

Presse

Bitte beachten Sie die Sperrfrist: Freitag, 1. Juli 2016, 12.30 Uhr

11. TruckSymposium

Digitalisierung in der Transportbranche – Nutzen, Chancen, Potenziale

ADAC Mittelrhein e. V. und TÜV Rheinland: Innovationen im Fernstraßenbau / Intelligente Parklösungen für Lkw / Online-Plattformen für Verlader und Spediteure

Nürburgring, 1. Juli 2016. Das gemeinsame TruckSymposium von ADAC Mittelrhein e. V. und TÜV Rheinland hat sich seit nunmehr elf Jahren als feste Größe im Rahmen des ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring etabliert – eine bemerkenswerte Erfolgsgeschichte. Beim diesjährigen führenden Branchentreff lautete das Thema: „Digitalisierung in der Transportbranche – Nutzen, Chancen, Potenziale“. Das TruckSymposium bietet Spediteuren, Transportunternehmern, Verladern, Verbänden, Verwaltungen, Behörden und Entscheidungsträgern aus der Politik eine ideale Plattform zum Meinungsaustausch und zur Diskussion. Nach dem Grußwort der Landesregierung von **Andy Becht, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz**, erklärte **Dr. Ing. Klaus Manns, Vorsitzender ADAC Mittelrhein e. V.**, am Freitag, dem 1. Juni 2016, bei der Eröffnung der Fachkonferenz am Nürburgring: „In der aktuellen Verkehrspolitik und im Transport ist die Digitalisierung derzeit und in der weiteren Zukunft ein ganz ‚heißes‘ Thema. Logistik 4.0 und der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sind dazu passende Stichworte.“ Logistik 4.0 steht für die Vernetzung und Integration logistischer Prozesse in Anlehnung an den Begriff Industrie 4.0, der sogenannten vierten industriellen Revolution. Im Mittelpunkt hier die Anwendung von Internettechnologien zur Kommunikation zwischen Menschen, Maschinen und Produkten. Industrie 4.0 zählt zu den Kernthemen der Digitalen Agenda der Bundesregierung über netzpolitische Fragen.

„Die Politik aber auch die Industrie engagieren sich sehr stark, um die Digitalisierung in all ihren Facetten voranzubringen. So haben Frachtpapiere heute in der Regel alle einen QR-Code, also einen Quick-Response-Code, der es dem Fahrer oder Disponenten per Handy erlaubt, ihre Unterlagen zu laden und zu öffnen. Dies ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Digitalisierung zu mehr Effizienz führt“, sagte der Tagungsvorsitzende **Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Executive Vice President Mobilität TÜV Rheinland**, und ergänzte: „Darüber hinaus kann die Disposition heutzutage jederzeit ihre Fahrzeuge orten –

vorausgesetzt, die Unternehmen nutzen die bereits vorhandene Technik. Denn sie ist in der Lage, Routen und Ladeabläufe sehr zeitnah zu optimieren. Auch der Versender weiß im Idealfall sekundlich, wo sich seine Ware gerade befindet.“

Außerdem befasste sich das TruckSymposium mit den Perspektiven der Infrastrukturentwicklung in Deutschland, der wichtigsten europäischen Logistikkreisläufe. Im Fokus standen die aktuelle Bundesfernstraßenverwaltung sowie die geplanten Investitionen im Fernstraßenbau und die dortigen Digitalisierungen. „Auf den deutschen Autobahnen entstehen die ersten digitalen Testfelder. In Bayern wird derzeit auf der A9 ein Informationssystem über die Belegungsrate der dortigen Parkplätze aufgebaut. ‚BayernInfo.de‘ und ‚Truckinform.eu‘ melden demnächst aktuell und automatisch den Fahrern via Internet oder Handy-App freie Parkplätze“, erläuterte **Thomas Burkhardt, Vizepräsident für Technik ADAC e. V.**

Ministerialdirigent **Christian Weibrecht vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur** (BMVI) berichtete über Moderne Technologien auf deutschen Autobahnen.

Das deutsche Autobahnnetz hat heute eine Netzlänge von rund 12.900 Kilometern und macht damit etwa sechs Prozent des überörtlichen Straßennetzes aus. Die Verkehrsprognosen zum Bundesverkehrswegeplan beschreiben ein Anwachsen der Verkehrsleistung im Personenverkehr auf deutschen Straßen von 2010 bis 2030 um zehn Prozent und im Straßengüterverkehr sogar um 39 Prozent. Jährlich werden 230 Milliarden Fahrzeugkilometer auf Autobahnen gefahren.

Intelligente Systeme zur Verkehrsbeeinflussung

„Seit der Wiedervereinigung ist die Verkehrsleistung auf Autobahnen um 64 Prozentpunkte angestiegen, wobei der Netzzuwachs gleichzeitig nur 18 Prozentpunkte betrug. Aufgrund der räumlichen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen ist es nicht möglich, dem stetigen Wachstum des Verkehrs allein durch konventionellen Netzausbau zu begegnen“, betonte Weibrecht. Deshalb setzt das BMVI stärker auf den Einsatz intelligenter Systeme zur Verkehrsbeeinflussung und arbeitet aktiv an der Einführung moderner Technologien auf deutschen Autobahnen, indem die rechtlichen

Rahmenbedingungen und Räume für innovative Lösungen geschaffen sowie die notwendige Infrastruktur bereitgestellt werden. Der Ausbau der „klassischen“ Verkehrsbeeinflussung durch kollektive Systeme erfolgt seit 2010 durch die Umsetzung des Projektplans Straßenverkehrstelematik. Er enthält 140 Maßnahmen für Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen, Zuflussregelung und temporäre Seitenstreifenfreigabe, für die das Ministerium 300 Millionen Euro zur Verfügung stellt.

„Die Zukunft von kooperativen Systemen wird in Deutschland in Kooperation mit den Niederlanden und Österreich im C-ITS-Korridor [C-ITS = Cooperative Intelligent Transport Systems] Rotterdam/Frankfurt/M./Wien eingeführt. Erste Anwendungen sind hier der Baustellenwarner und die Verkehrslageerfassung. Um innovative Lösungen und das automatisierte Fahren zu testen, hat das BMVI das digitale Testfeld Autobahn auf der A9 eingerichtet. Es geht dabei neben innovativen Informationsdiensten auch um Falschfahrerwarnsysteme. Das Ministerium stellt unter anderem die nötige Infrastruktur zur Datenerfassung und Kommunikation zur Verfügung“, berichtete Weibrecht.

Mobilitätsdatenmarktplatz im Internet

Weiterhin bietet das BMVI mit dem Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) eine zentrale Internetplattform an, über die die Anbieter von Verkehrsinformationsdiensten via Smartphone, Internet oder Apps Verkehrsdaten kostenlos abrufen können. So unterstützt das BMVI die Entwicklung moderner Informationsangebote rund um den Verkehr.

In Sachen sicheres Parken von Lkw testet das BMVI mit dem Kolonnen- und dem Kompaktparken telematische Anwendungen, um die Parkkapazitäten an Rastanlagen durch intelligente Lösungen zu erhöhen. Eine bessere Verteilung der Parknachfrage wird durch die Erfassung der Auslastung auf Rastanlagen und die Bereitstellung dieser dynamischen Auslastungsdaten auf dem MDM und in Informationsdiensten erreicht. Hierzu werden Rastanlagen mit entsprechenden Detektionssystemen ausgestattet. Schließlich profitiert die Elektromobilität von der Errichtung von Ladesäulen an den bewirtschafteten Rastanlagen entlang der Autobahnen. „Der Bund wandelt sich somit immer mehr vom reinen Infrastrukturanbieter zum Unterstützer und Förderer moderner Technologien und

privater Innovationen in diesem Bereich. Ziel ist die intelligente Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufrechterhaltung eines möglichst ungestörten Verkehrsflusses“, resümierte Weibrecht.

Dipl.-Ing. **Thomas Oehler, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen**, befasste sich mit der Problematik Knotenpunkt NRW – Auswirkungen und Perspektiven für das gesamte Verkehrsnetz.

Nordrhein-Westfalen bildet in geographischer, wirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht einen zentralen Knotenpunkt innerhalb Deutschlands, ja sogar Europas. Neben bedeutenden Wirtschaftsansiedlungen, einst resultierend aus den bekannten Rohstoffvorkommen, spielen die zentrale Lage und die gute Anbindung zu den Rheinhäfen und damit auch zu den Seehäfen im benachbarten Ausland eine wichtige Rolle. Eine übergeordnete Funktion übernimmt dabei – neben Schienen- und Wasserstraßen – das Straßennetz. Im Rahmen der Auftragsverwaltung liegt die Zuständigkeit für die Bundesfernstraßen in NRW – dazu gehören neben den Bundesstraßen auch die Bundesautobahnen – beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

„Wirtschaftlich hat NRW eine zentrale Rolle. Neben den bekannten Industriezentren an Rhein und Ruhr gibt es auch in eher ländlich geprägten Regionen bedeutende Ansammlungen des produzierenden Gewerbes. Dadurch entsteht Verkehr, der eine angemessene Infrastruktur benötigt. Sowohl bei der Anlieferung der Rohstoffe als auch beim Transport der Produkte zum Kunden besteht ein großer Bedarf an leistungsfähigen Verkehrswegen“, unterstrich Oehler.

NRW als Knotenpunkt für überregionale Autobahnen

Die besondere Verkehrsbedeutung Nordrhein-Westfalens kann anhand einiger wesentlicher Fakten nachvollzogen werden. Neben dem regionalen Verkehr, der sich in einem Gebiet nicht nur auf die Autobahnen, sondern auf das gesamte regionale Straßennetz auswirkt, bildet NRW auch einen Knotenpunkt für überregionale Autobahnen: Von den mit einstelligen Nummern bezeichneten Bundesautobahnen werden in NRW immerhin die ersten vier (A1, A2, A3, A4) miteinander verknüpft. Außerdem verbinden zahlreiche Autobahnkreuze und -anschlussstellen ein engmaschiges Netz regionaler Autobahnen mit zwei und

dreistelligen Ordnungsziffern sowie die nachgeordneten Straßen. Auch hier lässt sich die Bedeutung Nordrhein-Westfalens zahlenmäßig belegen: Von den insgesamt 236 „reinrassigen“ bundesweiten Autobahnkreuzen befinden sich allein 68 in NRW (29 Prozent).

„Wo viel Verkehr zu bewältigen ist, kommt es zu Störungen – es entsteht Stau. Die Ursachen hierfür sind vielfältig: hohe Pendlerströme zu den Hauptverkehrszeiten, Witterungseinflüsse, Unfälle, Reiseverkehr, aber natürlich auch Baumaßnahmen. Hier sind einerseits Neu- und Ausbauprojekte zu nennen, die einer Kapazitätserweiterung dienen, andererseits bedarf jede Infrastruktur einer regelmäßigen Unterhaltung. Dabei werden die Auswirkungen der normalen Alterung, aber auch der täglichen, teilweise übermäßigen Beanspruchung beseitigt“, berichtete Oehler. Mit einer Anpassung der technischen Randbedingungen wird jeder Verkehrsweg in seiner Substanz an die prognostizierte Verkehrsentwicklung und -beanspruchung angepasst – das Straßennetz wird zukunftsfähig gemacht.

Sanierungsprogramme für marode Brücken

Weiterhin verwies Oehler auf die bekannten Probleme mit den vielen Brücken, die vor allem im Autobahnnetz weder den aktuellen noch den zukünftigen Anforderungen genügen. Viele von diesen Brücken wurden in den 1970er Jahren gebaut. Zu dieser Zeit galten einerseits andere technische Regelwerke, andererseits hat niemand mit der enormen Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs gerechnet. Derzeit laufen umfassende Programme, bei denen alle Brücken unter Berücksichtigung der heutigen Erkenntnisse nachgerechnet, gegebenenfalls verstärkt und in vielen Fällen neu gebaut werden müssen.

„Nicht zu vergessen sind an dieser Stelle die täglichen Maßnahmen der Straßenunterhaltung, die zumeist in Form von Tagesbaustellen und in der Regel zu verkehrssarmen Zeiten durch die Autobahnmeistereien abgewickelt werden. Mit einem modernen Baustellenmanagement übernimmt der Landesbetrieb Straßenbau NRW die Steuerung aller Baumaßnahmen in seinem Streckennetz“, sagte Oehler und fügte hinzu: „Alle größeren Baumaßnahmen werden zwei Jahre im Voraus veröffentlicht. Unter Berücksichtigung vorgegebener Parameter werden alle planbaren, länger dauernden Bauarbeiten, aber auch alle

Unterhaltungsarbeiten so disponiert, dass beispielsweise Eingriffe mit reduzierter Fahrstreifenanzahl nur zu verträglichen Zeiten erfolgen.“ Im Rahmen des Baustellenmanagements erfolgt die Betrachtung vorhandener Tagesganglinien, die von Dauer-Messstellen digital zur Verfügung gestellt werden. Ganglinien stellen den Verlauf einer Variablen dar – zum Beispiel Verkehrsstärke in Verkehrsmenge/Zeiteinheit. So wurden im Jahre 2015 rund 36 Prozent aller Baustellen kürzerer Dauer nachts oder an Wochenenden (30 Prozent) ausgeführt.

Verkehrlenkung durch Streckenbeeinflussungsanlagen

Zusätzlich erfolgt eine Lenkung des Verkehrs über umfangreiche Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Insgesamt 540 Kilometer der nordrhein-westfälischen Autobahnen sind mit sogenannten Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet. Unter Berücksichtigung aktueller Verkehrsdaten wird der Verkehrsfluss über digitale Anzeigen gesteuert. An rund 100 Anschlussstellen steuern zudem Anlagen zur Zuflussregelung das dosierte Einfädeln der auffahrenden Verkehrsteilnehmer in den dann schon zähfließenden Verkehr der durchgehenden Autobahn. Überwacht werden diese Anlagen von der Verkehrszentrale des Landesbetriebs Straßenbau NRW in Leverkusen. Sie ist rund um die Uhr mit Operatoren besetzt.

Im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung werden auch hier neue Wege beschritten. „Auf dem Web-Portal der Verkehrszentrale können jederzeit aktuelle Informationen über Verkehrslage und Baustellen abgerufen werden. Zurzeit zeigen 140 Webcams Bilder von den einzelnen Streckenabschnitten. Damit ist NRW das Telematikland Nummer eins. Auch zukünftig besteht eine wesentliche Aufgabe darin, weitere Einsatzpunkte für innovative, digitale Technik zu identifizieren und umzusetzen. Nur so kann dauerhaft die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sichergestellt werden“, hob Oehler hervor.

André Jurleit, Geschäftsführer des Schweinfurter Anbieters für Telematiklösungen GPSoverIP, beleuchtete das Thema Verkehrsinformationen und Telematik – Aktualität entscheidet.

Bislang gibt es im Internet zahlreiche Plattformen für unzählige Angebote wie beispielsweise Mitfahrer, Pendler, Frachtanbieter, Kuriere, Paketdienste,

Fluganbieter, freie Ladeflächen und viele weitere Plattformen, die sich mit der Vermittlung von Anbietern und Suchenden auseinandersetzen. „Ziel sollte es sein, eine Plattform für alle darzustellen, inklusive der verschiedensten Rubriken. Zusätzlich sollten innovative Vernetzung vorhandener Strukturen mittels Geokoordinaten, Daten von Geoinformationssystemen, soziale Netzwerkfunktionen und mobile Clients zu einem aktiven System verwandelt werden“, sagte Jurleit. Die weltweite exponentielle Verkehrsproblematik muss aufgegriffen werden, um dieser zukünftig in der Gemeinschaft global entgegenzuwirken.

Kostenloses, globales Netzwerk für Mobilität

Ein Portal wie beispielsweise „clickApoinT“ bildet im Internet eine solche zentrale Basis und komplettiert visuell die Vernetzung der neu geschaffenen Dienste, der neu entwickelten Hardware und allen mobilen Clients. clickApoinT ist eine dynamische Plattform, auf der Transporte, Fracht, Sitzplätze oder Mitfahrgelegenheiten weltweit angeboten und gesucht werden können – zu Straße, Wasser, Luft und Schiene. Egal ob Verloader oder Spediteur, ob Kurierdienst, Paketdienst oder Zubringer, ob privat oder gewerblich. „clickApoinT versteht sich als globales Netzwerk der Mobilität und kann von jedem völlig kostenfrei genutzt werden. Alle Vorgänge, angefangen mit der Einstellung eines Angebots, bis hin zur Kommunikation, werden einfach und übersichtlich dargestellt“, verdeutlichte Jurleit.

Speditionen können Werbeangebote nutzen

Darüber hinaus können auf dem Portal Werbeangebote mit Firmentexten, -logos und Meta-Tags (Informationen über Websites für Suchmaschinen) unverbindlich veröffentlicht werden. Ein Werbeangebot kann beispielsweise von einer Spedition genutzt werden, die kommunizieren möchte, dass sie bereit wäre, vom Firmenstandort aus europaweit zu fahren, oder aber nur bis nach Österreich und Italien. clickApoinT stellt alle in Frage kommenden Angebote übersichtlich dar. So werden zum Beispiel durch intelligente Suchmechanismen auch Angebote aufgelistet, die aufgrund aktueller Positionsermittlungen als Teilstrecken in Frage kommen könnten. Das Portal wurde vom damaligen Bundesministerium Peter Ramsauer am 4. Juni 2013 eröffnet.

clickApoinT bietet Integrationsmöglichkeiten zur Nutzung der mobilen Infrastruktur –

etwa Telematikprodukte oder mobile Endgeräte, etwa Smartphones. „Wie innovativ wäre es, wenn man in allen Fahrzeugen eine Funktion integrieren würde, die auf clickApoint die freie Kapazität der Ladefläche oder des Sitzplatzes meldet, inklusive der aktuellen Position und des eingegebenen Ziels in der Navigation?“, fragte Jurleit und unterstrich: „Das Resultat wäre eine messbare CO₂-Einsparung weltweit mittels einer M2M-Lösung!“ (M2M = Machine to Machine, automatischer Informationsaustausch zwischen Endgeräten untereinander).

Die Transportunternehmer **Karl-Heinz Lenicker, Geschäftsführer Transport und Service Lenicker GmbH** (Hürth) und **Joachim Altmann, Geschäftsführer Gebrüder Schröder GmbH und Co. KG** (Ebernhahn) thematisierten Wachsende Verkehrsengpässe und schnelle Digitalisierung – wie rüsten sich Transporteure?

Joachim Altmann schilderte zunächst, wie sich Spediteure hinsichtlich wachsender Verkehrsengpässe rüsten. Dabei nannte er einige Eckpunkte, an denen seiner Meinung nach aktuell der Schuh in der Branche drückt. „Wussten Sie, dass von den derzeit 530.000 deutschen Berufskraftfahrern in den nächsten zehn Jahren die Hälfte in den Ruhestand geht?“, fragte Altmann und führte weiter aus: „Parallel treten keine neuen Kräfte in diesen Markt ein. Der frühere ‚Führerscheinproduzent‘ Bundeswehr existiert in dieser Form nicht mehr und es gibt 1.000 andere Unternehmungen aus diversen Branchen, die ähnlich um gute Mitarbeiter kämpfen, ja regelrecht gegenseitig in Wettbewerb treten. Ein kluger Spediteur sollte ab sofort das Augenmerk auf Mitarbeiterfindung und -bindung legen. Nur wer fahrende Mitarbeiter hat, kann auch Aufträge annehmen und umsetzen“, betonte Altmann.

50 Prozent der Berufskraftfahrer-Azubis brechen Lehre ab

Derzeit gibt es lediglich 7.000 Berufskraftfahrer-Azubis. Von diesen brechen rund 50 Prozent vorzeitig die Lehre ab! Auch von dieser Seite her ist laut Altmann keine Entspannung in Sicht. „Also ein Wachstum der Transportmenge in den nächsten 20 Jahren um 25 Prozent zu prognostizieren, halte ich für sehr mutig“, betonte er. Auch das schlechte Image der Transportbranche ist Altmann ein Dorn im Auge. Um das Image zu verbessern und die Bedeutung hervorzuheben, müssen gezielt Kampagnen geschaltet werden, die die Branche und das Umfeld beleuchten. „Parallel zur Situation des Fahrermangels und der daraus resultierenden

zukünftigen Personalkostensteigerung treten riesige osteuropäische Flotten mit Dumpingpreisen in einen bereits hart umkämpften Markt. Grund hierfür ist das extreme Lohngefälle resultierend aus der Nichteinhaltung des Mindestlohnes. Bewusst und systematisch werden hier Strukturen aufgebaut, deren Kontrolle oder Überwachung von nationalen Einrichtungen nicht möglich sind“, sagte Altmann.

„Täglicher Wahnsinn“ im Transportgewerbe

Karl-Heinz Lenicker beschrieb anschließend den „täglichen Wahnsinn“ im Transportgewerbe:

- Beispiel 1: Pünktliche Abfahrt → Erster Stau am Kölner Ring → Fahrzeug steht → Warum?
- Beispiel 2: Pünktliche Abfahrt → KEIN Stau = Pünktliche Ankunft → Fahrzeug steht → Warum?

Den Grund für die Zeitverzögerung sieht er in der „Auslösung der Telefonkette“ zwischen Fahrer, Disponent, Auftraggeber, Kunde, Auftraggeber, Disponent und Fahrer. „Trotz fester Zeitfenster und pünktlicher oder vorzeitiger Ankunft kann es beim Entlader beziehungsweise Verlader zu Verzögerungen kommen – und zwar durch Warteschlangen, Produktionsausfall, personelle Engpässe, Pausen etc. Unterm Strich ergibt sich somit kein Vorteil für den Transporteur“, erklärte Lenicker. Hätte der Verlader einen Vorteil, wenn die Ankunft des Fahrzeugs über GPS angezeigt würde? Und könnte dies den Be- oder Entladevorgang beschleunigen? Für Lenicker liegt es auf der Hand: Aufgrund der vorgenannten Verzögerungen kann das Be- oder Entladen in den vorgegebenen Zeitfenstern nicht pünktlich abgearbeitet werden. Die knapp bemessene Personalstruktur erlaubt die Verarbeitung von zusätzlichen Daten nicht oder nur unzureichend. Sein Fazit: Ob zu früh, pünktlich oder zu spät – der tägliche Wahnsinn geht weiter.

Schnittstelle Fahrer/Disponent bleibt trotz digitaler Daten

Für den Transportunternehmer gibt es „keine ideale Lösung“. „Zwar sind Transporte mit digitalen Daten denkbar, aber die Schnittstelle zwischen Fahrer und Disponenten bleibt bestehen“, so sein Fazit. Ansätze sieht Lenicker in der ständigen Weiterentwicklung von Apps für Smartphones, in die aktuelle Daten eingegeben werden und zeitnah den Disponenten erreichen. Der Nutzen sowie die

Chancen und Potenziale der Digitalisierung im Rahmen von Logistik 4.0 bestehen im schnelleren Informationsfluss. Das bedeutet:

- Erreichbarkeit rund um die Uhr,
- leichteres und stressfreies Arbeiten für Fahrer und Disponent,
- Zeitersparnis,
- Flexibilität während des kompletten Transportes,
- höhere Verkehrssicherheit,
- einfache und schnelle Transportabrechnung,
- Erkennung von Mehr-Kilometern,
- Zugriff auf Daten und Fakten in einer Datenbank möglich.

Thomas E. Wahl, Mitglied der Geschäftsleitung Adolf Würth GmbH & Co. KG (Künzelsau), erläuterte die Auswirkungen zunehmender Digitalisierung und Vernetzung auf Verlager.

Die Digitalisierung ist allgegenwärtig und nicht mehr aus unserem täglichen Leben wegzudenken: Beispielsweise werden aus Buch und Zeitung E-Book und Kindle. Verlierer sind lokale und regionale Buchhändler ohne digitalen Vertriebskanal, Gewinner amazon, toolino und Buch.de mit einem Marktanteil von 84 Prozent bei den E-Books.

Enorm steigende Umsätze beim E-Commerce

Die Umsatzentwicklung beim E-Commerce (Online-Handel) in Deutschland ging in den vergangenen zehn Jahren im B2C-Sektor (Business to Customer = Unternehmen/Konsument) steil nach oben. Im Jahr 2005 setzte die Branche knapp 14 Millionen Euro um, 2015 waren es bereits gut 43 Prozent. Die Wachstumsrate betrug in diesem Zeitraum zwölf Prozent. Die Megatrends in den Bereichen E-Commerce und Logistik lauten unter anderem: Digitalisierung, Autonomes Fahren, Robotik, Nachhaltigkeit, 3D-Druck sowie Servitization, also die Kombination von Sachgütern und Dienstleistungen von produzierenden Unternehmen.

Online-Käufer wünschen sich flexible Logistiklösungen, das heißt, zusätzliche Zahlungsoptionen und alternative Lieferorte, kostenfreie, schnelle Lieferungen und Abwicklung der Rücksendungen. „Der Sofortservice von Würth bedeutet

beispielsweise: Alles, was vor zwölf Uhr bestellt wird, erhält der Kunde noch am selben Tag“, betonte Wahl. Doch was versteht der Würth-Kunde unter Service? Und worin liegen die Herausforderungen für Würth und seine Logistikpartner?

- Immer höhere Erwartungen an die Lieferzeit (Prägung aus dem B2C),
- Verbindlichkeit und Transparenz über den kompletten Auftrag,
- Minimierung des Liefersplits,
- rund um die Produkte müssen auch immer mehr Serviceleistungen angeboten werden.

„Wir fordern deshalb von unseren Spediteuren uhrzeitspezifische Abholungen, Express-Zustellungen, Zusammenführung von Paketen und Paletten im Sinne eines positiven Effekts auf den CO₂-Ausstoß, Erreichbarkeit und enge Kommunikation, Fachkenntnisse bei der Baustellenlieferung sowie Digitalisierung im Rahmen der Logistik 4.0 – das bedeutet, elektronischer Datenaustausch zwischen Verladern und Spediteuren“, referierte Wahl.

Der ADAC Mittelrhein ist mit rund 669.000 Mitgliedern einer von 18 Regionalclubs des ADAC e.V. und seit 1985 Veranstalter des Internationalen ADAC Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Mit über 18 Millionen Mitgliedern ist der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club“ der zweitgrößte Automobilclub der Welt. Als führender Dienstleister trägt der ADAC wesentlich dazu bei, Hilfe, Rat, Schutz und Sicherheit in allen Teilbereichen des mobilen Lebens zu gewähren. Dabei handelt der ADAC nach dem Leitsatz „Das Mitglied steht im Mittelpunkt!“ und überzeugt in erster Linie durch die Kompetenz und Servicebereitschaft seiner Mitarbeiter sowie die Qualität und Fairness seiner Produkte und Dienstleistungen.

TÜV Rheinland ist ein weltweit führender unabhängiger Prüfdienstleister mit über 140 Jahren Tradition. Im Konzern arbeiten 19.600 Menschen rund um den Globus. Sie erwirtschaften einen Jahresumsatz von knapp 1,9 Milliarden Euro. Die unabhängigen Fachleute stehen für Qualität und Sicherheit von Mensch, Technik und Umwelt in fast allen Lebensbereichen. TÜV Rheinland prüft technische Anlagen, Produkte und Dienstleistungen, begleitet Projekte und Prozesse für Unternehmen. Die Experten trainieren Menschen in zahlreichen Berufen und Branchen. Dazu verfügt TÜV Rheinland über ein globales Netz anerkannter Labore, Prüf- und Ausbildungszentren. Seit 2006 ist TÜV Rheinland Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen für mehr Nachhaltigkeit und gegen Korruption. www.tuv.com im Internet.

Ihre Ansprechpartner für redaktionelle Fragen:

Presse ADAC Mittelrhein e.V.

Vanessa Firges, Tel.: 0261/1303-125, Vanessa.Firges@mrh.adac.de

Presse TÜV Rheinland

Wolfgang Partz, Tel.: 0221/806-2290, Wolfgang.Partz@de.tuv.com