



Transport

B 11694 D

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 15 · 12. 8. 2011 · 21. Jhg. · HUSS-VERLAG GmbH · ☎ 089/3 23 91-0 · 📠 416 · D-80912 München · www.transport-online.de

Greifen Sie mit uns nach den Sternen.

Tel. 0180 - 411 8 411
(0,24 € / Anruf)

www.bfs.tv

Hybrid hat die Nase vorn

Umfrage Das Thema Nachhaltigkeit ist in der Speditions- und Logistikbranche derzeit sehr präsent. Dennoch sind viele Spediteure bei der Anwendung alternativer Antriebe und Verkehrskonzepte eher skeptisch, wie eine Studie zeigt

Um zu ermitteln, wie Spediteure in Deutschland alternative Technologien und Verkehrskonzepte beurteilen und ob sie diese bereits verwenden, wurde an der EBC Hochschule, Campus Hamburg, zwischen April und Mai 2011 eine Studie zum Thema „Alternative Antriebe und Verkehrskonzepte: Herausforderungen und Chancen für den Güterverkehr der Zukunft“ durchgeführt. Prof. Dr. Kai Zimmermann

und Nicolas Gallenkamp haben insgesamt 52 Speditionen unterschiedlicher Größe aus ganz Deutschland befragt, von denen der Großteil vor allem den Fernverkehr (71 Prozent) bedient. Die Fuhrparks der Unternehmen setzen sich zum überwiegenden Teil (85 Prozent) aus schweren Lkw ab zwölf Tonnen zusammen.

Die erste Erkenntnis der Befragung überrascht nicht: Lediglich 21 Prozent der befragten Un-

ternehmen setzen bereits alternative Antriebe ein oder testen diese zumindest. Bei den bereits eingesetzten Alternativen dominieren vor allem Biokraftstoffe und LPG (Liquified Petroleum Gas), gefolgt von Elektroantrieben. Andere Antriebsarten wurden von keinem der befragten Unternehmen eingesetzt oder getestet. Der Grund dafür ist klar ersichtlich: Derzeit gibt es für den Fernverkehr kein Angebot an



Foto: T. Pietsch

alternativen Antrieben von den Herstellern. Alle Lösungen, seien es Hybrid-, Elektro- oder Gas-Lkw, beschränken sich derzeit noch auf den Nahverkehr.

Die Speditionsunternehmen wurden auch nach ihrer Einschätzung befragt, welche alternative Antriebsart das größte Zukunftspotenzial hat. Dabei liegen Hybridantriebe bei den Antworten mit großem Abstand vorne, insbesondere bei den im

Fernverkehr tätigen Speditionsunternehmen. An zweiter Stelle stehen bei den Zukunftsaussichten die bereits verwendeten Biokraftstoffe. Auf den nächsten Positionen finden sich die derzeit noch nicht angewendeten Antriebsarten Wasserstoff und Brennstoffzelle. Den bereits angewendeten Antrieben Elektro und Flüssiggas werden geringere Zukunftschancen eingeräumt. Das komprimierte Erdgas (CNG – Compressed Natural Gas) rangiert nach Meinung der Spediteure auf dem letzten Platz.

Weiterhin skeptisch

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Spediteure den alternativen Antrieben und Verkehrskonzepten derzeit noch skeptisch gegenüberstehen. Für viele Unternehmen stellen zu hohe Rüstkosten und die Tatsache, dass sich (insbesondere für den Fernverkehr) noch kein Antrieb wirklich durchgesetzt hat, derzeit noch zu hohe Hürden dar. Dieses führt zurzeit noch zur Zurückhaltung in der Anwendung. Es gibt jedoch bereits einzelne Unternehmen, die Pionierarbeit leisten und damit beginnen, die vorhandenen Technologien auf ihren Nutzen und ihre Wirtschaftlichkeit zu testen. Diesen bietet sich durch positive Auswirkungen auf ihre Nachhaltigkeitsbemühungen und damit auf ihr „grünes“ Image somit die Chance, sich deutlich von der Konkurrenz abheben zu können.

Auf die Frage, welche Schritte nach Ansicht der Unterneh-

jahres. Wie bei anderen Logistikern, bekommt auch die Logwin AG die steigenden Frachtkosten zu spüren, die sich auch in der Halbjahresbilanz zum Beispiel mit 13,5 Prozent für gestiegene Dieselpreise niederschlagen. Das operative Ergebnis liegt mit knapp drei Millionen Euro unter dem Wert des Vorjahres, in dem das Unternehmen 3,5 Millionen Euro ausweisen konnte.

Luft- und Seefracht fast auf Vorjahresniveau

Das Geschäftsfeld Air+Ocean erreichte mit rund 308 Millionen Euro Umsatz fast den Vorjahreswert. Während die Luftfracht eine deutliche Volumensteigerung verzeichnen konnte, lagen die Seefracht-Mengen weitgehend auf Vorjahresniveau. Die Ergebnisverbesserung war im Wesentlichen auf die Entwicklungen in den Geschäftseinheiten Europe Middle East und Far East Asia zurückzuführen.

Transport, 12.08.2011 (pek)

Kontinuierlich besser

Logwin Der Konzern hat die Geschäftszahlen der ersten sechs Monate veröffentlicht und zieht eine positive Bilanz

Der Logwin-Konzern schaut zufrieden auf seine Bilanz des ersten Halbjahres 2011. Das luxemburgische Unternehmen, das Logistik- und Serviceleistungen anbietet, erwirtschaftete ei-

nen Umsatz von 659,4 Millionen. Im Vergleich zum gleichen Zeitraum des Vorjahres konnte der Gewinn vor Steuern um 12,6 Millionen Euro gesteigert werden. „Logwin hat sich in

einem herausfordernden Marktumfeld stabil entwickelt. Trotz sehr niedriger Seefrachtraten erreichte Air + Ocean den Umsatz des Vorjahres. Die spürbare Frachtraumverknappung hat bei Solutions zu einem erheblichen Anstieg der Transportkosten geführt“, sagt Bert-Michael Winter, der Vorsitzende des Executive Committee der Logwin AG.

Das Geschäftsfeld Solutions erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2011 einen Umsatz von 351,2 Millionen Euro und konnte seinen Umsatz mit knapp über drei Prozent gegenüber dem Vorjahr leicht ausbauen. Logwin konnte vor allem in Transport und Retail Networks ein deutlich höheres Umsatzniveau erzielen als im gleichen Zeitraum des Vor-



Foto: Logwin AG

Logwin mit einer Niederlassung am Standort Nürnberg

BÜHNENREIF?

Tel. (0 23 07) 20 83 83
www.stertil-koni.de

Ein neuer Trailerhersteller

Markteintritt Die zur chinesischen CIMC-Gruppe gehörende Firma Burg-Silvergreen will sich ab 2012 als Hersteller von Standard-Sattelauflegern in Deutschland etablieren. Das Werksgelände im bayerischen Günzburg ist schon gekauft

Die Burg-Silvergreen GmbH, mit aktuellem Firmensitz in Ulm, gehört zur CIMC Burg Gruppe, einem Unternehmen der chinesischen CIMC-Gruppe, die von sich selbst als weltweit größten Hersteller von Trailern, Seecontainern und Tanks spricht. Mehr als 100.000 Einheiten produziert das Unternehmen im Jahr und ist neben China bereits in den USA vertreten.

Bis zu 300 Mitarbeiter

Jetzt hat sich der Hersteller auch in Deutschland niedergelassen und in Günzburg zwischen Augsburg und Ulm direkt an der A 8 ein 100.000 Quadratmeter großes Grundstück erworben. Dort sollen ab näch-

tem Jahr von bis zu 300 Mitarbeiter Curtainsider, Kühlsattel, Containerchassis und Kofferaufleger gebaut werden.

Wie das Unternehmen mitteilt, werden einzelne Komponenten der Trailer in China gefertigt, wesentliche Bauteile wie Achsen sollen aber von deutschen oder europäischen Herstellern bezogen werden. Darüber hinaus wird die im Jahre 2010 gegründete Burg-Silvergreen GmbH Kapazitäten von anderen CIMC Burg-Werken in Europa nutzen, als da wären: Pijnacker in den Niederlanden und Bree in Belgien. Mittelfristig soll aber Günzburg europäischer Hauptsitz und wichtigster Produktionsstandort werden.

Transport, 12.08.2011 (tpi)

Für eine dritte Startbahn

Reaktion Der Landesverband Bayerischer Spediteure sieht den Ausbau der dritten Start- und Landebahn am Münchner Flughafen positiv

Der Münchner Flughafen ist das Luftverkehrskreuz des Südens, für Passagiere und auch für Fracht. Der Bau einer dritten Start- und Landebahn scheint daher zwingend erforderlich. Für den Landesverband Bayerischer Spediteure (LBS) auf alle Fälle, er begrüßt den Planfeststellungsbeschluss der oberbayerischen Bezirksregierung. „In einer globalisierten Welt gehört der Flughafen München zu den Hauptverkehrsadern Bayerns. Eine Wettbewerbsfähigkeit hängt daher in hohem Maße davon ab, ob der Flughafen München bedarfsgerecht ausgebaut wird“, sagt Edina Brenner, die Geschäftsführerin des LBS.

Für die bayerische Speditions- und Logistikbranche ergebe sich damit die Chance, zusätzliches Frachtvolumen, insbesondere aus den an Bayern angrenzenden östlichen Ländern, zu transportieren, da die bisherige Kapazitätsgrenze für den Frachturnschlag am Münchner Flughafen erreicht war. Transport, 12.08.2011 (pek)



Der Münchner Flughafen aus der Vogelperspektive, im Hintergrund die dritte Start- und Landebahn im Modell

Foto: Munichforum

IN DIESER AUSGABE

Hoyer-Geschäftszahlen
Das beste Jahr seit Firmengründung **4**

Transport Test
Vergleich: „Vito Mixto 110“ gegen „Vito Kasten 113“ **11-12**

Zoll-Serie
Teil 1 von 3: Die Tarifierung **16**

Schwer- und Spezialtransporte
Offshore-Verladung, fahrende Tresore und vieles mehr **17-20**

Anzeige

Marken-Wahl!

Freecall: 0800 160 1000

Wir sichern Ihre Mobilität – 24 Stunden am Tag!

www.ht-rent.de



KOMMENTAR

Umweltschutz auf Platz 1



Thomas Pietsch, stellv. Chefredakteur

Gut – dass Speditionen, die hauptsächlich im Fernverkehr unterwegs sind, heute noch nicht flächendeckend auf alternative Antriebe zurückgreifen, ist keine Überraschung, da es dafür kaum reelle Angebote seitens der Industrie gibt. Lediglich Biodiesel und seine Sub-Formen sind weit verbreitet, wie die aktuelle Studie der EBC Hochschule (Seite 1) zeigt. Doch ein Aspekt der Umfrage stimmt positiv und macht warm ums Herz. Auf die Frage, aus welchen Gründen die Spediteure überhaupt alternative Antriebe einsetzen würden, stehen der Umweltschutz und die steigenden Kraftstoffkosten gleichauf an erster Stelle. Erst danach folgen Marketingaspekte und positive Auswirkungen auf das Image. Dieser Umdenkprozess, der in den letzten Jahren auch bei den Unternehmern eingesetzt hat, ist wichtig für das Gelingen aller Bemühungen rund um ein nachhaltigeres und saubereres Wirtschaften. Umweltschutz hat in allen Bereichen des täglichen Lebens eine hohe Bedeutung gewonnen, und dieser Trend setzt sich fort.

AUF EINEN BLICK

DAF Trucks: Minderheitsbeteiligung an Tatra

Der niederländische Lkw-Hersteller DAF Trucks N.V. und das tschechische Unternehmen Tatra a.s. haben einen Vertrag unterzeichnet, in dem DAF 19 Prozent der Anteile an Tatra übernimmt. Außerdem wird DAF den tschechischen Nutzfahrzeughersteller mit Motoren und Fahrerhäusern beliefern. Die Auslieferung der Fahrerhäuser und der Motoren wird gegen Ende des Jahres erfolgen. Das Tatra-Programm an Off-Road-Fahrzeugen (4x4, 6x6, 8x8, 10x10 und 12x12) wird künftig auch von DAF-Vertragspartnern innerhalb Europas verkauft werden und das Bau-Programm der Niederländer ergänzen.

BGL: Mehr Rücksicht an der Laderampe

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sieht Laderampen als „sozialen Brennpunkt“ zwischen Lkw-Fahrern und Verladepersonal. Grund hierfür ist nach Angaben des BGL der immer größer werdende Zeitdruck innerhalb der Logistikbranche. So erwartet das Verladepersonal, dass der Lkw-Fahrer auch Hilfstätigkeiten wie zum Beispiel das Umpacken, Entsorgen von Verpackungsmaterialien oder das Aussortieren beschädigter oder verdorbener Ware übernehmen soll. Die Lkw-Fahrer hingegen kritisieren, dass solche Hilfstätigkeiten zu Lasten ihrer Pausen- und Ruhezeiten geht. Der BGL fordert deshalb eine klare Differenzierung zwischen Fahrtätigkeit und Erbringung logistischer Mehrleistungen und legt jetzt einen Katalog von konkreten Verhaltensempfehlungen vor, die das Be- und Entladen an der Rampe und die Warenkontrolle für alle Beteiligten angenehmer gestalten soll.

Mit Wachstum gesegnet

KEP-Markt Eine aktuelle Studie des BdKEP belegt, dass die KEP-Dienste ein wichtiger Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor für Deutschland geworden sind

Der Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) hat die Manner-Romberg Unternehmensberatung mit einer neuen Marktstudie beauftragt, um sich einen aktuellen Überblick über eine dynamisch schnell wachsende Branche zu verschaffen. Erstes Ergebnis: Auch im deutschen Markt der Kurier-Express-Paketdienste (KEP) ist der wirtschaftliche Aufschwung angekommen. Rudolf Pfeiffer, Vorsitzender des BdKEP, erklärt die Beweggründe für die Studie wie folgt: „Es war uns wichtig, zeigen zu können, welche Bedeutung

troffen. Bemerkenswert ist der Zuwachs des KEP-Marktes, wenn man sich den Zeitraum der letzten 15 Jahre anschaut, also von 1995 bis 2010. Das Sendungsaufkommen stieg seit 1995 um stolze 56 Prozent. Das entspricht einem jährlichen Zuwachs von drei Prozent – im gleichen Zeitraum ist das Bruttoinlandsprodukt jährlich knapp über zwei Prozent gewachsen.

Dass der Konkurrenzkampf in den letzten Jahren zugenommen hat, lässt sich auch an der Anzahl der Arbeitsplätze belegen, waren 2009 noch rund 150.000

eine Verlagerung der Umsatzzuwächse vom Stadtkurier auf den Fernverkehrs-Kurier ist nachweisbar. Immerhin werden im Kurierbereich laut Studie 22 Prozent des gesamten KEP-Umsatzes umgesetzt. Hier wird in den nächsten Jahren eine deutliche Steigerung erwartet und somit ist der Kurierbereich eine nicht zu vernachlässigende Größe.

Die Struktur des Kuriersegments hat sich seit den 90er Jahren stark gewandelt, es wird nur noch ein kleiner Teil der Umsätze mit dem klassischen Stadtkuriergeschäft gemacht. Jetzt wird immer häufiger die Bedeutung von Direktfahrten im nationalen und internationalen Bereich erkannt, auch hier wird es in den nächsten Jahren heißen: Tendenz steigend.

Im Expressbereich lassen sich zwei wesentliche Punkte be-

dieser Bereich einen Rückgang von etwas mehr als zwei Prozent verkräften. Begründen lasse sich das mit einem dynamisch schnell veränderten Markt.

Der Paketmarkt hat sich dank steigender Internetbestellungen sehr gut entwickelt und macht mit fast 42 Prozent den größten Teil des gesamten KEP-Marktes und mit fast sieben Milliarden Euro den größten Umsatz aus. Der Paketmarkt ist damit zu einem stabilen Wachstumsmarkt in Deutschland geworden.

79 Prozent der Sendungen

Bei der Betrachtung der Sendungsmengen drehen sich die Verhältnisse wieder um, 79 Prozent der Sendungen werden durch die Paketdienste befördert. Der Anteil für Express und Kurier



Die KEP-Dienste haben die Krise überwunden

Foto: DPD

der ausschließlich mittelständisch strukturierte Kuriermarkt, der immer als wenig zukunftsträchtig angesehen wird, gegenüber den KEP-Konzernen hat.“

Die Untersuchung hat gezeigt, dass sich der KEP-Markt mit seinen Dienstleistungen und Umsatzrückgängen von rund sechs Prozent im Jahre 2009 deutlich erholt hat. Mit einem Umsatzvolumen von 16,7 Milliarden Euro konnte die Branche im vergangenen Jahr einen kräftigen Zuwachs von vier Prozent verzeichnen. Damit wurde nicht nur der Wert von 2007 wieder erreicht, sondern im Vergleich sogar um sieben Prozent über-

Angestellte in der KEP-Branche tätig, sind es im vergangenen Jahr bereits rund 250.000 Angestellte inklusive Subunternehmern. Tendenz steigend.

Verschiebung hin zum Fern-Kurier

Das Kurier-Segment wird in den meisten KEP-Studien nicht besonders beachtet. Die Studie konnte aber belegen, dass es sich hierbei um einen Bereich handelt, der das stärkste Wachstum aufweisen konnte, abgesehen von besonderen Wachstumschüben einzelner Firmen wie dem Paketdienst Hermes. Auch

obachten. Zum einen geraten immer mehr Expressdienstleister durch die immer stärker werdenden Paketdienstleister und zum anderen profitieren die Expressdienste von der zunehmenden Internationalisierung und von einer immer häufiger zeitdefinierten Transportleistung. Der Expressbereich zeigte nach Auswertung der Studie die größte Veränderung. Auch wenn sich der Expressbereich noch mit 36 Prozent auf Platz zwei behaupten konnte und im vergangenen Jahr einen Umsatz von fast sechs Milliarden Euro erwirtschaftete, so muss

liegt bei zehn beziehungsweise knapp elf Prozent der mehr als zwei Milliarden Sendungen im Jahre 2010. Während Hermes als einziger Paketdienstleister einen Zuwachs in den Paketdienstleistungen realisieren konnte, mussten vor allem DPD und die Expressdienste deutliche Einbußen verkraften.

Als letzter Überraschungspunkt der Studie hat sich gezeigt, dass KEP-Dienstleistungen in Deutschland nahezu flächendeckend vorhanden sind, und dass selbst in strukturschwachen Gebieten ein breites Angebot verfügbar ist.

Transport, 12.08.2011 (pek)

AUFBLASBARE TORABDICHTUNGEN
Überladebrücken · Sektional- und Rolltore
ISO-Häuser · Torabdichtungen

MEYER-TONNDORF
Heinrich-Göebel-Str. 18 · 41515 Grevenbroich · Tel. 0 21 81 / 81 91 - 0 · Fax 0 21 81 / 6 28 36
E-mail: info@meyer-tonndorf.de · Internet: http://www.meyer-tonndorf.de

Transport

Herausgeber: Wolfgang Huss, München
Redaktion: Torsten Buchholz (tbu - 220), Chefredakteur (verantwortlich), Thomas Pietsch (tpt - 492), stellv. Chefredakteur, Peter Klein (pk - 221), Robert Domina (rod - 223), Test und Technik
Assistenz: Anna Barbara Braun (-210)

Korrespondenten:
Zürich: Wilf Seifert (ws)
Wien: Josef Müller (mu)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Eckhard Boecker (boe), Carsten Schmidt

Sales Management:
Frank Hochhäuser (-256), Michaela Pech (-251), verantwortlich

Anzeigendisposition:
Manuela Wimmer (-255)

E-Mail: anzeigen@transport-online.de

Layout: Helmut Huber

Vertrieb: Silvio Mende (-313)

Erscheinungsweise: zweimal monatlich

Bezugspreis:
Einzelnummer: € 6,- inkl. MwSt. zzgl. € 1,85
Versandspesen (Inland).
Jahresabonnement: € 94,60,- inkl. MwSt. zzgl. € 17,60 Versandspesen (Inland).
Studenten (gegen Nachweis) € 47,30,- inkl. MwSt. zzgl. € 17,60 Versandspesen (Inland).
Abogebühren sind im Voraus zu entrichten.
„Preisänderungen an die Teuerungsrate wegen steigender Kosten bei Einkauf, Herstellung und Versand bleiben vorbehalten. Das Recht zur Kündigung innerhalb der vereinbarten Kündigungsfrist bleibt hiervon unberührt.“

Bezugszeit: Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein weiteres Jahr, wenn es nicht sechs Wochen vor Ablauf des Kalenderjahres schriftlich gekündigt wird.

Anzeigenpreisliste:
z. Zt. gilt Anzeigenpreisliste Nr. 21 vom 1.1.2011

IHRE ANSPRECHPARTNER:
Abo-Bestellung: Silvio Mende
Telefon (0 89) 3 23 91-313, Telefax -446
E-mail: leserservice@huss-verlag.de
Anzeigen: Frank Hochhäuser
Telefon (0 89) 3 23 91-256, Telefax -417
E-Mail: anzeigen@transport-online.de

Anschrift Verlag, Redaktion u. Anzeigen:
HUSS-VERLAG GmbH
Joseph-Dollinger-Bogen 5,
80807 München
Postanschrift: 80912 München
Telefon (0 89) 3 23 91-0
Telefax (0 89) 3 23 91-416
E-Mail: redaktion@transport-online.de
Verlagsleitung: Dr. Petra Seebauer
Bert Brandenburg
Internet: www.transport-online.de

Unsere Konten:
Postbank München
Konto-Nr. 9028-800 (BLZ 700 100 80)
Deutsche Bank, München
Konto-Nr. 0 213 132 (BLZ 700 700 10)
USt-Ident-Nr. DE 129378806

Nachdruck: Die Zeitschrift und alle in ihr veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne vorherige schriftliche Zustimmung des Verlages vervielfältigt, bearbeitet, übersetzt oder verbreitet werden. Unter dieses Verbot fällt insbesondere die gewerbliche Vervielfältigung per Kopie, die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf CD-ROM. Die mit dem Namen des Verfassers gekennzeichneten Abhandlungen stellen in erster Linie die persönliche Meinung des Verfassers dar. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Anspruch auf Ausfallhonorare, Archivgebühren und dergleichen besteht nicht. Mit dem Autorenhonorar ist auch die verlagsseitige Verwertung, Nutzung und Vervielfältigung des Beitrages in Form elektronischer Medien z.B. einer CD-ROM und einer Aufnahme in Datenbanken abgegolten. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen. Für Ratschläge übernehmen Verlag und Autoren keine Garantie und Haftung bei Personen-, Sach- und Vermögensschäden sowie deren Folgen. Warennamen werden ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit benutzt. Für alle Preisausschreibungen und Wettbewerbe ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

Erfüllungsort und Gerichtsstand ist München.
Druck: Gebr. Lensing GmbH & Co. KG
44137 Dortmund,
Westenellenweg 86-88
ISSN 0946-7416

Anzeige

TRANS EUROPÄISCHE FRACHTENBÖRSE Suchen Sie nach freien Frachten? www.trans.eu/de

präsentiert **Karriere + Personalien + + + Karriere + Personalien**



Julian Dango, 32, verantwortlich ab sofort den Marketingbereich beim Nutzfahrzeughersteller **Iveco Magirus AG.** Sein Zuständigkeitsgebiet erstreckt sich neben Deutschland auch auf die Märkte Österreich und Schweiz. Der Diplomkaufmann ist seit sieben Jahren bei Iveco, zuerst in der Turiner Zentrale im Bereich Change Management. Als Business Development Manager kehrte er nach Deutschland zurück und war zuletzt Verkaufsleiter in einer Vertriebsgesellschaft der Iveco Magirus AG.

Für die nächsten drei Jahre setzt sich der Beirat der Stückgutkooperation **CargoLine** aus den Gesellschafter-Vertretern **André Biber, Rolf Lorenz, Stefan Seils** sowie dem Franchisenehmer-Beauftragten **Anton Galster** zusammen. Erstmals wurde mit **Ewald**

Kaiser ein internationaler Partner in den Beirat gewählt. Stefan Seils wurde erneut zum Beiratsvorsitzenden gewählt, André Biber zu seinem Stellvertreter.



Seit 1. Juli 2011 ist **Robert Saurwein** neuer Niederlassungsleiter bei **Quehenberger Logistics** in Innsbruck. In seiner Funktion verantwortet er den Ausbau und laufenden Betrieb aller Speditions- und Logistik-Aktivitäten in Tirol.

Jürgen Hamke, Ehrenpräsident des **Landesverbandes des Verkehrsgewerbes Mecklenburg-Vorpommern, CargoLine** aus den Gesellschafter-Vertretern **André Biber, Rolf Lorenz, Stefan Seils** sowie dem Franchisenehmer-Beauftragten **Anton Galster** zusammen. Erstmals wurde mit **Ewald**

Hamke maßgeblich die Geschicke des Verbandes.

Dieter Hahn ist neuer Franchise-Manager bei der Continental-Tochter **Vergölst**. Mit dem neuen Aufgabenbereich übernimmt Hahn das Partnermanagement im Gebiet Süd-Ost-Deutschland. Bundesweit ist fast jede zweite der rund 350 Vergölst-Werkstätten ein Franchise-Betrieb.

Miriam Kröger ist seit März bei der **APL Logistics Deutschland GmbH & Co. KG** für den Bereich Business Development verantwortlich. **Andreas Finberg** ist seit April neuer Manager für das Business Engineering.

Der ehemalige **BGL-Vizepräsident Hermann Schreck** hat am 2. August 2011 seinen 80. Geburtstag gefeiert. Er hatte seit 1962 führende Ämter in der Gewerkepolitik inne - unter anderem von 1988 bis 2003 als BDF-beziehungsweise BGL-Vizepräsident. Schreck ist

heute Ehrenmitglied des Aufsichtsrates der SVG-Zentrale.



Felix Jahn ist neuer Sprecher des **Niedersächsischen Industrie- und Handelskammertages (NIHK)** für „Verkehr, Schifffahrt und Häfen“. Der Rheinländer ist in der Oldenburgischen IHK als Geschäftsführer für die Bereiche Verkehr und International verantwortlich.

Otto Rettenmaier aus Heilbronn feierte Ende Juli seinen 85. Geburtstag. Zu seiner Unternehmensgruppe gehört unter anderem die Firmengruppe TIL (Transporter Industry International), zu der die Schwerlast-Spezialisten **Scheuerle Fahrzeugfabrik**, Pfedelbach, Nicolas Industrie, Auxerre, **Kamag Transporttechnik**, Ulm, gehören.

EM-Auftakt in Kitzbühel



Foto: T. Buchholz

Am Wochenende des 14./15. Mai fand auf dem Gelände des Hartsteinwerks Kitzbühel im österreichischen Oberndorf/Tirol der erste Lauf zur diesjährigen Truck-Trial-Europameisterschaft statt. In der Königsklasse S5 konnte sich das HS-Schoch Truck Trial Team mit Marcel Schoch am Steuer den ersten Saisongesamtsieg sichern. **Transport** war vor Ort und für Sie faszinierende Momente dieser Sportart, in der es um Mut und Geschicklichkeit geht, im Bild festgehalten. Die schönsten Fotos finden Sie in unserer Online-Bildergalerie unter www.transport-online.de. *Transport, 03.06.2011 (tbu)*

EM-Auftakt in Kitzbühel



Foto: T. Buchholz

Am Wochenende des 14./15. Mai fand auf dem Gelände des Hartsteinwerks Kitzbühel im österreichischen Oberndorf/Tirol der erste Lauf zur diesjährigen Truck-Trial-Europameisterschaft statt. In der Königsklasse S5 konnte sich das HS-Schoch Truck Trial Team mit Marcel Schoch am Steuer den ersten Saisongesamtsieg sichern. **Transport** war vor Ort und für Sie faszinierende Momente dieser Sportart, in der es um Mut und Geschicklichkeit geht, im Bild festgehalten. Die schönsten Fotos finden Sie in unserer Online-Bildergalerie unter www.transport-online.de. *Transport, 03.06.2011 (tbu)*

Charta für Service Exzellenz

- 1. Optimales Kunden- und Geschäftsverständnis:**
Komplettes Erfassen des Kundenwunsches, Geschäftsmodells, der Branche, der Herausforderungen und des Wettbewerbs.
 - 2. Bewährte und reibungslos funktionierende Infrastruktur:**
Etablierte Prozesse, die dem Kunden Transparenz und Flexibilität garantieren.
 - 3. Ausgeprägte Erfahrung im Servicegeschäft:**
Herausforderungen und Probleme schnell erkennen, um Lösungen zu entwickeln.
 - 4. Den Kunden immer überraschen:**
Unternehmensverständnis entwickeln, die Erwartungen der Kunden nicht nur zu erfüllen, sondern übertreffen zu wollen.
 - 5. Services anbieten, die Mehrwert schaffen:**
Ziel ist: Effizienzverbesserungen, mehr Umsatz, mehr Wissen, Verbesserung bestehender Leistungen und Produkte der Kunden zu generieren.
 - 6. Maßgeschneiderte Lösungen:**
Dem Kunden kein Produkt „von der Stange“ anbieten, sondern Servicekonzepte auf dessen Bedürfnisse anpassen und weiterentwickeln.
 - 7. Absolute Qualität garantieren:**
Laufende Überprüfung der Servicequalität, Kultur eines professionellen Fehlermanagements und Transparenz der Abläufe.
 - 8. Höchste Flexibilität bieten:**
In der Entwicklung, bei der Umsetzung sowie bei Prozessen und Strukturen sollte schnelles Handeln und Reagieren möglich sein.
- Quelle: Europe Net*

Gemein

Trailermarkt Schmitz Motor Company besiegelt von Sattelaufliegern

Die chinesische Dongfeng Motor Company Ltd. und die deutsche Trailerhersteller Schmitz Cargobull AG haben für die Kooperation im Sattelaufliegerbau im April offiziell einen sogenannten Letter of Intent (LOI) unterzeichnet. Beide Unternehmen wollen ein Joint Ventures mit dem Ziel der Produktion und dem Verkauf von Sattelaufliegern gründen. Dongfeng ist Chinas größter Zusammenschluss unterschiedlicher Automobilerhersteller.

„Dongfeng ist der führende Lastwagenhersteller in China und Schmitz Cargobull der führende Hersteller für Sattelauflieger“