um ca. 40% gesenkt werden könnten, dank AR-Technologie. Damit würde AR die bisherigen Technologie Pick-by-Light und Pick-by-Voice vereinen und damit eine neue Ära beginnen, das so genannte Pick-by-Vision. Die Erläuterungen zeigen, dass die AR-Technologie großes Wachstumspotential hat. Das die AR-Technologie möglicherweise noch einen längeren Anlaufweg braucht, um von einer größeren Masse an Logistikunternehmen eingesetzt zu werden, ist durchaus wahrscheinlich, jedoch zeigten die Entwicklungen im Mobilfunkbereich, wie schnell neue Technologien vom Konsumentenmarkt in den Unternehmensbereich springen.

Sichtfeld der Brillen bei der Kommissionierung
©TU München/fml

Sicht durch eine Brille mit den dazugehörigen Anweisungen
©IGZ Ingenieurgesellschaft für logistische Informationssysteme mbH

Prof. Dr. Boris Zimmermann
Studiengangsleiter Duales Studium Logistikmanagement

Hochschule Fulda

boris.zimmermann@w.hs-fulda.de

www.hs-fulda.de

Hochschule Fulda
University of Applied Sciences

Professionelle Onlineshop-Systeme ermöglichen problemlose Bestellabwicklung

KAMA Gartz & Co GmbH betreibt firmenspezifische Onlineshops sowie eine eigene Textilproduktion und hochwertige Textilveredelung

Das Unternehmen KAMA kann auf fast 30 Jahre Erfahrung in der Textilherstellung und -veredelung zurückblicken. Unternehmer Holger Gartz gründete 1985 ein Einzelunternehmen für Sportausrüstung und Bekleidung. Mit einer eigenen Textilproduktion und hochwertiger Textilveredelung wuchs das Unternehmen und wurde 1997 in die KAMA Gartz & Co. GmbH umfirmiert. Die Passion von KAMA ist es, qualitativ hochwertige Textilien, Accessoires und Werbemittel sowie deren Veredelung aus einer Hand anzubieten. Im Laufe der Jahre hat sich KAMA zu einem Allrounddienstleister entwickelt.

Durch den Einsatz von modernstem Veredelungsequipment wie Laser, Stickmaschinen, Folienplotter, Transferpressen, UV-Bildposter und Plattendrucker ist KAMA in der Lage, schnell und unkompliziert auf die Wünsche der Kunden einzugehen.

Unsere Leistungen

KAMA ist Betreiber verschiedener Online-Shops für Merchandising z.B. für die Handball Bundesliga Mannschaft der MT Melsungen:

www.mt-melsungen-shop.de

und Sportausrüstung z.B. für den Deutschen Olympischen Sportbund:

www.mybestshirt.de/sportabzeichen-shop

Durch eigene zertifizierte Produktionsstätten ist KAMA in der Lage, seine Produkte zu äußerst attraktiven Konditionen anzubieten. KAMA garantiert schnelle Lieferung durch kurze Wege und damit eine Kosten- und Zeitersparnis für den Kunden.

Professionelle Onlineshop-Systeme:

Seit dem Jahr 2004 erstellt KAMA spezielle Intranet- und Online-Shops für eine problemlose Bestellabwicklung. Der Kunde ruft die komplette Produktpalette von Firmenbekleidung bis hin zur Vereinsausrüstung selbst ab und bestellt nach seinen Wünschen. Jeder Besteller ist in der Lage, zu jeder Zeit eigene Bestellungen aufzugeben und sich über die umfangreiche KAMA-Kollektion zu informieren.

Zurzeit führen wir über 90 firmenspezifische Onlineshops mit eigener Programmierung in unserem Haus. Das Design orientiert sich immer individuell an dem Corporate Design und der Identity des jeweiligen Unternehmens oder Vereins.

KAMA hat über ein neu geschaffenes System in der Programmierung die Möglichkeit, jeder Sparte eines Vereins in Deutschland einen eigenen Online-FAN-Shop mit integriertem Sportshop zur Verfügung zu stellen.

Durch ein eigens im Haus entwickeltes System hat KAMA die Möglichkeit, alle zur Verfügung stehenden Veredelungsmöglichkeit direkt bei der Bestellung in jedem Shop zur Auswahl zu stellen. Dabei werden dann nicht nur die bestellten Artikel, sondern auch die gewünschte Veredelungstechnik direkt an KAMA weitergeleitet. Mit Hilfe einer professionellen Warenwirtschaft ist es so möglich, auf jeden Kundenwunsch einzugehen und dabei effizient Bestellungen zu bearbeiten.

Holger Gartz
Geschäftsführer

Kama Gartz & Co. GmbH

h.gartz@kama-sport.de

www.kama-sport.de

KAMA | TEXTIL
MANAGEMENT

Logistik 4.0: Jobcenter Stadt Kassel qualifiziert nach besten Kräften

Technik und Digitalisierung bestimmen unseren Alltag und die Arbeitswelt. Viele Berufe wandeln sich und werden immer anspruchsvoller. Da müssen die Menschen mithalten. „Wir im Jobcenter Stadt Kassel vermitteln Arbeitgebern motivierte und möglichst gut qualifizierte Arbeitsuchende“, betont Florian Vander. Er ist im Arbeitgeber-Service des Jobcenter Stadt Kassel für die Logistik-Branche zuständig. Hier sind von Helfern bis hin zu Lok-Führern, von Verpackern bis zu Mechatronikern oder Busfahrern einfache, aber auch sehr hochwertige Qualifizierungen gefragt.

Immer freundlich, motiviert und mit viel Herz bei der Arbeit: Busfahrer Ivan Antipenko (sitzend) hat sich in kürzester Zeit bei DB Busverkehr Hessen eingelebt. Personal-Referentin Sonja Breul, Ausbilder Frank Müller (2.v.l.) und Florian Vander (l.) vom Jobcenter Stadt Kassel freuen sich mit ihm über den rundum gelungen beruflichen Neustart in Deutschland.

Viel Elektronik im Bus: Fahren können allein reicht da schon lange nicht mehr

„Busfahrer brauchen heute gute Kenntnisse und Fähigkeiten speziell im technischen Bereich“, erklärt Ausbilder Frank Müller von DB-Busverkehr Hessen GmbH. „Wir haben viel Elektronik im Fahrzeug: Der Fahrkarten-Drucker steuert die Entwerter und die Zielschilder des Busses, die Funk-Steuerung regelt das Vorrecht von Bahn und Bus an Ampeln. Die müssen die Fahrer bedienen. Nur fahren können reicht nicht.“ Kürzlich erfolgte auch die Umstellung auf Tachograph, ergänzt DB-Personal-Referentin Sonja Breul: „Die Fahrzeiten werden auf der Fahrerkarte gespeichert. Wir wollen sicherstellen, dass alle Kolleginnen und Kollegen die nötigen Lenk- und Ruhezeiten einhalten.“

Mit dem Jobcenter arbeitet DB Busverkehr Hessen rund drei Jahre zusammen. Mehr als 20 Fahrerinnen und Fahrer sind in dieser Zeit erfolgreich in Arbeit gekommen. „Wir stimmen uns eng mit dem Jobcenter ab, die Ergebnisse sind sehr gut“, berichtet Sonja Breul. „Wenn die Persönlichkeit der Arbeitsuchenden für uns stimmt, geben wir schon vor der Qualifizierung eine Einstellungszusage.“

Einstieg mit 53 Jahren

Für Ivan Antipenko aus Kasachstan ist DB Busverkehr Hessen so etwas wie das Paradies auf Erden. „Ich habe sehr gute Unterstützung im Team. Jeder ist so nett zu mir“, strahlt der 53-Jährige, der in der alten Heimat als Busfahrer gearbeitet hat und vor vier Jahren mit seiner Frau nach Deutschland kam, ohne ein Wort deutsch zu sprechen. Er kämpfte sich durch Integrations- und Sprachkurse und bestand kürzlich sogar die notwendige und schwierige schriftliche Prüfung nach dem so genannten Berufskraftfahrer-Qualifizierungsgesetz vor der IHK: „Zwei Monate habe ich Tag und Nacht gelernt. Und dann 70 Prozent geschafft.“ Stolz auf seinen Erfolg ist er und dankbar für die Chancen, die er über das Jobcenter erhalten hat: „Ich will mein Geld selbst verdienen und niemandem auf der Tasche liegen.“

Solch eine fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Arbeitgebern, Kunden und Arbeitgeber-Service kommt nicht von ungefähr. Florian Vander ist froh über das gute interne Zusammenspiel im Jobcenter Stadt Kassel: „Hätte der Vermittler von Ivan Antipenko nicht mitgedacht, sein Potential erkannt und mir als interessanten Kandidaten gemeldet, säße er heute vermutlich nicht für DB Busverkehr Hessen hinter dem Lenkrad. Sein Beispiel zeigt: Neben dem Fachwissen zählen immer auch die Persönlichkeit und damit die Motivation.“

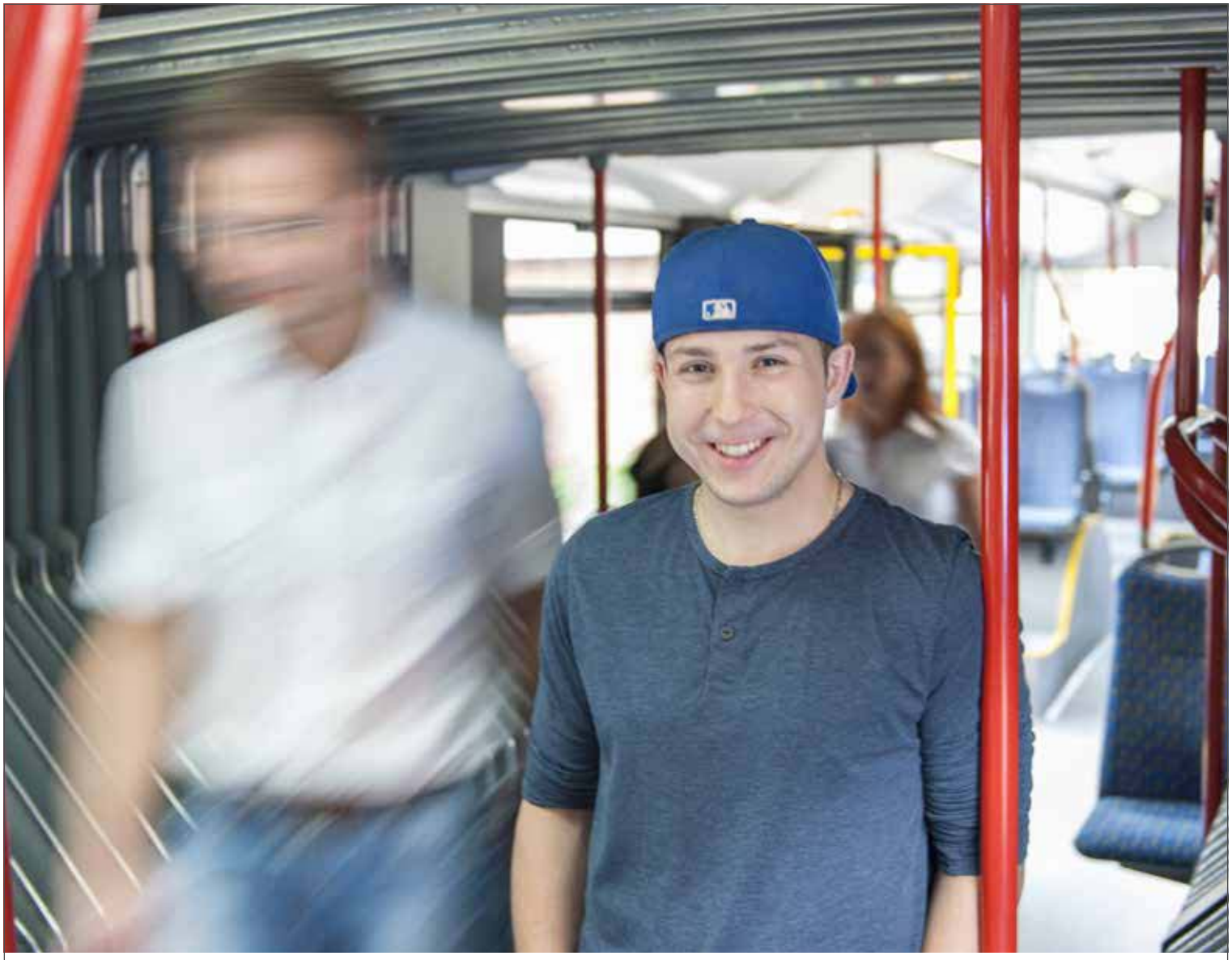
Florian Vander
Bereich Logistik
Arbeitgeber-Service

Jobcenter Stadt Kassel

arbeitgeberservice
@jobcenter-stadt-kassel.de

www.jobcenter-stadt-kassel.de

jobcenter Stadt Kassel
Wir bewegen was!



SIE KENNEN UNS.

Wann immer Sie mit Bus, Zug oder Auto fahren und in den Urlaub fliegen, begegnen Sie HÜBNER-Produkten – weltweit.

HÜBNER fertigt als Systemanbieter Produkte u.a. für verkehrstechnische Branchen, die Medizintechnik, Terahertz-, Photonics- und High Frequency Technology sowie den Life Quality-Bereich.

Zur Produktpalette gehören die Konzeption und Produktion von Faltenbälgen, Fahrzeuggelenk- und Übergangssystemen, Faltenvordächern, Einstiegssystemen, Fenstersystemen, PUR-Schaumformteilen sowie Produkten aus Gummi und Kunststoffspritzguss.

Am Hauptsitz in Kassel und an 13 weiteren internationalen Standorten machen rund 2.400 Mitarbeiter maßgeschneiderte Lösungen möglich – von der Entwicklung über den Prototyp bis zur Marktreife.

HÜBNER

www.hubner-group.com

Logistik 4.0:
Noch braucht es gut qualifizierte Fahrer/-innen!

Der fahrerlose LKW ist eine Vision. Allerdings, ein paar Fragen wären da noch zu klären: Zuallererst die leidige Sache mit der Haftungspflicht, dann vielleicht die knifflige Feinjustierung innerhalb der letzten Meile beim Kunden oder die Vermeidung von Verkehrs-Blockaden in Ballungsräumen wegen des „Defensiv-Dilemmas“ der Steuerungssoftware und schließlich die Lösung der IT-(Un)Sicherheitproblematik.

Es könnte also gut sein, dass das Modul „Mensch“ noch einige Zeit Verantwortung in den Fahrerkabinen übernehmen muss. Aber ebenselbiges hat immer weniger Lust auf diesen Job, zumal es jede Menge Alternativangebote gibt. Ob die immer und für jede/jeden besser sind, mag dahin gestellt sein. Nicht wenige „Brummi-Fahrer“ lieben ihren Beruf und schätzen seine Vorteile. Allein, die Botschaft erreicht vor allem Schulabsolventen kaum noch.

Hilfe zur Selbsthilfe

PORT IN, ein von der Europäischen Union und dem Bundesinstitut für Berufsbildung BIBB gefördertes Modellprojekt, versucht Abhilfe im Raum Nordhessen zu schaffen. Aber anders als in vorherigen Förderstrukturen geht es dabei nicht um ein quasi „Dienstleistungs- und Unterstützungsangebot“ seitens der Mittelgeber, sondern um Hilfe zur Selbsthilfe, die vor allem mittelständische Betriebe adressiert. „Unser Ziel ist es, zwischen Ausbildungsbetrieben, Jugendlichen und verschiedenen Bildungseinrichtungen zu vermitteln und gemeinsames Handeln der Branchenbetriebe zu organisieren“, so Projektleiter Roger Voigtländer. „Wir orientieren uns dabei auch an dem in Göttingen bereits etabliertem Personalnetzwerk „Kompakt Logistik““. Die Netzwerkmitglieder treten dort gemeinsam bei Schulveranstaltungen, Jobmessen, Projekttagen oder selbst organisierten Berufs-Werbe-Events auf. Das die Netzwerkmitglieder sonst im harten Wettbewerb miteinander stehen, muss dann eben eine Zeitlang ausgeblendet werden.

Ausbildungsbausteine führen Bewerberinnen und Bewerber an den Beruf heran

Weil PORT IN ein gefördertes Modellvorhaben ist, hat die durchführende Gesellschaft für Projektierungs- und Dienstleistungsmanagement mbH Kassel (gpdm) auch die Erlaubnis, erstmalig sogenannte Ausbildungsbausteine für Berufskraftfahrer zu erproben. Dabei werden einzelne Ausbildungsmodule vermittelt und am Ende zertifiziert. Die Bausteine dauern zwischen zwei und acht Monaten und bilden zusammen die gesamte Ausbildung ab. In der Regel werden die Praktikanten nach einem oder mehreren erfolgreich absolvierten Bausteinen in Regelausbildung übernommen. „Mit den Ausbildungsbausteinen kann hervorragend geprüft werden, ob Bewerber oder Bewerberin und Betrieb zueinander passen“, erklärt Voigtländer das Prinzip. Und nach Abstimmung mit der IHK ist sogar möglich, dass ein Teil oder die gesamte Bausteindauer auf die Ausbildungszeit angerechnet wird.

Schulen und Übergangsmanagement intensiv einbinden

Möglicherweise sind nicht nur Ressentiments sondern auch der geringe Bekanntheitsgrad der Fahrerberufe schuld am fehlenden Ausbildungsinteresse der Schulabgänger. Deshalb ist die Zusammenarbeit mit ausgewählten Schulen in der Region ein Schwerpunkt von PORT IN. Um diesen den Zugang zu einer Kooperation zu vereinfachen, wurde deshalb eine Berufsorientierungs-„Menükarte“ entwickelt. Darin kreuzen Übergangsmanager oder Lehrer ihren individuellen Maßnahmenbedarf an, der dann von den PORT IN-Akteuren umgesetzt wird. Das Angebot reicht vom Logistik-Workshop über ganzheitliche Projekttage bis zur Organisation einer Logistik-Talkrunde. Voigtländer: „Der Bewerbernotstand in den Fahrerberufen kann nur mittel- bis langfristig gelöst werden. Dazu braucht es Unternehmer, die erkennen und akzeptieren, dass sich durch ein paar spektakuläre Events und schicke Werbematerialien die Einstellung unserer Zielgruppe eher nicht ändern wird.“

Logistik Projekttage finden im Unternehmen vor Ort statt

Roger Voigtländer
Bildung & Personalentwicklung

Gpdm mbH

logistik@gpdm.de

www.gpdm.de

Mit Herz und 30 Jahren Erfahrung im Personalmanagement

Jürgen Klemm, JK Personal Consult GmbH, stellt sich vor

„Ich bin unendlich dankbar dafür, dass ich jetzt seit 30 Jahren einen Beruf ausüben darf, dem ich mich berufen fühle. Schon immer war es meine persönliche Mission, Menschen ihren Fähigkeiten entsprechend in das soziale Gefüge von Unternehmen zu integrieren.“

Jürgen Klemm, geschäftsführender Gesellschafter der JK Personal Consult GmbH Kassel und Partner der EXECUTIVE SERVICES GROUP

Wie alles anfing

Angefangen hat meine berufliche Laufbahn 1986 bei der Höchst AG, bei der ich nach meinem Betriebswirtschaftsstudium, unter anderem auch in Frankreich, erste Erfahrungen im Personalmanagement sammeln durfte. Insgesamt war ich 15 Jahre als angestellter Personalleiter und Vertriebsverantwortlicher im Mittelstand und internationalen Konzernen tätig. In dieser Zeit habe ich viele Fragen und Themen rund um das Personalmanagement kennengelernt. Oft überlagerten in den Unternehmen andere Interessen die Personalarbeit. Ich stieß gelegentlich an Grenzen und sogar auf Unverständnis. Das motivierte mich schließlich, meine eigenen Vorstellungen in die Tat umzusetzen und mich mit der JK Personal Consult GmbH selbstständig zu machen.

Die JK Personal Consult GmbH

Die JK Personal Consult GmbH existiert seit fast 15 Jahren und hat ihren Sitz in Baunatal. Mit acht Beratern sind wir fachlich breit aufgestellt und können uns auf unterschiedlichste Anforderungen der Kunden einstellen. Diese kommen aus dem gesamten Bundesgebiet, aber auch verstärkt aus der Region. Unser Kerngeschäft ist das Recruiting von Führungskräften und Spezialisten in unterschiedlichen Branchen und Funktionen. Dabei liegt der Schwerpunkt in der Betreuung klein- und mittelständischer Unternehmen.

In den letzten Jahren sind wir auch als Konfliktmoderator in Familienunternehmen tätig. Beratungsschwerpunkt hierbei ist die Unternehmens- und Vermögensnachfolge und das Konfliktmanagement innerhalb der beteiligten Familienmitglieder. Zahlreiche vermögende Privatpersonen und Unternehmerfamilien haben wir hier bereits beim Generationenwechsel begleitet.

Was ich daran schätze, Inhaber und Geschäftsführer zu sein

„Als geschäftsführerender Gesellschafter kann ich im Rahmen meiner persönlichen Möglichkeiten selbst entscheiden, mit welchen Themen, Kunden, Märkten und Menschen ich mich bzw. unsere Firma sich beschäftigen möchte. Diese unternehmerische Freiheit bedeutet für mich heute berufliches Lebensglück.“

Meine Freizeit und wie ich sie gestalte

Der Begriff „selbstständig“ hat eine doppelte Bedeutung. Man ist somit „selbst“ – verantwortlich; und das „ständig“. Die Arbeitszeit und Freizeit lassen sich nicht immer klar voneinander trennen. Kunden und Kandidaten erreichen mich gerne am Abend oder an den Wochenenden. Das freut mich natürlich sehr, erfordert allerdings viel Verständnis meiner Familie. Gerade, weil ich viel und lange arbeite, versuche ich, mir Freiräume zu schaffen, um meinen Hobbys nachzugehen. Skilaufen im Winter und Segeln im Sommer sind zwei meiner größten Leidenschaften.

Gebe der Region gerne etwas zurück

Der Ausspruch von Adolph Freiherr Knigge: „Interessiere Dich für andere, wenn Du willst, dass andere sich für Dich interessieren sollen“, hat mich mein Leben lang beschäftigt. Privat als auch beruflich engagiere ich mich daher in unterschiedlichen Projekten. So bin ich seit 1997 als ehrenamtlicher Arbeitsrichter in Kassel und Frankfurt tätig und war sechs Jahre im Vorstand des Schloss Schönfeld e.V. in Kassel. Mit der JK Personal Consult GmbH unterstützen wir u.a. die Baunataler-Schauenburger-Tafel e.V. oder das SOS Kinderdorf e.V.

Besonders am Herzen liegt uns unser Engagement bei der Malawi-Hilfe Schönewald e.V. Aber auch im kulturellen Bereich sind wir aktiv. So haben wir z.B. die CD-Produktion eines bis dato unbekannten Künstlers ermöglicht.

JK Personal Consult GmbH
Partner der EXECUTIVE SERVICES GROUP

Kieler Straße 1
34225 Baunatal
05601 92 98-0
kassel@esgroup.de
www.esgroup-kassel.de

Jürgen Klemm
Geschäftsführender Gesellschafter
juergen.klemm@esgroup.de

Carsten Rohlfs
Prokurist
Senior Consultant
carsten.rohlfs@esgroup.de

Gute Bewerber weiterempfehlen

„cleverheads Nordhessen“ - mit einem neuen Online-Tool im Recruiting auffallen

Nordhessen steht heute so gut da wie noch nie zuvor. Die stark gesunkene Arbeitslosigkeit und der demografische Wandel sorgen dafür, dass Unternehmer immer mehr tun müssen, um die passenden Mitarbeiter für sich zu gewinnen. Gerade ländliche Regionen sind davon betroffen, dass qualifizierte Arbeitskräfte in die Metropolregionen abwandern. Oft liegen die Gründe weniger an der Attraktivität anderer Standorte als den weniger bekannten Möglichkeiten in der eigenen Region. Immerhin gibt es deutschlandweit 80 Prozent der offenen Stellen in Unternehmen mit weniger als 250 Mitarbeitern. Diese Arbeitgeber sind aber bei den Bewerbern weniger bekannt.

Es ist Zeit mit einen neuen Ansatz, den Änderungen auf dem Arbeitsmarkt und in der Bevölkerung zu begegnen: „Sharing Recruiting“. Googelt man den Begriff, kommt man nicht weit. Dabei ist das Konzept denkbar einfach: Statt einem/einer guten Bewerber/in, die man als Arbeitgeber selbst nicht einstellen kann, alles Gute für ihren weiteren Lebensweg zu wünschen, empfiehlt man diesen im geschlossenen Netzwerk weiter. Das ist das Grundkonzept des innovativen Online Tools „cleverheads – Nordhessen“.

Unternehmen haben mit diesem Tool die Möglichkeit, ihre zweit- oder drittplatzierten Bewerber online weiterzuempfehlen. Im Gegenzug erhalten andere Unternehmen der Region exklusiven Zugang zu starken Bewerbern. Außerdem können ausgesuchte Hochschulabsolventen und junge Talente durch eine Empfehlung von Hochschulen und weiteren Bildungsinstituten in der Region gehalten werden.

Durch eine Weiterempfehlung auf

www.cleverheads-nordhessen.de

erhalten all diese Fachkräfte und Absolventen die Chance, sich mit nur einer Bewerbung bei allen teilnehmenden Unternehmen kostenfrei zu präsentieren. Mit einer Einladung zu cleverheads wird dem Bewerber außerdem Wertschätzung entgegengebracht. Er wird diese positiven Erinnerungen an das empfehlende Unternehmen mit anderen teilen, ob privat oder über Plattformen wie z.B. kununu oder glassdoor. So einfach geht gelebte Verantwortung und Imagepflege.

SO FUNKTIONIERT

STARKE BEWERBER WEITEREMPFEHLEN
Unternehmen A lädt einen starken Bewerber zu cleverheads ein und empfiehlt ihn anderen Unternehmen mit persönlicher Referenz.

cleverheads
Der Bewerber registriert sich bei cleverheads. Er trägt seine Daten selbst ein und lädt alle Dateien eigenständig hoch. Der Datenschutz ist somit gewährleistet. Die Bewerber auf der cleverheads-Plattform sind nur sichtbar für teilnehmende Unternehmen.

DEN PASSENDEN KANDIDATEN FINDEN
Die Unternehmen werden per E-Mail über neue Bewerber informiert. Unternehmen B findet über cleverheads den perfekten Bewerber und stellt Ihn ein. Für den vorqualifizierten Bewerber zahlt Unternehmen B eine Empfehlungsprämie. Unternehmen A bekommt 50% der Empfehlungsprämie ausgezahlt und kann so z.B. die eigenen Recruitingkosten refinanzieren.

Sebastian Tischler
Projektmanagement
Standortmarketing

Regionalmanagement
Nordhessen GmbH

tischler@regionnordhessen.de

www.regionnordhessen.de

Regionalmanagement
NordHessen

Open ENLoCC, das Netzwerk der regionalen Logistik-Kompetenzzentren in Europa

Logistik ist international. Nicht nur die Logistikunternehmen, sondern auch die beratenden und forschenden Institutionen müssen sich daher ebenfalls international vernetzen, um sich fallweise über ihre Fragestellungen austauschen zu können und ihren regionalen Wissensvorsprung europaweit zu nutzen: Wer kennt sich womit aus? Wer hat schon worüber gearbeitet? Wer kennt mögliche Partner oder Spezialisten vor Ort?

In Open ENLoCC, dem europäischen Netzwerk regionaler Logistik-Kompetenzzentren, sind derzeit 18 Institutionen zusammengeschlossen, die in europäischen Regionen zur Logistik forschen und beraten. Alle dieser Organisationen haben einen öffentlichen Auftrag, sich in den Logistik-Fragen ihrer Region auszukennen. Unter den Mitgliedern sind Wirtschaftsförderungen, wissenschaftliche Institute sowie Geschäftsstellen regionaler „Cluster" aus dem Bereich Mobilität, aber keine privaten Beratungsunternehmen. Aus Hessen ist MoWiN.net dabei.

Gegründet wurde Open ENLoCC im Jahr 2006 als Ergebnis eines europaweiten Projekts. Seither ist die Zusammenarbeit dauerhaft institutionalisiert. Dabei hat sich als weiterer Schwerpunkt herausgestellt, dass die Mitglieder die Ergebnisse früherer Projekte fallweise aufbereiten und einander aktiv zur Verfügung stellen. Der Austausch erfolgt jährlich auf der Hauptversammlung, die jeweils bei einem anderen Mitglied stattfindet und meist mit einer öffentlichen Veranstaltung kombiniert wird. Hinzu kommen fallweise Veranstaltungen in Brüssel, mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments und der Verwaltung.

Brüssel 2014: Großes Interesse an den Fachbeiträgen zur urbanen Logistik

Aus dem internen Newsletter von Open ENLoCC ist im Lauf der Zeit die „European Review of Regional Logistics" geworden, die nun vierteljährlich über die europaweit in den Regionen relevanten Logistikthemen berichtet. Sie wird von den Mitgliedern vertrieben und ist sowohl elektronisch als auch in Papierform erhältlich. Die Ausgabe 3/2015 hat sich unter anderem der Region Nordhessen gewidmet.

Aktuell waren Vertreter von Open ENLoCC von Frau Desireé Oen eingeladen worden, der Vizechefin des Kabinetts von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc. Frau Oen ist damit die höchstrangige Person, die sich in der EU inhaltlich mit Logistikfragen befasst. Als Leserin der „European Review of Regional Logistics" war sie an der Arbeit von Open ENLoCC näher interessiert. Der Gedankenaustausch zwischen ihr und den Vertretern von Open ENLoCC fand am 22. Februar in Brüssel statt.

Die jährliche Vollversammlung von Open ENLoCC fand in diesem Jahr Mitte April in Bologna statt, beim Institut für Transport und Logistik der Region Emilia-Romagna. Dort wurde beschlossen, sich im Jahr 2017 zum fachlichen Austausch und zur Vollversammlung in Kassel bei MoWiN.net zu treffen.

Martin Brandt
Sekretariat

Open ENLoCC

brandt@klok-ev.de

www.openenlocc.net

open ENLOCC
European Network of Logistics Competence Centers

Die Nacht der Logistik

Logistik-Experten aus ganz Deutschland zu Gast in Nordhessen

Die Logistik-Nacht ist eine exklusive Einladungsveranstaltung, die im Jahr 2005 zum ersten Mal durchgeführt wurde und von einer limitierten Anzahl von Premium-Partnern unterstützt wird. Das Konzept wurde mit 2x Silber beim Deutschen Dialogmarketingpreis und dem 2. Platz beim Bundeswettbewerb der Deutschen Post AG ausgezeichnet.

Die Partner bilden die gesamte Wertschöpfungskette der Logistikdienstleistungen der Region ab. Für einen exklusiven Teilnehmerkreis wird ein spannendes „logistisches Nacht-Erlebnis“ organisiert. Neben den regionalen Partnern setzen sich die Gäste aus Entscheidern überregionaler Unternehmen zusammen, denen Nordhessen als lebens- und zukunftsfähiger Standort präsentiert wird.

Die Logistik-Nacht findet im Wechsel mit dem Logistik-Tag alle zwei Jahre statt. 2015 hatte die Regionalmanagement Nordhessen GmbH zusammen mit den Partnern Goldbeck Nord GmbH, IDI Gazeley, Jungheinrich AG und der Rudolph Logistik Gruppe rund 70 Logistikexperten aus ganz Deutschland eingeladen, sich von der Leistungsfähigkeit der Region zu überzeugen.

Höhepunkt des Programms war traditionell die Besichtigung eines der hochmodernen Verteilzentren in Nordhessen, in diesem Jahr das Zentrallager der Manufactum GmbH und Co. KG in Gudensberg, betrieben von der Rudolph Logistik Gruppe. Dort haben sich Investoren, Projektentwickler, Logistikdienstleister und Kunden bei einem Rundgang durch die Kommissionierung einen Einblick in die hochkomplexen Abläufe des Versandhändlers verschafft.

Als „praktische Übung“ konnten sich die Teilnehmer einen kleinen Gruß aus der GrimmHeimat selber zuschicken. Von der Verpackung bis hin zum Versand erledigten die Logistikexperten alles eigenhändig. Der Clou: Die Pakete waren schneller am Heimatort der Absender als diese es selbst zurück nach Hause schafften. Damit konnte die logistische Alleinstellung Nordhessens, die späteste „Cut-off-Zeit“, eindrucksvoll dokumentiert werden.

Werden Sie Partner der Logistik-Nacht 2017!

Als Partner der Logistik-Nacht 2017 bieten Sie ausgewählten Kunden die Chance, an einem einzigartigem Event teilzunehmen: Beim Besuch des Logistik-Highlights lernen die Teilnehmer Logistikprozesse hautnah kennen. Beim Ausklang des Abends in einer ausgewählten Event-Location haben Sie Gelegenheit zum Netzwerk und Austausch mit Ihren Gästen.

Logistik NACHT 2017

Markus Oeste
Stellv. Leitung
Mobilität

Regionalmanagement
Nordhessen GmbH

oeste@regionnordhessen.de

www.mowin.net

Regionalmanagement
NordHessen

MoWiN.net – Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk e.V.

Die Mobilitätswirtschaft in Nordhessen durch eine ausgeprägte Vernetzung nachhaltig zu stärken, ist das Ziel von MoWiN.net

Die Idee

Das Netzwerk MoWiN.net und das Cluster Mobilität bilden die regionale Plattform für Kooperation und Innovation in der nordhessischen Mobilitätswirtschaft. Wir bieten Projektentwicklung und -management, Förderberatung, Veranstaltungen und Veröffentlichungen für unsere Mitglieder und Partner.

Unternehmen, die in Netzwerken agieren, wachsen deutlich stärker als Einzelkämpfer und sind auch in Krisenzeiten widerstandsfähiger. „Miteinander mehr bewegen“ ist deshalb das Leitmotiv von MoWiN.net e.V., dem Netzwerk der Regionalmanagement Nordhessen GmbH für die regionale Mobilitätswirtschaft.

Die Akteure

MoWiN.net richtet sich an alle Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung, die in den Branchen Logistik, Automotive/Fahrzeugbau, Elektromobilität, Bahntechnik, Mobilitätsmanagement und öffentliche Verkehrssysteme tätig sind.

Mit 28 Gründungsmitgliedern ins Leben gerufen, verfolgt MoWiN.net heute gemeinsame Interessen von mehr als 120 Unternehmen, Institutionen und Forschungseinrichtungen.

Die Branche

Die Mobilitätswirtschaft ist die stärkste Branche in Nordhessen: Die Region ist renommiertes Zentrum der Automobilindustrie, innovativer Bahntechnikstandort und europäisches Logistikzentrum. Mehr als 21 % der sozialversichungspflichtig Beschäftigten der Region sorgen für Bewegung in der internationalen Mobilitätswirtschaft. Diese Bedeutung weiter zu stärken, ist Aufgabe der Regionalmanagement Nordhessen GmbH, die regionale Akteure zusammenführt, gemeinsame Bedarfe bündelt, Projekte koordiniert, umsetzt und vermarktet. Diese als Clusterentwicklung bezeichnete Aufgabe regt regionale Wirtschaftskreisläufe an und beeinflusst Wachstum und Beschäftigung in Nordhessen positiv: Wächst ein Cluster, wächst auch die Region.

MoWiN.net

Die Zusammenarbeit regionaler Akteure aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik war bisher äußerst ertragreich und wird auch in Zukunft der Antrieb für die Fortführung und Entwicklung neuer Projekte sein. Mittlerweile geben vier von fünf Mitgliedsunternehmen an, ihre Top-Kooperationspartner aus der Region über die Mitgliedschaft bei MoWiN.net kennen gelernt zu haben. Das Miteinander der nordhessischen Mobilitätswirtschaft wird insbesondere auch durch die MoWiN.net-Netzwerktreffen gestärkt.

MoWiN.net **Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk**

Die Bedeutung von MoWiN.net ist in den letzten Jahren kontinuierlich und über die Grenzen der Region hinaus gewachsen, wobei die intensive Zusammenarbeit in der Region unter Koordination der Regionalmanagement Nordhessen GmbH mittlerweile bundesweit als beispielhaft gilt.

Dr. Astrid Szogs
Leitung Mobilität,
Geschäftsführung MoWiN.net e.V.

Regionalmanagement
Nordhessen GmbH

szogs@regionnordhessen.de

www.mowin.net

Regionalmanagement NordHessen

Alle Mitglieder im Netzwerk MoWiN.net

Stand: 24.05.2016

HÜBNER
JUNGHEINRICH Machines. Ideas. Solutions.
EXPRESSO
GOLDBECK
DB SCHENKER
ANTROK Anlagentechnik
Mercedes-Benz Werk Kassel
VOITH
IDI Gazeley Brookfield Logistics Properties
e·on
DHL FREIGHT
REGE
B BRAUN SHARING EXPERTISE
Brunel access to excellence
K+S Wachstum erleben.
KVG Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft
AKG
LINDIG KANN AUCH IHR PROBLEM.
Bode
BOMBARDIER the evolution of mobility
KASSEL MARKETING Kongress Palais
GEODIS
SCHMITZ CARGOBULL The Trailer Company
Rudolph Logistik Gruppe Alles erreichbar.
ZUFALL logistics group
KRUG
SCHERM LOGISTIK & FACILITY
Jung SPEDITION GMBH
WEGU
Continental
senior FLEXONICS
gespa German Energy Service and Project Partner
DB SCHENKER Transa
PGN Planungsgruppe Nord
elvis Part Load Network
KLEINKNECHT Elektrische Ausrüstungen, Steuern, Regeln, Automatisieren
Bildungsinstitut Matthias Friedrich
Kasseler Sparkasse
FINOBA AUTOMOTIVE GMBH We treat parts
kassel airport
GRENKE Leasing · Bank · Factoring
KONVEKTA Technical leadership starts with ideas.
TÜV HESSEN
VIESSMANN climate of innovation
FMI systems The safe way of automation
ACGB aluminium reservoirs
ADU Urban Service Gruppe
KECK pro Energieservice ... denn Leben braucht Energie
OPPERMANN GMBH Ingenieurbüro • Beratende Ingenieure
OTLG Logistik + Systempartner für Original Teile, Zubehör und Werkstatt
reimer logistics
ATLAS NORDHESSEN bopp fahrzeug- u. baumaschinentechnik
KÖSTER
HERKULES-PRESSWERK
DM services Wir bewegen Ideen
DB BAHN Kurhessenbahn
KAMA TEXTIL MANAGEMENT
ha bö CNC DREH- und FRÄSTECHNIK
NVV Nordhessischer Verkehrsverbund
bks VIELFALT LEBEN
KAMM Karosseriebau
Meister AG
FAHRZEIT Personalleasing Die beste Hand am Steuer
pwc
MÜLLER LOGISTIK
SCIENCE PARK KASSEL
Mercedes-Benz Niederlassung Kassel/Göttingen
MESSE
Libri
KORBACH Gebäudetechnik
LONDI HOG
LTE logistics & transport
NBHX NaFaTec
THM TECHNISCHE HOCHSCHULE MITTELHESSEN
LOGISTIC PEOPLE
DEUFOL
SVG Hessen eG
OFB Projektentwicklung
WESPA VALUE ADDED CUTTING
CON MOTO
NAGEL-GROUP
sera
BOOXpress
SMA SOLAR TECHNOLOGY
TWIKE
jobcenter Stadt Kassel Wir bewegen was!
EXECUTIVE SERVICES GROUP
TI Automotive
DSV
Fraunhofer IWES
Genossenschafts Verband
DEKRA
Pfeiffer Speditionsges. mbH
IHK Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg
IWL
gpdm
CAR24 GmbH Ein Unternehmen der arwegroup
promotion Nordhessen
Regionalmanagement NordHessen
mrt
UNIKASSEL VERSITÄT Fachgebiet Qualitäts- & Prozessmanagement
pfp
UNIKASSEL VERSITÄT FACHGEBIET MENSCH MASCHINE SYSTEMTECHNIK
VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSSYSTEME Prof. Dr. Carsten Sommer
UNIKIMS die Management School der Universität Kassel
UniKasselTransfer
ComTec
UNIKASSEL VERSITÄT IVPM Integrierte Verkehrsplanung | Mobilitätsentwicklung

IMPRESSUM

Herausgeber:
Regionalmanagement Nordhessen GmbH
Ständeplatz 13, 34117 Kassel, Deutschland
Tel. +49 561 97062-00
Fax +49 561 97062-22
E-Mail: info@regionnordhessen.de
Internet: www.regionnordhessen.de

MoWiN.net e.V.
Ständeplatz 13, 34117 Kassel, Deutschland
Tel. +49 561 97062-27
Fax +49 561 97062-23
Internet: www.mowin.net

Redaktion:
Eva Braun-Lüdicke
Dr. Astrid Szogs
Irina Weißbeck

Layout & Gestaltung:
Eugen Janot

Verantwortlich für den Inhalt der Artikel und Anzeigen sind die angegebenen Ansprechpartner oder Unternehmen.

Wir bedanken uns bei folgenden Unternehmen für eine Anzeigenschaltung:
Genossenschaftsverband e.V., Hübner GmbH, Jungheinrich Vertrieb Deutschland AG & Co. KG, LINDIG Fördertechnik GmbH

Wir bedanken uns bei folgenden Unternehmen für die Bereitstellung von Fotomaterial:
Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), GOLDBECK Nord GmbH, Goodman Germany GmbH, Gpdm mbH, GVZ Projektgesellschaft Kassel mbH, Hochschule Fulda, Iskan Advice – Management Consulting & Training, JK Personal Consult GmbH, Jobcenter Stadt Kassel, Jungheinrich Vertrieb Deutschland AG & Co. KG, Kama Gartz & Co. GmbH, Kreisausschuss des-Schwalm-Eder-Kreises - Fachbereich Wirtschaftsförderung, LINDIG Fördertechnik GmbH, Magazino GmbH, Open ENLoCC, reimer logistics GmbH & Co. KG, Schenker Deutschland AG, Volkswagen Immobilien GmbH, Volkswagen OTLG Vertriebszentrum Mitte Wirtschaftsförderungsgesellschaft Landkreis Hersfeld-Rotenburg, Wirtschaftsförderung und Regional-management Waldeck-Frankenberg GmbH, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Werra-Meissner mbH

NEUE KONTAKTE
NEUE GESCHÄFTE

NORDHESSISCHES
Kooperationsforum

www.kooperationsforum.eu

WIR BEDANKEN UNS BEI UNSEREN PARTNERN

GLS

IDI Gazeley
Brookfield Logistics Properties

JUNGHEINRICH
Machines. Ideas. Solutions.

LINDIG
GABELSTAPLER. ARBEITSBÜHNEN.

Volksbanken
Raiffeisenbanken

Mercedes-Benz
NutzfahrzeugzentrumKassel

BVL
Bundesvereinigung Logistik
Regionalgruppe Nordhessen

Esento

FAHRZEIT

GOLDBECK

IHK
Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg

LOGISTIC PEOPLE

LOGISTIK NETZWERK THÜRINGEN
Leistung. Logik. Lösungen

MoWiN.net
Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk

pla
PART LOAD ALLIANCE

Rudolph Logistik Gruppe
Alles erreichbar.

DB SCHENKER

SEGRO

WEETS GRUPPE

ZUFALL
logistics group

Wirtschaft DIGITAL

EINE VERANSTALTUNG VON

Regionalmanagement NordHessen

DVZ
DEUTSCHE VERKEHRS-ZEITUNG