

Deutscher Logistik-Preis 2026

BVL⁷ SONDERPUBLIKATION DER BUNDESVEREINIGUNG LOGISTIK



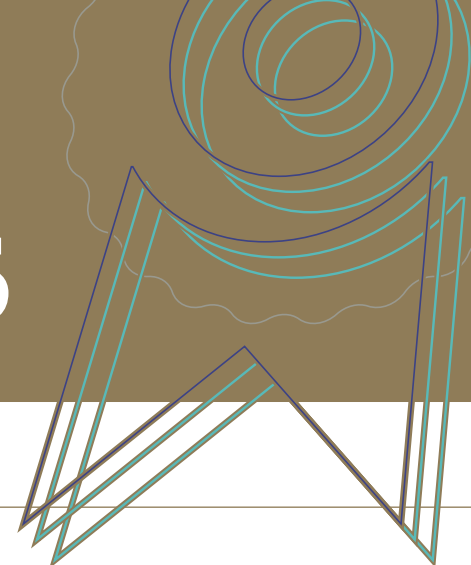
PREISTRÄGER 2026: MARS UND REWE GROUP

Gemeinsam unter Strom

Die Dekarbonisierung der Logistik ist eine der größten unternehmerischen Herausforderungen unserer Zeit. Supply Chains müssen heute nicht nur nachhaltiger, sondern auch resilienter werden. In einem wegweisenden Gemeinschaftsprojekt ist es dem Markenhersteller Mars und der Rewe Group gelungen, eine durchgehende, unternehmensübergreifende Lieferkette vom Werk bis in den Supermarkt zu elektrifizieren. Für diesen Mut zur Kollaboration und die operative Pionierleistung wurde das Projekt mit dem Deutschen Logistik-Preis 2026 ausgezeichnet.

Mars und die Rewe Group gewinnen den Deutschen Logistik-Preis 2026 für ihr Projekt der ersten gemeinsam durchgängig elektrifizierten FMCG-Lieferkette. Umgesetzt haben sie es gemeinsam mit Einride, einem Technologie- und Operating-Partner für elektrische Lkw-Verkehre, sowie den Logistikdienstleistern L.I.T. und Rigterink. Elektrifizierung prägt auch die weiteren ausgezeichneten Projekte: Auf Platz zwei zeigt die Rüdinger Spedition als Logistikdienstleister, unter welchen betrieblichen Bedingungen sich E-Lkw im Stückgutverkehr wirtschaftlich einsetzen lassen. Platz drei belegt der Snackhersteller Lorenz mit einem Projekt für vier autonome Elektrofahrzeuge zwischen Produktion und Zentrallager.

Foto: Mars



INHALT

01 // Der Preisträger

Mars und Rewe Group:
Gemeinsam unter Strom

»Der Deutsche Logistik-Preis macht sichtbar, was Logistik wirklich ist: die verbindende Kraft, die unsere Wirtschaft am Laufen hält.«

Christian Mohr, Jury-Vorsitzender
des DLP und Geschäftsführer der
UnternehmertUM GmbH

05 // Die BVL Supply Chain CX als Bühne

Hintergrundinfo zum
Deutschen Logistik-Preis
und zur Jury

06 // Der Zweitplatzierte

Rüdinger Spedition:
Erst bündeln, dann
elektrifizieren

07 // Der Drittplatzierte

Lorenz Snacks:
Wenn 500 Meter
zum Engpass werden

»Mit dem DLP honorieren wir umgesetzte innovative Projekte und unterstreichen damit die Innovationskraft der Logistik.«

Kai Althoff, Vorstandsvorsitzender
der BVL und CEO von 4flow SE





Im Rahmen des Projekts ist ein vollständig elektrifizierter durchgängiger Pilotkorridor entstanden. Er verbindet Produktionsstandorte, Distributionszentren und Filialbelieferung im Rahmen eines E-Mobility-Gesamtkonzepts.

Doch zurück zum Gewinner: Eine mögliche Reise lässt sich am Beispiel eines Schokoriegels oder einer Packung Tiernahrung erzählen. Ein solches Produkt kann eines der Mars-Werke in Veghel, Viersen oder Verden verlassen, über Minden nach Oranienburg und von dort in den Berliner Einzelhandel gelangen. Auf der Landkarte ist das eine Linie. In der Logistik sind es mehrere Transportstufen mit unterschiedlichen Verantwortlichen, Fahrzeugen und Ladepunkten.

Die strategische Aufgabe bestand darin, die Elektrifizierungs-Initiativen beider Partner – die Mars-Transporte nach Minden und die Rewe-Marktbeflieferung ab Oranienburg – von Anfang an als eine Einheit zu denken und eine operative Lücke zu schließen: die elektrische Verbindung von Minden nach Oranienburg. „Wir wollten nicht nur einzelne Transporte elektrisch abwickeln, sondern die bereits entstandenen Netze von Hersteller und Handel zu einer gemeinsamen Lieferkette verbinden“, sagt Björn Schlenker von Mars. Das Projekt setzte daher nicht bei einem weiteren Fahrzeug an, sondern an der Schnittstelle zwischen Industrie, Logistik und Handel. Die Leitfrage: Lässt sich eine grenzüberschreitende Lieferkette für schnell-drehende Konsumgüter (FMCG) vom Werk bis in die Handelslogistik zur Marktbeflieferung elektrifizieren?

Auf der Basis eines über Jahre gewachsenen Vertrauens beantworten die Projektpartner die Leitfrage mit einem klaren Ja und werten den aufgebauten Pilotkorridor als Beleg dafür. Zugleich

zeigt das Projekt, dass es nicht damit getan ist, Diesel- gegen E-Lkw zu tauschen.

Fünf Partner, eine Vision Im Projekt sind die Aufgaben klar verteilt: Mars ist Produzent und Verlager, Rewe Kunde und Betreiber der Handelslogistik. Einride bringt E-Lkw, Transportleistungen und digitale Lösungen für das Lade- und Batteriemanagement ein. Als Tochterunternehmen der L.I.T.-Gruppe stellt Hölkemeier am eigenen Standort die Lager- und Ladekapazitäten bereit und verantwortet die fachgerechte Kommissionierung der Ware. Rigterink betreibt als langjähriger Mars-Partner die Verbindung zwischen Minden und Oranienburg. Methodisch baut das Projekt auf wissenschaftlichen Erkenntnissen aus einer Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI auf. Mars setzt in Deutschland gemeinsam mit seinen Partnern 23 E-Lkw ein, Rewe in der Filialbelieferung eigene E-Lkw sowie Fahrzeuge von Einride. Ladeinfrastruktur entstand in Veghel, Recklinghausen, Verden, Minden und Oranienburg. Der grenzüberschreitende Rundlauf zwischen Veghel bzw. Viersen und Minden bezieht zudem öffentliche Ladepunkte ein.

Wenn die Batterie den Fahrplan diktiert Damit war die Technik vorhanden, aber der Betrieb noch nicht entsprechend organisiert.



Fabriken, Distributionszentren und Märkte arbeiteten mit etablierten Lkw-Abläufen, die nicht auf den ausschließlichen Einsatz von E-Lkw ausgelegt waren. Die Einsatzplanung musste nun nicht nur Lenkzeiten, Fahrzeugverfügbarkeit und Zeitfenster der Kunden berücksichtigen, sondern auch Batterie-Ladezustände. Volatile Warenströme trafen auf feste Ladezyklen und enge Zeitfenster des Handels. Reichweite, Ladeleistung, kostengünstige Stromverfügbarkeit und Standzeiten mussten in die Umlaufplanung einfließen. Gleichzeitig teilten sich mehrere Partner begrenzte Ladeinfrastruktur. Depot- und öffentliches Laden mussten ohne Einbußen beim Warenfluss aufeinander abgestimmt werden.

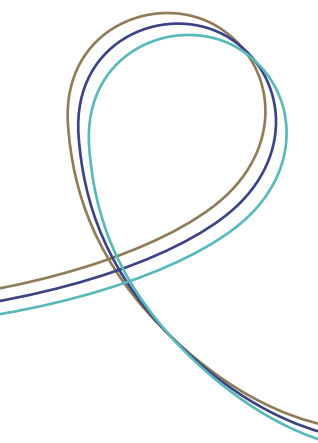
Das machte aus einem Fahrzeugprojekt ein gemeinsames Produktions-, Energie- und Transportmanagement. Die Beteiligten mussten ihre Planungen verzahnen, statt nur den eigenen Abschnitt zu optimieren. Einride steuerte Software für Lade- und Batteriemanagement, operative Transparenz und die Erfassung von Treibhausgasemissionen bei. Gerade diese Zusammenarbeit über Unternehmensgrenzen hinweg

unterscheidet den Ansatz von einer reinen Flottenumstellung.

Die Darstellung der Partner macht deutlich, wie anspruchsvoll die Abstimmung war und dass auch temporäre Rückschritte zum Ziel führen: So mussten anfangs beispielsweise elektrische Transporte zeitweise ausgesetzt werden, um das Servicelevel zu halten. Erst nach Prozessanpassungen nahm das Projekt den elektrischen Betrieb stabil wieder auf. Der Korridor musste sich im laufenden Geschäft mit Produktionsschwankungen und festen Lieferanforderungen bewähren.

Zusammenarbeit, die verbindet Die Projektpartner sprechen deshalb von einem E-Mobility-Gesamtkonzept: Gemeinsam veränderten sie Transport-, Lade- und Distributionsprozesse. Ein E-Lkw ist auf verfügbare Ladepunkte und planbare Standzeiten angewiesen. Wer nur das Fahrzeug austauscht, verlagert den Engpass vom Tank in den Fahrplan.

Der Lückenschluss zwischen Minden und Oranienburg war der entscheidende operative Schritt. Rigterink übernahm die →



Die Ambition der Projektpartner: Sie wollten die erste durchgängig elektrifizierte FMCG-Lieferkette unternehmensübergreifend von der Produktionsstätte bis hinein ins Handelsregal und damit zum Kunden realisieren.





Mars und die Rewe Group haben gemeinsam mit ihren Partnern nach eigenen Angaben nicht nur punktuelle Einzelmaßnahmen ergriffen, sondern erstmals eine komplette Lieferkette ganzheitlich betrachtet. Dazu wurden alle Transport-, Lade- und Distributionsprozesse konsequent neu gedacht.

Strecke, auf der die Elektrifizierungsinitiativen von Mars und Rewe zusammenfinden. Veghel und Viersen wurden damit über Minden vollständig elektrisch mit Oranienburg verbunden. Auch Verden ist über Mars-Verkehre an das System angeschlossen. Von Oranienburg aus werden rund 300 Rewe-Märkte im Berliner Raum versorgt. E-Lkw sind auf dieser Stufe ein fester Bestandteil der Belieferung.

Nachhaltig, resilient und wirtschaftlich Bis Ende August 2026 kamen die verbundenen Netze von Mars und Rewe auf mehr als 3,7 Millionen elektrisch gefahrene Kilometer. Nach Berechnung der Projektpartner entspricht dies Einsparungen von 3.500 Tonnen CO₂-Äquivalenten und 1,1 Millionen Litern Diesel. Die elektrifizierten Transporte verursachen demnach über 70 Prozent weniger CO₂-Äquivalente als vergleichbare Dieselverkehre. Die Berechnung folgt dem Well-to-Wheel-Ansatz, berücksichtigt also nicht nur die Emissionen am Fahrzeug, sondern auch die Vorkette der Strombereitstellung. Zudem sind die Anfahrvorgänge deutlich leiser.

Eine klare Einordnung dieser beeindruckenden Werte ist allerdings notwendig: Für die Kennzahlen wurden sämtliche elektrifizierten Transporte der betrachteten Mars- und Rewe-Netze zusammengefasst. Die 3,7 Millionen Kilometer und die daraus berechneten Einsparungen sind daher nicht allein auf die neue durchgängig elektrifizierte Transportroute zurückzuführen. Der Wert des Projekts liegt vielmehr darin, dass die Projektpartner ihre bereits wachsenden elektrischen Netze nach eigener Darstellung erstmals operativ verbunden haben.

Auch wirtschaftlich nähert sich der elektrische Transport nach Angaben der Partner dem konventionellen Antrieb an: Auf den meisten Strecken erreiche man bereits mindestens Kostenparität mit Diesel-Lkw. Das Projekt zeigt: In Zeiten unkalkulierbarer Dieselpreise ist die Elektrifizierung nicht nur ein ökologischer Gewinn, sondern auch ein ökonomischer Faktor für mehr Resilienz und Stabilität. Das gilt übrigens auch für die Fahrerinnen und Fahrer: Sie zeigten sich während des BVL-Audits vor Ort durchweg begeistert von ihren neuen E-Trucks und lobten vor allem das leise Dahingleiten.

Vorbild für die Konsumgüterindustrie Die Aufgabe endet nicht in Oranienburg. Der Pilotkorridor soll als Verbindung zwischen zwei wachsenden elektrischen Netzen dienen. Prozesse, Ladeinfrastruktur, Software und das operative Modell sollen sich auf weitere Relationen der Konsumgüterindustrie und später auch auf andere Branchen übertragen lassen. Als ersten weiteren Schritt nennen die Partner die bereits erfolgte Anbindung von Rewe-Standorten und Märkten im Raum Dortmund und Wiener Neudorf. Zudem prüfen sie, welche weiteren Strecken sich elektrifizieren lassen und wie sich die Einride-Software im laufenden Betrieb einsetzen lässt. Ziel ist nicht eine möglichst hohe Zahl von E-Lkw, sondern ein Netz, in dem zusätzliche Routen an einen funktionierenden elektrischen Korridor anschließen können.

Der letzte Diesel-Lkw ist aus diesem Verbundnetz noch nicht verschwunden, eine andere Grenze ist aber bereits durchbrochen: die zwischen den elektrischen Einzellösungen mehrerer Unternehmen. Genau dieser Lückenschluss macht aus Fahrzeugen eine Lieferkette. Und der Schokoriegel und die Packung Tiernahrung im Einkaufswagen bei Rewe werden zum Symbol für eine Logistik, die nicht nur emissions-ärmer, sondern auch krisenfester und zukunftsfähiger ist – und damit verdientermaßen den BVL-Logistikpreis 2026 gewinnt. (bo) ■

Kennzahlen im Überblick



3,7 Millionen
elektrisch gefahrene
Kilometer



1,1 Millionen
Liter Diesel eingespart

Projektzeitraum bis Ende August 2026

2025 konnte die Workwear-Marke Strauss die Auszeichnung entgegennehmen.



Die BVL Supply Chain CX als Bühne für den Deutschen Logistik-Preis

Die Bewerbungen um den Deutschen Logistik-Preis 2026 standen im Zeichen der Elektrifizierung: Sowohl der Preisträger als auch die Finalisten zeigen auf unterschiedliche Weise, wie sich Elektromobilität, Effizienz und zukunftsfähige Logistik verbinden lassen. Es konnte allerdings nur einen Gewinner geben – und der wurde am 21. Oktober im Rahmen der BVL Supply Chain CX in Berlin gekürt.

Schon seit 1984 können sich Unternehmen, die innovative Konzepte in Logistik und Supply Chain-Management entwickelt und umgesetzt haben, um den Deutschen Logistik-Preis der Bundesvereinigung Logistik bewerben. So sollen die Leistungen kluger Köpfe ausgezeichnet werden, um sie als Impuls- und Ideengeber sichtbar zu machen und andere zur Innovation anzuregen.

Die BVL Supply Chain CX bietet eine ganz besondere Bühne für die Preisverleihung. Doch zuvor steht viel sorgfältige Arbeit durch die unabhängige Jury an. Deren Mitglieder – Fachleute für Logistik und Supply Chain-

Management aus allen Bereichen der Wirtschaft – ermitteln den Preisträger in einem dreistufigen Verfahren:

Stufe eins: Self-Assessment mit Stichpunkten zum Projekt und Kennzahlen zu den erzielten Ergebnissen.

Stufe zwei: Einreichung der vollständigen Bewerbungsunterlagen bis Ende Juni des jeweiligen Jahres per E-Mail an die BVL-Geschäftsstelle, die sie an die Jurymitglieder weiterleitet. Die Jury hat dann sechs Wochen Zeit, ihr erstes Votum abzugeben. Die drei besten Einreichungen kommen ins Finale.

Stufe drei: Ein Auditing-Team besucht jährlich bis Anfang September die Finalisten, lässt sich die Projekte vorstellen und erstattet der Jury Bericht, die danach final abstimmt.

Auch Sie tragen mit innovativen Projekten zur Weiterentwicklung Ihrer Logistik bei, und das hat Strahlkraft über Ihr Unternehmen hinaus? Dann bewerben Sie sich um den Deutschen Logistik-Preis 2027! (bo) ■

»Der Deutsche Logistik-Preis macht sichtbar, was Logistik wirklich ist: die verbindende Kraft, die unsere Wirtschaft am Laufen hält.«

*Christian Mohr,
Jury-Vorsitzender des
Deutschen Logistik-Preises
und Geschäftsführer der
UnternehmerTUM GmbH*

Detaillierte Informationen
über den Wettbewerb:
www.bvl.de/dlp

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.
Schlachte 31, 28195 Bremen
Telefon: +49 / 421 / 17 38 40
Telefax: +49 / 421 / 16 78 00
E-Mail bvl@bvl.de
www.bvl.de

Projektleitung und Redaktion BVL:
Kolja Leoni (V.i.S.d.P.)

Kontakt zur Redaktion:

Telefon: +49 / 421 / 173 84 3423
E-Mail: leoni@bvl.de

Realisierung:

DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79
20097 Hamburg
www.dvvmedia.com

Projektleitung DVV:

Sven Mentel (men)
Telefon: +49 / 40 / 237 14-217
E-Mail: sven.mentel@dvvmedia.com

Redaktion DVV: Behrend Oldenburg (bo)

Gestaltung: Susann Hoffmann

Fotos und Illustrationen: siehe
Quellennachweise

Druck: Color+, Holzminden

Rechte:

Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste und Internet sowie Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach schriftlicher Zustimmung.

© Oktober 2026



Besonders stolz ist die Rüdinger Spedition auf ihre Ladetraverse: Die Fahrerinnen und Fahrer ziehen per Seil den Kabelarm herunter, aus dem sie dann bequem das Ladekabel entnehmen und in den Lkw einstecken können.

Erst bündeln, dann elektrifizieren

Die Rüdinger Spedition mit Sitz in Krautheim, Baden-Württemberg, verknüpft Mengenbündelung, digitale Steuerung und bessere Auslastung mit Elektro-Lkw. Das Projekt belegt beim Deutschen Logistik-Preis 2026 den zweiten Platz.

Ein Elektro-Sattelzug, zwei Schichten: Tagsüber fährt die Rüdinger Spedition Großkunden im Nahverkehr an, nachts übernimmt sie einen Hauptlauf zum Stückgut-Hub. 21 elektrische Sattelzugmaschinen setzt Rüdinger ein. Alle Nachtlinien werden nach Unternehmensangaben von Elektro-Lkw übernommen, mehr als die Hälfte der Nahverkehrsflotte fährt elektrisch.

Der Weg zu diesem gut organisierten Prozess begann bei der Sendungsstruktur. Im ländlichen Zustellgebiet lagen die Standorte der Empfänger weit auseinander. Die Menge aus einem einzelnen Stückgutnetzwerk war zu gering für wirtschaftliche Touren. Deshalb bündelte Rüdinger schrittweise Sendungen aus bis zu acht Netzwerken. Für 2026 rechnet das Unternehmen mit 460 Prozent mehr Eingangssendungen als noch im Jahr 2018. Die Kilometerzahl je Stopp sank im selben Zeitraum von 33 auf acht.

„Die Emissionsvermeidung beginnt für uns nicht beim Fahrzeug, sondern bei einem effizienten Stückgutprozess“, erklärt Projektleiter Max Rüdinger. „Digitale Systeme übersetzen unterschiedliche Datensätze und unterstützen die sendungsbezogene Wahl von Netzwerk und Transportweg. Lang-Lkw und Doppelstockverladung erhöhen zusätzlich die Auslastung der Hauptläufe.“

Schon 2023 hat Rüdinger die ersten schweren Elektro-Lkw in Betrieb genommen. In seiner Bachelor-Arbeit in Zusammenarbeit mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) hatte Max Rüdinger die Gesamtkosten von Diesel- und Elektro-Lkw für die einzelnen Einsätze verglichen. Besonders günstig schneiden demnach Elektro-Lkw auf Touren mit hoher Laufleistung und hohem Maut-Anteil ab. „Wir elektrifizieren nicht nach dem Gießkannenprinzip. Entscheidend ist, dass alle Faktoren einschließlich eines günstigen Depotstroms zusammenspielen“, erläutert Rüdinger.

Heute gehören 38 Elektro-Lkw zur Flotte. Photovoltaik, Batteriespeicher, ein größeres Bezugsvolumen, Spotmarkttarif und intelli-

gente Ladesteuerung senken die Stromkosten nach Unternehmensangaben zusammen um rund sechs Cent je Kilowattstunde.

Das Ergebnis vermarktet Rüdinger als „CO₂-freies Stückgut“. Bei entsprechend gebuchten Sendungen erfolgen Abholung und erster Hauptlauf bis zum Hub mit eigenen Elektro-Lkw. Für den regulären Transportabschnitt als Partner berechnet Rüdinger die elektrische Transportleistung, die sein Unternehmen für übernommene Netzwerksendungen erbringt. Bis 2029 soll der eigene Nahverkehr vollständig elektrifiziert sein. (bo) ■



Gemeinsam mit der Designerin Renate Gresser hat das Rüdinger-Team sein Projekt in der eigenen Umschlaghalle festgehalten.

Insgesamt vier Elektro-Fahrzeuge sorgen für die autonome Transformation. Sie verkehren mithilfe integrierter Sensoren auch unabhängig von einer Internetverbindung.

Wenn 500 Meter zum Engpass werden

Am Standort Neunburg vorm Wald des Snackherstellers Lorenz liegen Produktion und Zentrallager 500 Meter auseinander. Das Projekt „Pathfinder“ soll den Pendelverkehr automatisieren und elektrifizieren. Es belegt beim Deutschen Logistik-Preis 2026 Platz drei.

Lorenz mit Hauptsitz in Offenbach am Main bewegte über die kurze Strecke bislang rund 180.000 Paletten mit etwa 5.500 Transporten pro Jahr. Dieselbetriebene Lkw übernahmen die Fahrten. Die Disposition reagierte manuell auf den Transportbedarf, während die Puffer am Ende der Produktionslinien gering waren. „Die Strecke ist kurz, für unsere Produktion aber hochkritisch: Gerät der Abtransport ins Stocken, kann sich der Rückstau bis in die Fertigung erstrecken“, sagt die Warehouse-Managerin Isabelle Hönig, die mit Svenja Posthaus, Projektmanagerin Logistik, zum „Pathfinder“-Projektteam gehört.

Während Rüdinger Elektro-Lkw im Stückgutnetz einsetzt, liegt der zusätzliche Hebel bei Lorenz in der Automatisierung: Vier autonome E-Fahrzeuge ohne Fahrerkabine sollen die Transporte übernehmen und jeweils 15 Paletten aufnehmen. Eine digitale Plattform priorisiert die Aufträge und macht die Fahrzeugbewegungen in Echtzeit sichtbar. Das Projekt startete am 1. Juli dieses Jahres mit ersten Transporten in Richtung Regelbetrieb. Durchschnittlich sollen täglich ca. 1.200 Paletten bewegt werden, 1.350 sind maximal möglich.

„Autonom heißt für uns nicht unbeaufsichtigt: Ein Local Operator betreut die Fahrzeuge vor Ort, in kritischen Situationen kann ein Remote Operator die Steuerung übernehmen“, erklärt Posthaus. Zwei elektrische Lkw und vier Trailer sind als Fallback-Lösung vorgesehen.

Eine besondere Herausforderung des Projekts liegt darin, Fahrzeuge, Plattform und Warenfluss während des laufenden Betriebs in die Brownfield-Anlage zu integrieren. Der Ansatz von Lorenz zeigt jedoch, dass ein grundlegender Neubau der Werkslogistik nicht erforderlich ist. Die abgasemissionsfreien Fahrzeuge nutzen zudem Strom aus der werkseigenen Photovoltaik-Anlage. Mit dem Betreibermodell „Transport as a Service“ bezieht Lorenz die Transporte als Dienstleistung vom schwedischen Technologieunternehmen Einride AB. Nach Berechnungen des Unternehmens soll der Break-even-Point schon nach einem Betriebsjahr erreicht werden.

Die Verantwortlichen sehen ihr Projekt als Puzzleteil einer größeren Entwicklung: Als nächsten Schritt prüft Lorenz den fahrerlosen Transport auf öffentlicher Straße und erwägt außerdem ein System zum automatischen Be- und Entladen.

(bo) ■



Die Kapazität pro Fahrzeug beträgt 15 Paletten. Insgesamt können bis zu 1.350 Paletten am Tag über das Gelände befördert werden.



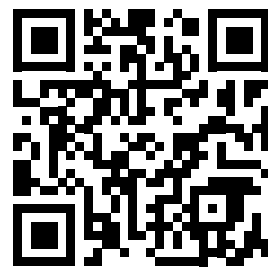
Das Ziel des Lorenz-Projektteams war es, reaktive dieselbetriebene Transporte durch eine proaktive, automatische Steuerung zu ersetzen.

Die **TOP100** der Logistik 2025

Der aktuelle Überblick
über den deutschen Logistikmarkt

**Unentbehrlich
für Entscheider
in der Logistik-
branche!**

Jetzt direkt hier bestellen:
www.dvz.de/cx-top100



**AUFLAGE
2025/2026**



Die „TOP100 der Logistik“ liefern Ihnen die neuesten **Kennzahlen, Analysen und Bewertungen zu Branchen und Teilmärkten** sowie den **Top-Playern der Logistikwirtschaft** - der aktuellste Überblick über den deutschen Logistikmarkt.

Ihre Bestellmöglichkeiten:



www.dvz.de/cx-top100



service@dvvmedia.com



040 237 14 240



DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg

Gesponsort von

