

#1

— 2020 —

FERNVERKEHR

5 Fragen an: Franz Hanzlik von der Georg Boll GmbH & Co. KG

Im Porträt: Die Leipziger Logistik & Lagerhaus GmbH

AUSPACKEN UND SOFORT LOSLEGEN.

Mit Desktop Virtualisierung von EIKONA Systems sind Ihre Mitarbeiter schnell startklar – egal von wo aus sie gerade arbeiten.

Mit virtualisierten Desktops lassen sich IT-Infrastrukturen kosteneffizienter und sicherer betreiben als traditionelle Umgebungen mit eigener Hardware und lokaler Software.

Mit der Desktop Virtualisierungslösung von EIKONA Systems mieten Sie IT-Arbeitsplätze „out of the box“. Zum Leistungsbündel gehört neben einem sogenannten Thin Client mit Tastatur und Maus für den Büro-Arbeitsplatz der virtuelle Desktop samt Basis-Bürosoftware aus dem EIKONA Rechenzentrum. Wenn die Hardware eintrifft, läuft alles ganz einfach:
Auspacken, einschalten und loslegen: Ihr Arbeitsplatz ist fertig eingerichtet.

Lassen Sie sich unverbindlich beraten: +49 (0) 9381 71 77 80

www.eikona-systems.de

 **EIKONA**
SYSTEMS

#1



Liebe Leserinnen und Leser,

irgendwas ist doch anders, werden Sie sicher gedacht haben, als Sie sich diese Ausgabe der ELVIS News gegriffen und einem ersten kritischen Blick unterzogen haben. Recht haben Sie. Getreu dem Richard Wagner-Spruch „Wandel und Wechsel liebt, wer lebt“, haben wir unsere Hauszeitung erst gehörig entstaubt und dann generalüberholt.

Statt eines großformatigen Fotos prangt auf der Titelseite nun eine Kombination aus einem Rautenzeichen, bekannter als Hash-tag und als solcher eine der Grundlagen der modernen Kommunikation, und der Nummer der Ausgabe. Ins Auge stechen zudem das Format – etwas kleiner als DIN A4 – und die kongruente Farbgebung. Letztere wird von Ausgabe zu Ausgabe wechseln und damit zusätzlich für Unterscheidbarkeit sorgen. Auch inhaltlich hat sich einiges verändert. Am auffälligsten dürfte fraglos die monothematische Gestaltung sein. Dieses Heft beispielsweise widmet sich schwerpunktmäßig dem Fernverkehr. In der nächsten Ausgabe hingegen werden wir in aller Ausführlichkeit die verschiedenen Facetten des Themas Nachhaltigkeit beleuchten.

Unseren Fokus werden wir dabei jeweils auf die Aspekte richten, die Sie und Ihr Unternehmen in besonderer Weise betreffen. So wollen wir den Nutzwert dieser Zeitschrift für Sie, liebe Leser, nochmals erhöhen. Aus diesem Grund sind wir sehr daran interessiert, von Ihnen zu erfahren, was Ihnen gefällt, was weniger und was Sie vielleicht vermissen. Zu diesem Zweck haben wir eigens eine Email-Adresse eingerichtet, über die Sie sich direkt an uns wenden können: **redaktion@information-presse.de**. Wir freuen uns, wenn Sie von dieser Möglichkeit rege Gebrauch machen! Gerne auch, wenn wir einmal über Ihren Betrieb berichten sollen. In diesem Sinne: Lassen Sie von sich hören!

Ihr Jochen Eschborn, Vorstand

NEUES JAHR UND NEUE CHANCEN FÜR DEN FERNVERKEHR

Passend zum Jahreswechsel freut sich die ELVIS-Familie über Zuwachs:

Vier neue Partner verstärken den Verbund. Dieses Wachstum bedeutet gleichzeitig mehr Möglichkeiten, weitere Kooperationen einzugehen, Ressourcen zu sparen und damit nachhaltiger zu wirtschaften. Unsere neuen Netzwerkmitglieder heißen wir herzlich willkommen!



TRANSPORT KOMBI AS D.O.O.

Srdačna dobrodošlica! Seit Januar 2020 ist Transport Kombi AS d.o.o. (TKA) aus Krnjevo in Serbien neuer Partner im ELVIS-Netzwerk. Das Speditionsunternehmen hat bereits langjährige Erfahrungen im nationalen und internationalen Transport- und Logistikwesen. Gemäß ihrem Motto „Wir verbinden Ost und West“ vernetzt TKA täglich den gesamten Westbalkanraum mit sämtlichen west- und mitteleuropäischen Ländern. Das Unternehmen mit seinem Standort in Zentralserbien ist insbesondere für die Sparten Automotive, Bau, Elektro, Chemie, Nahrungsmittel, Papier und Tabak tätig.

www.tka.rs

17111 LOGISTIK GMBH



Über 70 Jahre Logistikerfahrung - Die 17111 Logistik GmbH aus dem schleswig-holsteinischen Osterrönfeld bei Rendsburg ist seit 1947 Dienstleister für die Beschaffungs-, Lager- und Distributionslogistik. Mit einer Lager- und Umschlagfläche von 13.000 Quadratmetern sowie rund 100 Beschäftigten bedient das Speditionsunternehmen viele national sowie international tätige Unternehmen. 17111 hat sich dabei insbesondere auf den norddeutschen und skandinavischen Raum spezialisiert.



www.17111.com [Transit-Transport-Logistik-17111](#)



inTime
AGILE LOGISTICS

INTIME EXPRESS LOGISTIK

Gegründet im Jahr 1987, ist die inTime Express Logistik GmbH heute mit 24 Standorten in Europa der Marktführer im Bereich Agile Logistics und spezialisiert auf den Expressversand. Zu den Transportdienstleistungen auf der Straße und in der Luft gehören unter anderem standardisierte Megatrailer Transporte und die Projektlogistik. Mit 600 Mitarbeitern und 1.500 Fahrzeugen wickelt das Unternehmen zahl-

reiche Aufträge für namenhafte Kunden ab. Eine wichtige Säule in diesem Zusammenhang ist das eigene Netzwerk, bestehend aus einer Vielzahl von europäischen Partnern. Aktiv ist der Logistikspezialist im Übrigen auch in den sozialen Netzwerken. Unter dem Motto "We handle the unexpected" ist die inTime Express Logistik GmbH unter anderem auf Instagram unterwegs.

www.intime.de
[intime.agile](https://www.facebook.com/intime.agile)
[intime.agile](https://www.instagram.com/intime.agile)
[intimeexpress-logistikgmbh](https://www.instagram.com/intimeexpress-logistikgmbh)

THORSTEN DIEM SPEDITION GMBH



„WIR SIND DIEManschaft!“ ist das Motto, unter dem die Spedition Diem regelmäßig seine über 3.000 Abonnenten auf Instagram mit den neuesten Infos und Fahrerfotos versorgt.

Mit nur vier Sattelzügen und sechs Mitarbeitern wurde die Thorsten Diem Spedition GmbH 2004 ins Leben gerufen. Heute, 16 Jahre später, hat sich der Familienbetrieb aus Wernau am Neckar mit 60 Zugmaschinen, 90 Aufliegern und 90 Mitarbeitern als mittelständischer Speditionsdienstleister etabliert. Die Kernkompetenzen des Unternehmens umfassen die Beschaffungs- und Distributionslogistik sowie die Lagerhaltung. Vom Firmensitz aus wickelt Diem nationale und internationale Ladungs- und Teiladungsverkehre ab. Dabei setzt das Unternehmen auf engagierte und motivierte Mitarbeiter nebst modernster und vielfältiger Technik seiner Fahrzeuge.

www.diem-spedition.de
[speditiondiem](https://www.facebook.com/speditiondiem)
[spedition_diem](https://www.instagram.com/spedition_diem)

MEHR VERANTWORTUNG ALS MANCHER MANAGER

Allen Bestrebungen zum Trotz, den Gütertransport auf der Schiene auszubauen, ist der Lkw weiter mit großem Abstand das wichtigste Transportmittel in Deutschland. Nahezu 72 Prozent der Transportleistung, nämlich 316,8 Milliarden Tonnenkilometer, wurden 2018 hierzulande auf der Straße erbracht. Tendenz steigend. Ein Großteil davon erfolgte über Strecken von mehr als 150 Kilometer – und damit im Fernverkehr, der insofern von großer Bedeutung für die deutsche Logistik ist.



Als eine der größten Export-Nationen der Welt und als eines der wichtigsten Transit-Länder Europas hat der Fernverkehr in Deutschland traditionell einen hohen Stellenwert. Dennoch ist der Ruf gerade dieser Sparte der Transportbranche schlecht. Die endlosen Lkw-Ströme, die sich über die rechten Spuren der Autobahnen schieben, verstopfen nur die Straßen und verursachen Unfälle, lautet das gängige Klischee. Gewandelt hat sich auch das Ansehen der Fernfahrer. Früher Könige der Landstraße, gelten sie heute als moderne Sklaven. Dass Wirtschaft und Gesellschaft ohne sie binnen kürzester Zeit zum Erliegen kämen, wird dabei gerne übersehen.

Tatsächlich prägen enge Zeitpläne und eine Rund-um-die-Uhr-Überwachung heute das Berufsbild wesentlich. Keine Frage: Der Job ist belastend, das Risiko hoch, der Druck beachtlich. In Kombination mit dem schlechten Image der Berufskraftfahrer wundert es wenig, dass es an Nachwuchs mangelt und viele Unternehmen kaum mehr qualifizierte Fahrer finden. Am stärksten hiervon betroffen ist der Fernverkehr. Allerdings zeigt das in der öffentlichen Wahrnehmung gezeichnete Bild des Berufskraftfahrers nur die eine Seite der Medaille. „Regelmäßig unterschlagen wird, dass der Arbeitsalltag abwechslungsreicher und das Anforderungsprofil anspruchsvoller ist als in vielen anderen Berufen“, sagt Frank Hanzlik, Geschäftsführer der Georg Boll GmbH & Co. KG. Das Logistikunternehmen mit Sitz in Meppen ist seit Jahrzehnten im Fernverkehr tätig und generiert in diesem Geschäftsfeld einen Großteil seines Umsatzes. Hanzlik: „Die Fahrer müssen nicht nur die komplexe Fahrzeugtechnik beherrschen, sich mit der Ladungssicherung und dem Handling von Gefahrstoffen auskennen, sie müssen darüber hinaus mit modernsten Telematik- und Transport-Management-Systemen umgehen und sind für Waren verantwortlich, deren Wert sich nicht selten im sechs-



Um die Situation auf der Straße zu entschärfen, bedarf es europaweit einheitlicher Regelungen. Hier ist vor allem die Politik gefragt.

stelligen Bereich bewegt.“ Als diejenigen mit direktem Kontakt zum Kunden seien sie zu guter Letzt zudem die Visitenkarte ihres Unternehmens. „Es gibt Manager, die weniger Verantwortung tragen.“

Mehr Unternehmen betreiben Imagepflege

Nur hat es die Branche lange versäumt, diese Aspekte des Berufs öffentlich zu kommunizieren und zu wenig getan, um das schlechte Image zu korrigieren. Angesichts des Fahrermangels hat inzwischen allerdings ein Umdenken eingesetzt. Immer mehr Speditionen legen Marketingkampagnen auf und betreiben Imagepflege. In die Karten spielt ihnen dabei der boomende Onlinehandel, durch den viele Konsumenten heute einen viel engeren und vor allem positiveren Bezug zur Logistik haben als noch vor wenigen Jahren. Dennoch wird die Branche auch in Zukunft nicht umhin kommen, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das öffentliche Bild des Berufskraftfahrers nachhaltig zu verbessern.

IMMER MEHR SPEDITIONEN LEGEN IMAGEKAMPAGNEN AUF



"Um Geld zu sparen, versuchen viele Fernfahrer, sich selbst zu versorgen und bereiten ihre Mahlzeiten auf mitgeführten Campingkochern zu."

osteuropäische Mitbewerber verlieren, die mit deutlich niedrigeren Personalkosten kalkulieren können. Dieser Nachteil lässt sich mit Konzepten wie dem Elvis-Teilladungsnetzwerk, das seinen Mitgliedern über den Hub in Knüllwald systematische Begegnungsverkehre ermöglicht, zwar teilweise kompensieren, aufhalten können sie die Entwicklung aber nicht. So ist der Anteil von deutschen Lkw auf den Autobahnen unverändert rückläufig und sank zuletzt von 55 Prozent in 2018 auf 54,4 Prozent im vergangenen Jahr.

Gefragt ist daher auch die Politik, die für einheitlichere Wettbewerbsbedingungen in Europa sorgen und das Sozialdumping erschweren muss. Genau hierauf ab zielt das so genannte Mobilitätspaket. Das Gesetzesvorhaben sieht unter anderem eine achtwöchige Rückkehrpflicht von Fahrer und Fahrzeug ins Land ihrer Registrierung vor sowie die Möglichkeit, die Kabotage auch im Kombinierten Verkehr einzuschränken. Die Diskussionen hierüber ziehen sich jedoch mittlerweile zweieinhalb Jahre und alle Anläufe, eine Einigung zu erzielen, verliefen bis dato ins Leere. Bisweilen schicken die osteuropäischen Transportunternehmen ihre Fahrer weiter über Monate kreuz und quer durch Europa.

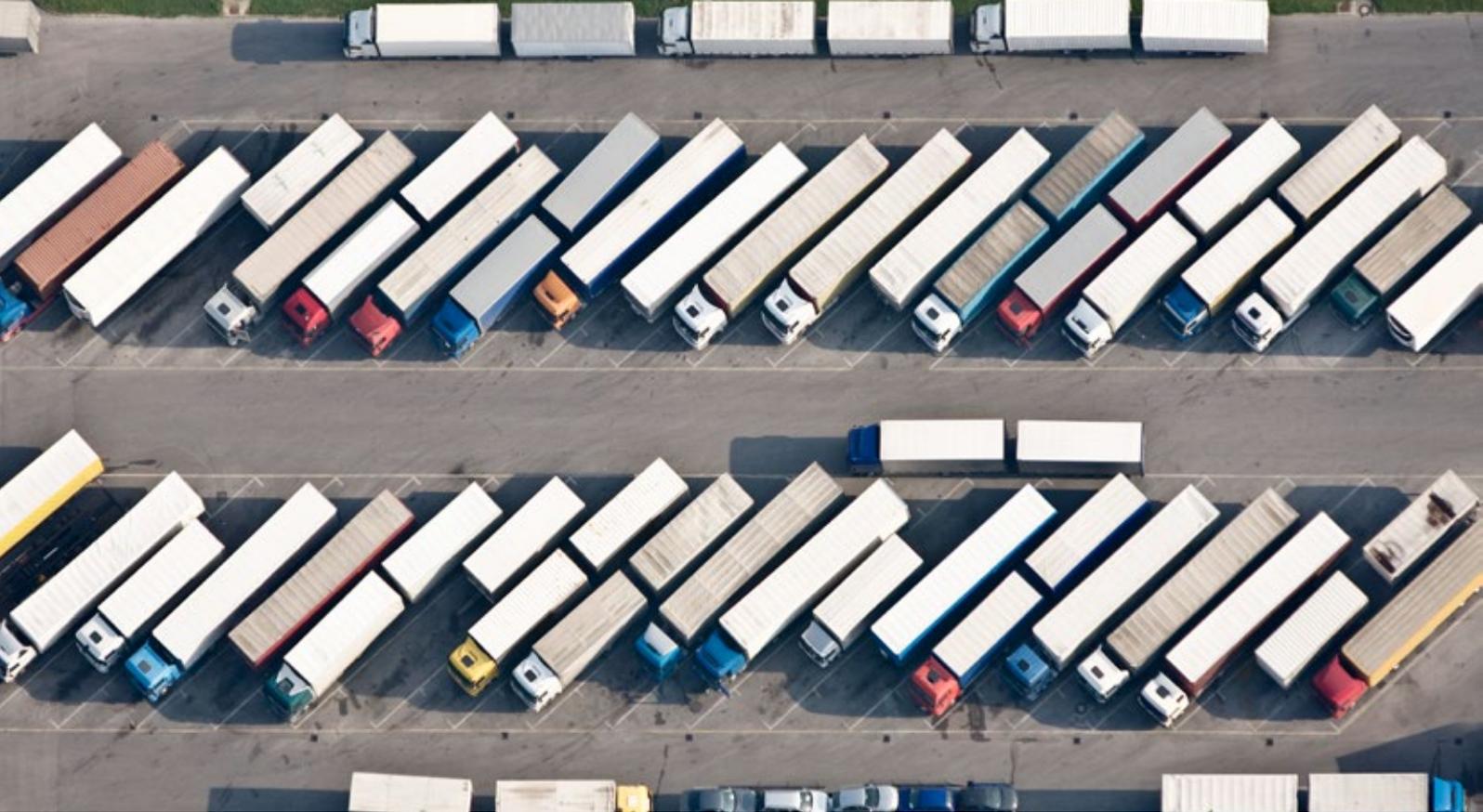
Daran hat auch das sogenannte Kabinenschlafverbot wenig geändert, wonach die Fahrer ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht mehr im Lkw verbringen dürfen. Die neue Regelung, mit der die Bedingungen für die Fahrer verbessert und das Lohndumping erschwert werden sollen, ficht Hanzlik nicht an. Allein damit, Verbote aufzustellen, sei es allerdings nicht getan. Für ihre Durchsetzung seien Kontrollen unerlässlich. Nur sind die äußerst lax. Abgesehen davon sind die Fahrer nicht verpflichtet, die Hotelrechnungen aufzubewahren, sodass

Digitalisierung bedingt transparente Preisgestaltung

Aber nicht nur das Fahrer-Problem macht den Transportunternehmen zu schaffen. Auch der immense Preisdruck erschwert es ihnen, auskömmlich zu wirtschaften. Die Ursache hierfür sieht Hanzlik vor allem in der Digitalisierung. Denn obwohl sich auf der Leistungsseite im Grunde nichts verändert hat – gestern wie heute geht es darum, Waren zuverlässig von A nach B zu transportieren –, ist das Geschäft heute ein anderes als früher. „Noch vor einigen Jahren wurden Aufträge in erster Linie telefonisch und über persönliche Kontakte vergeben. Inzwischen führt der Weg zumeist über Ladungsbörsen im Internet“, erklärt Hanzlik. Damit einhergehend habe eine neue Transparenz in die bis vor kurzem sehr verschlossenen Branche Einzug gehalten. Wo die Preisgestaltung früher ein gut gehütetes Geheimnis war, reichen nun ein paar Klicks, um sich darüber zu informieren, wer wieviel für welchen Auftrag in Rechnung stellt.

Deutsche Spediteure verlieren Marktanteile im Fernverkehr

Diese Entwicklung kommt besonders den Verladern zugute, die so deutlich günstigere Konditionen durchsetzen können. Mehr denn je ist seither der Preis ausschlaggebend für die Vergabe eines Auftrags. Die Qualität spielt allenfalls noch eine untergeordnete Rolle. Mit der Folge, dass die deutschen Spediteure vor allem im Fernverkehr Marktanteile an



Nach einer aktuellen Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) fehlen an den Autobahnen in Deutschland mehr als 23.000 Lkw-Parkplätze. Den Fahrern ist es dadurch oft nicht möglich, ihre vorgeschriebenen Pausen einzuhalten.

- ▶ die Kontrolleure ohnehin nur für den seltenen Fall ein Bußgeld verhängen können, dass sie jemanden auf frischer Tat ertappen.

Mehr als 23.000 Lkw-Parkplätze fehlen

Gleiches gilt mit Blick auf die Lenk- und Ruhezeiten. Auch hier ist der Kontrolldruck nicht sonderlich hoch. Allerdings haben die Fahrer oft auch gar keine Möglichkeit, die vorgeschriebenen Pausen einzuhalten, weil sie keinen geeigneten Stellplatz finden. Einer aktuellen Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) zufolge fehlen allein an und auf den deutschen Autobahnen mehr als 23.000 Lkw-Parkplätze. Im Vergleich zu 2013 hat sich die Zahl der fehlenden Abstellmöglichkeiten damit um mehr als das Doppelte beziehungsweise im Vergleich zu 2008 um fast zwei Drittel erhöht. Und das, obwohl zuletzt zahlreiche Anlagen vergrößert und neue gebaut wurden.

Die Ursachen hierfür sind vielfältig. An vorderster Stelle steht fraglos das stetig wachsende Verkehrsaufkommen. So wuchs nach Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes die von deutschen Lkw im Jahr 2018 transportierte Gütermenge auf 3,201 Milliarden Tonnen,

was gegenüber 2017 eine Zunahme je Arbeitstag von 0,8 Prozent entspricht. Damit wurde der Langzeithöchstwert aus dem Jahre 2000 (3,181 Milliarden Tonnen) übertroffen. Auch die transportweitenabhängige Beförderungsleistung nahm nochmals zu. Sie erreichte 2018 insgesamt 316,767 Milliarden Tonnenkilometer. Diese Entwicklung war absehbar. Insofern müssen sich Politik und Verwaltung die Vorhaltung machen lassen, zu spät und allenfalls halbherzig auf das sich abzeichnende Problem reagiert zu haben.

Dabei ist die Logistik für die deutsche Wirtschaft systemrelevant. Nach der Automobilwirtschaft und dem Handel ist sie der drittgrößte Wirtschaftsbereich. Mit mehr als drei Millionen Beschäftigten setzte die Branche im vergangenen Jahr rund 279 Milliarden Euro um. Auch wenn der Transport der Güter nur knapp die Hälfte der logistischen Leistungen ausmacht, die hierzulande erbracht werden, ist seine volkswirtschaftliche Relevanz enorm. Insgesamt beläuft sich der Logistikmarkt in Europa auf 1.120 Milliarden Euro (2018). Mit rund 25 Prozent ist der deutsche Anteil daran überdurchschnittlich hoch. Die Frage lautet nur: Wie lange noch?

5 FRAGEN AN

Frank Hanzlik, Geschäftsführer
der Georg Boll GmbH & Co. KG

"Im Segment Komplettladungen ist das Geschäft tatsächlich schwierig."

Herr Hanzlik, Ihr Unternehmen ist seit Jahrzehnten im Fernverkehr tätig. Wie hat sich die Sparte in den vergangenen Jahren verändert?

Die auffälligste Veränderung bezieht sich sicher auf die Wettbewerbssituation. Vor 20 Jahren war der Markt für Teil- und Komplettladungen – obwohl deutlich kleiner – bei Weitem noch nicht so hart umkämpft wie heute. Das gilt sowohl in Bezug auf die Aufträge als auch auf die Fahrer.

Was sind die Ursachen?

Es ist natürlich schwer zu sagen: daran liegt's. Wie eigentlich immer im Leben lassen sich verschiedene Ursachen finden. Aber die größten Auswirkungen sind fraglos der Digitalisierung zuzuschreiben. In ihrer Folge hat der Markt erheblich an Transparenz gewonnen, was wiederum die Preise hat fallen lassen.

Inwieweit sorgt mehr Transparenz denn für niedrigere Preise?

Die Branche, in der wir uns bewegen, war früher äußerst verschlossen. Man brauchte gute Kontakte und hing fast nur am Telefon, denn die Aufträge wurden mehr oder weniger ausschließlich über persönliche Beziehungen vergeben. Wer womit wie viel verdiente, war ein gut gehütetes Geheimnis. Speziell im Fernverkehr wird heute der überwiegende Teil der Aufträge über Internet-Börsen vergeben – für alle einsehbar und nachvollziehbar. Das sorgt für mehr Wettbewerb – vor allem aus Osteuropa, wo die Personalkosten niedrig sind –, was wiederum die Preise sinken lässt.

Heißt das, der Fernverkehr lohnt sich für deutsche Logistiker heute nicht mehr?

Im Segment Komplettladungen ist das Geschäft tatsächlich schwierig. Anders stellt sich die Lage bei den Teilladungen dar, wo oft individuelle Lösungen gefragt sind, die viel Know-how und Erfahrung erfordern.

Hier können deutsche Speditionen nach wie vor punkten. Den gleichen

Weg versuchen wir im Fernverkehr zu gehen, indem wir Leistungen und Services anbieten, die über den reinen Transport hinausgehen. So unterhalten wir beispielsweise eine eigene Zollabfertigung und beschäftigen ausschließlich gut ausgebildete Fahrer, die etwa auch mit Gefahrgut umgehen können.

Deswegen sind wir nach wie vor auch auf der Fernstrecke konkurrenzfähig.

"Sowohl bei den Fahrern als auch bei den Disponenten ist der Markt leergefegt."

Was erschwert Ihnen – neben dem Preisdruck – das Geschäft?

Der Fachkräftemangel. Sowohl bei den Fahrern als auch bei den Disponenten ist der Markt leergefegt. Deshalb bieten wir attraktive Arbeitsbedingungen und setzen verstärkt darauf, unser Personal selbst auszubilden.

BOLL | Logistik

Frank Hanzlik, Geschäftsführer
der Georg Boll GmbH & Co. KG





Die Wurzeln der Georg Boll GmbH & Co. KG reichen zurück bis ins Jahr 1865. Geführt wird das Familienunternehmen inzwischen bereits von der fünften Generation von Ulrich Boll, Frank Hanzlik und Jörg Gerdemann. Für den reibungslosen Ablauf in sämtlichen Unternehmensbereichen sorgen heute rund 500 Mitarbeiter. Der Fuhrpark umfasst 150 ziehende Einheiten. Der jährliche Umsatz beträgt 40 Millionen Euro. www.boll-logistik.de



Anzeige

OMV Card

Die Tankkarte für Ihr Unternehmen

OMV Commercial
CLOSE TO YOU

SPEZIAL-
KONDITIONEN
FÜR ELVIS-
PARTNER!

www.omv.de/omv-card

OMV Commercial

Alle Vorteile auf einen Blick:

- einfach und bargeldlos bezahlen mit nur einer Karte
- europaweit akzeptiert an über 20.000 Tankstellen in 32 Ländern
- übersichtliche, monatliche Rechnung aller bezogenen Leistungen
- einfaches und praktisches Online-Portal

Einfach im ELVIS blue.net den OMV Card Antrag ausfüllen und senden an info.omvcardsales@omv.com

**Die Energie für ein
besseres Leben.**





Ja, ich weiß, zu viel Aufregung ist der Gesundheit abträglich. Zum Glück wird man mit den Jahren gelassener und beherrschter. Puls und Blutdruck schnellen heute nur noch selten in Höhen, die meinen Arzt kribbelig werden lassen. Hin und wieder aber reichen kontrolliertes Ein- und Ausatmen dann doch nicht, um ein ungesundes Anschwellen der Halsschlagader zu verhindern. Zuletzt war häufig Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer maßgeblich daran beteiligt, wenn das passierte. Denn egal, was der CSU-Politiker anfasst, es geht verlässlich in die Hose. An erster Stelle zu nennen ist in diesem Zusammenhang fraglos das Maut-Debakel, das den Steuerzahler bis zu einer halben Milliarde Euro kosten könnte. Aber auch bei der Bahn läuft es derzeit nicht rund – trotz zusätzlicher Mittel in Höhe von fast 90 Milliarden Euro. Ebenfalls düster sieht es auf Deutschlands Straßen aus. Nach eigener Auskunft des Bundesverkehrsministeriums seien bei Messungen 2017/2018 auf einer Länge von mehr als 2616 Fahrspur-Kilometern Mängel hinsichtlich Fahrsicherheit und -komfort festgestellt worden.



Jochen Eschborn
Vorstand der ELVIS AG

Dazu kommt eine wachsende Parkplatz-Problematik. Laut einer Untersuchung des Bundesamtes für Straßenwesen (BASt) fehlen hierzulande mindestens 23.000 Lkw-Parkmöglichkeiten.

Naja gut, nicht überall sind die Zustände derart marode. In Bayern scheint die Welt noch ganz in Ordnung. Kein Wunder. So investierte beispielsweise allein die Deutsche Bahn in der Zeit von 2009 bis 2018 drei Milliarden Euro in dem südlichen Bundesland. Zum Vergleich: Das bevölkerungsreichere Nordrhein-Westfalen bekam nur 519 Millionen Euro ab. Bevorzugt wurde das CSU-Stammland wohl auch beim Straßen- und Brückenbau, bei Sofortprogrammen und dem Breitbandausbau. Allein im vergangenen Jahr flossen in die Fernstraßen im Freistaat mehr als zwei Milliarden Euro. NRW mit seinem dichten Autobahnnetz erhielt dagegen nur 1,39 Milliarden Euro. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Oh, ich merke, der Blutdruck steigt. Ich muss aufhören.

"Es geht verlässlich in die Hose."

Bitte bleiben Sie uns gewogen!

Ihr Jochen Eschborn



LEIPZIGER-Logistik.de

 **LEIPZIGER**
LOGISTIK & LAGERHAUS G.M.B.H.

1845

BW 9302



GLÜCK UND GOTTVERTRAUEN

**Die Leipziger Logistik & Lagerhaus GmbH
feiert in diesem Jahr ihr 30-jähriges Bestehen**

Vier Standorte, 40.000 Quadratmeter Lagerfläche, 240 Mitarbeiter, ein 140 ziehende Einheiten starker Fuhrpark und fast 50 Millionen Euro Jahresumsatz – die Leipziger Logistik & Lagerhaus GmbH, im Weiteren Leipziger genannt, ist in der Getränkelogistik heute einer der großen Dienstleister in Deutschland. Diesen Status hat sich Gründer und Inhaber Günter Bauer in nur 30 Jahren erarbeitet, mit „viel Glück und Gottvertrauen“, wie er selbst sagt. Zum Erfolgsrezept des 65-Jährigen gehört aber auch ein gerütteltes Maß Risikofreude. Angst vor Größen und Mengen habe er nie gehabt.

Unternehmer werden, selbstständig sein, sagt Günter Bauer, gebürtiger Baden-Württemberger und gelernter Speditionskaufmann, wollte er immer. „Das war ein fester Punkt in meiner Lebensplanung.“ Allerdings ist er auch als junger Mann realistisch genug zu erkennen, dass der Transport- und Logistikmarkt in Deutschland nicht gerade auf noch eine Spedition wartet. Aber Bauer hat Geduld und hält die Augen auf.

Und er hat Glück: Im November 1989 fällt die Mauer zwischen Ost- und Westdeutschland und öffnet unverhofft einen neuen, riesigen Markt. „Mir war sofort klar: Das ist meine Chance. Egal wer sich dort unternehmerisch engagiert, alle fangen bei null an.“ Wenige Tage vor seinem 35. Geburtstag macht sich Bauer dann ohne nennenswertes Startkapital auf den Weg nach Leipzig. Erstens, weil die Stadt geografisch gut liegt. Zweitens, weil sie aufgrund der Entfernung von Westdeutschland aus nicht ohne Weiteres abzudecken ist; und drittens, „weil sie neben Berlin die einzige ostdeutsche Stadt auf der ARD-Wetterkarte ist“, witzelt Bauer.

Was folgt, ist ein Paradebeispiel für „zur richtigen Zeit am richtigen Ort“: Auf der Suche nach einem Standort für sein noch zu gründendes Unternehmen spricht der 34-Jährige einen Pfortner des im Südwesten von Leipzig gelegenen Stahl- und Hartgusswerks

„Mir war sofort klar: Das ist meine Chance. Egal wer sich dort unternehmerisch engagiert, alle fangen bei null an.“

Bösdorf an. Dieser verhilft ihm kurzerhand zu einem Treffen mit dem Kombinateleiter. Es sollte eines der wichtigsten Gespräche werden in Günter Bauers Leben. Am Ende hat der Spediteur in spe nicht nur den Pachtvertrag für ein 30.000 Quadratmeter großes Grundstück nebst Lagerhalle in der Tasche, sondern verfügt obendrein über einen Fuhrpark, bestehend aus zwei offenen W50-Vielzweck-Lastkraftwagen, und einen Transportauftrag über 20.000 Jahrestonnen. „Ich habe im Rahmen eines Management-Buy-out den gesamten Werksverkehr übernommen – inklusive Fahrzeuge und Fahrer. Das war wie ein Sechser im Lotto“, sagt Bauer rückblickend und ergänzt: „Das war eine komplett verrückte Zeit. Alles war im Umbruch.“ Im März 1990 gründet der Jungunternehmer schließlich die Leipziger Logistik und Lagerhaus GmbH und



Günter Bauer, Geschäftsführer
Leipziger Logistik

beantragt als einer der ersten in Leipzig eine Fernverkehrskonzession.

Das Geschäft floriert

Ab diesem Zeitpunkt geht es Schlag auf Schlag. 1992 gelingt es dem Gründer, den Kindernahrungshersteller Milupa als Kunden zu gewinnen und das Portfolio um die Sparte der Lebensmitteltransporte zu erweitern. „Gleichzeitig war das unser erster Lagerauftrag“, erinnert sich Bauer. Nur sechs Monate später stehen auch die Schwartauer Werke auf der Kundenliste. Das Geschäft floriert, das Unternehmen wächst. Neue Mitarbeiter werden eingestellt, neue Fahrzeuge angeschafft und ein Büro in Baden-Baden eröffnet. 1993 kauft Bauer eine 3,5 Hektar große, unmittelbar an das bestehende Betriebsgelände angrenzende Fläche und baut darauf eine neue Unternehmenszentrale und zusätzliche Lagerhallen. Ein Jahr später expandiert er in den Westen und gründet in Karlsruhe (heute Ettlingen) seine erste Niederlassung.



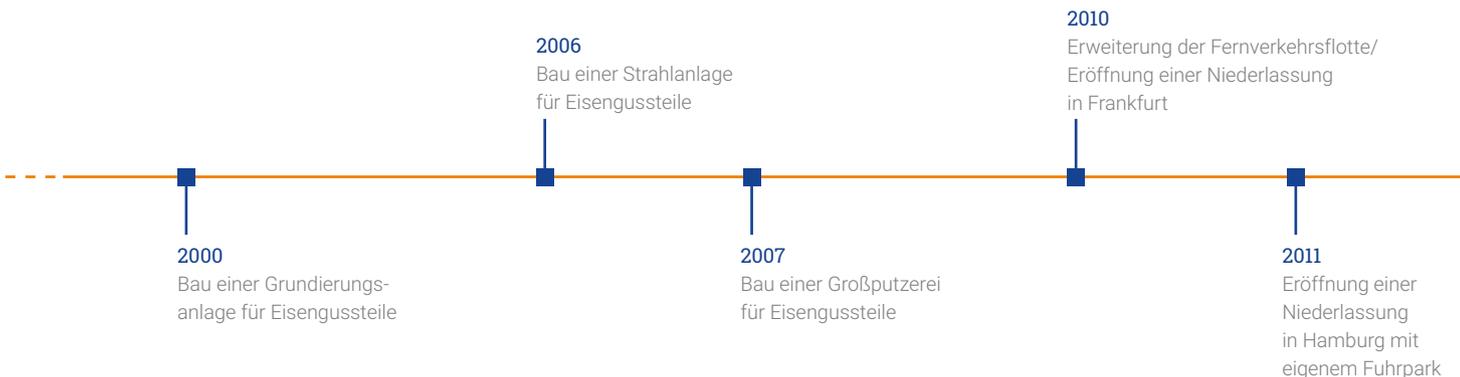
In der Getränke-logistik ist die Leipziger Logistik & Lagerhaus GmbH heute einer der großen Dienstleister in Deutschland. Diesen Status hat sich Gründer und Inhaber Günter Bauer in nur 30 Jahren erarbeitet.



„Rückblickend war das sicher unser schwerster Umsatzsprung.“

- ▶ Unter keinem guten Stern für die Leipziger steht hingegen das Jahr 1996: Das Stahl- und Hartgusswerk Bösdorf rutscht in die Insolvenz. Bauer verliert nicht nur seinen wichtigsten Auftraggeber, sondern bleibt auch auf Forderungen in Höhe von 400.000 DM sitzen. „Das war tatsächlich ein Schock und eine brenzlige Situation für uns, die wir letztlich nur dank einer Landesbürgschaft überstanden haben.“ Die endgültige Wende zum Besseren und gleichzeitig den Einstieg in den bis heute wichtigsten Geschäftszweig des Logistikers bringt ein Auftrag des Getränke-Multis PepsiCo. Zugute kommt Bauer dabei auch, dass er schon früh die wachsende Bedeutung eines durchgängigen Datenflusses in der Logistik erkannt und seine IT entsprechend ausgebaut hat. Heute unterhält sein Unternehmen sogar eine eigene IT-Abteilung.

Entwicklung der Leipziger Logistik & Lagerhaus GmbH



„Wahrscheinlich bedingt durch die räumliche Nähe haben sich bei uns schon früh auch osteuropäische Fahrer beworben.“

Günter Bauer, Geschäftsführer
Leipziger Logistik

In den Folgejahren wächst das Transportvolumen beständig und damit einhergehend Flotte und Lagerkapazitäten. Darüber hinaus baut die Leipziger den Bereich der Value Added Services aus und investiert in den Bau einer Grundierungsanlage für Eisengussteile (2000) sowie einer Strahlanlage (2006) und einer Großputzerei (2007). Zum Jahrtausendwechsel erreicht Bauer dann endlich ein weiteres Ziel: Der Sprung über die Fünf-Millionen-Euro-Umsatzgrenze. „Rückblickend war das sicher unser schwierigster Umsatzsprung. Danach war es einfacher“, sagt er. Inzwischen hat sich das Einzugsgebiet des Unternehmens längst auf ganz Deutschland ausgedehnt. 2010 erweitert der Logistikspezialist deshalb seine Fernverkehrsflotte, auf die 40 bis 45 Prozent des gesamten Transportaufkommens entfallen, um weitere 70 Fahrzeuge. Im gleichen Jahr eröffnet die

Leipziger eine Niederlassung in Frankfurt, nahe des PepsiCo-Deutschlandsitzes, dessen Haus-Spediteur das Unternehmen nun ist. Nur ein Jahr später folgt die Gründung eines Ablegers in Hamburg mit zunächst 4.000 Quadratmetern Lagerfläche und eigenem Fuhrpark. Auch strategisch wächst das Unternehmen und erschließt mit der Einrichtung einer Art-Consulting-Abteilung (2013) und der Gründung der LEIPZIGER Galerie (2014) neue Geschäftsfelder.

Von dem Problem, qualifiziertes Fahrpersonal zu finden, unter dem viele Mitbewerber leiden, bleibt Bauer unterdessen verschont. „Wahrscheinlich bedingt durch die räumliche Nähe haben sich bei uns schon früh auch osteuropäische Fahrer beworben“, berichtet der 65-Jährige. Viele erweisen sich nicht nur als zuverlässig, sondern lotsen obendrein weitere Fahrer aus ihrer Heimat zur Leipziger, sodass ihr Anteil mit der Zeit stetig wächst. Bauer forciert diese Entwicklung, indem er Betriebswohnungen mietet und hilft, das Wohnproblem vieler Fahrer zu lösen. Bereit, ausgetretene Wege zu verlassen, ist der Spediteur auch an anderer Stelle: Derzeit rüstet er einen Großteil seines Fuhrparks auf CNG-betriebene Fahrzeuge um. „Das spart bei der Maut und verringert unseren CO²-Ausstoß, wobei das über die Frachtrate leider nicht vergütet wird.“

Was die Zukunft betrifft ist Bauer guter Dinge. Mit Tochter und Schwiegersohn, die sich längst auf verantwortlichen Positionen im Unternehmen bewährt haben, ist die Nachfolge gesichert. Ans Aufhören denkt der 65-Jährige trotzdem nicht. Nach wie vor ist seine Arbeitswoche mindestens 60 Stunden lang, reißt er auf dem Weg zu Kunden jährlich rund 45.000 Kilometer auf den Autobahnen ab. Außerdem gibt es da ein Ziel, das er unbedingt noch abhaken will: „Ich habe mir fest vorgenommen, die 50-Millionen-Umsatzmarke zu knacken. Wäre doch schön, wenn das passend zum 30-jährigen Bestehen der Leipziger gelänge.“

www.leipziger-logistik.de ■

2013

Einrichtung der Art-Consulting-Abteilung

2014

Gründung der LEIPZIGER Galerie

LEIPZIGER Logistik & Lagerhaus GmbH

Bösdorfer Ring 13-16
04249 Leipzig
Tel.: +49 341 426 89 - 0



MOBILITÄTSPAKET:

Neue Regeln im Fernverkehr absehbar

Die Themen Arbeitszeit und Vergütung sind in allen Branchen Dauerbrenner, da macht auch die Logistik keine Ausnahme. Erst jüngst hat der „Mobilitätspaket“ genannte Gesetzesentwurf, mittels dessen die Arbeits- und Sozialbedingungen für Kraftfahrer verbessert werden sollen, mit der Zustimmung durch den Verkehrsausschuss die nächste Hürde genommen. „Die Wahrscheinlichkeit, dass das Paket kommt, ist inzwischen also sehr hoch. Und es wird Folgen haben für die Logistikbranche. Besonders für den Fernverkehr“, sagt Christian Haas, Fachanwalt für Arbeitsrecht und Partner der Kanzlei Emrich Wangler Blank in Aschaffenburg.

Geplant ist unter anderem, dass die Vorschriften für den Zugang zum europäischen Güterkraftverkehrsmarkt sowie die Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten künftig auch für Kleintransporter ab 2,5t gelten, sofern sie im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Auch sollen Fernverkehr-Lkw künftig in regelmäßigen Abständen an den Firmensitz zurückkehren müssen. Aktuell steht ein achtwöchiger Turnus zur Diskussion. Unklar ist zudem, ob nur der Lkw von der Regelung betroffen ist, oder auch der Fahrer. Unabhängig davon steht jedoch fest: Das Geschäftsmodell, Transportaufträge in Auslandsniederlassungen auszulagern, muss mit Blick hierauf neu bewertet werden. Für Frachtführer mit europaweiten Rundläufen wird die Regelung in jedem Fall eine Herausforderung.

Änderungen geplant sind auch in puncto Lenk- und Ruhezeiten: Fahrer im internationalen Verkehr sollen zwei aufeinanderfolgende verkürzte Wochenruhezeiten nehmen können, wenn diese weder im Land des Firmensitzes noch in dem Land verbracht werden, in dem der Fahrer wohnt. Eine Ausgleichsruhezeit muss allerdings direkt vor der regulären Ruhezeit in der dritten Woche erfolgen. Bei nationalen Verkehren muss es hingegen auch in Zukunft eine verkürzte und eine reguläre wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden im Zeitraum von zwei Wochen geben. Das Verbot, die regelmäßige Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen, soll weiter Bestand haben.

Weiterhin erlaubt sein sollen drei Kabotagefahrten innerhalb von sieben Tagen. Danach gibt es allerdings eine Sperrfrist von vier Tagen („Cooling Off“), in der eine Kabotage im gleichen EU-Staat verboten ist. In diesem Zusammenhang soll bei grenzüberschreitenden Transporten zudem eine exakte Standortaufzeichnung durch den digitalen Tacho verpflichtend sein. Das heißt, dass nach jedem Grenzübertritt bei Ankunft an der ersten geeigneten Haltemöglichkeit die Geo-Daten/Informationen über Zeitpunkt und Ort des Grenzübertritts im Kontrollgerät gespeichert werden müssen. Mit dem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation soll das automatisch erfolgen.

„Anlass für Aktionismus geben die neuen Regelungen allerdings nicht“, sagt Haas und verweist auf die geplanten Übergangsfristen. So müssen die neuen Regeln die Entsendung von Lkw-Fahrern und den Marktzugang (einschließlich der Vorschriften über die Rückkehr der Lkw) erst spätestens 18 Monate nach dem Inkrafttreten der Rechtsakte angewendet werden. Die Vorschriften der Lenkzeitenverordnung (einschließlich der Rückkehr der Fahrer) werden ab dem 20. Tag nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt gelten. Für die Einführung neuer „intelligenter“ Fahrtenschreiber (Version 2) gibt es gestaffelte Einführungsfristen, die von Alter und aktueller Ausstattung der Lkw abhängig sind. Die letzten Fahrzeuge müssen 2025 umgerüstet sein.



Christian Haas

Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Tel: +49 6021 443 25-0
E-Mail: c.haas@ewbe.de

„Eine Herausforderung für Frachtführer mit europaweiten Rundläufen“

SPUTNIK

die B2B-PR-Agentur mit Schwerpunkt Logistik

Als Transport- und Logistikdienstleister leisten Sie exzellente Arbeit. Um das Wachstum zu erreichen, das gemessen an der enormen Nachfrage am Markt möglich wäre, müssen Sie auch kommunikativ stark sein. Trotz Sie mit guter PR dem harten Konkurrenzkampf und dem Fachkräftemangel.

Wir helfen Ihnen gerne!



PRESSEARBEIT



CORPORATE
PUBLISHING



STRATEGISCHE
BERATUNG



INTERNE
KOMMUNIKATION



DIGITALE
KOMMUNIKATION

Referenzen:

 **Sputnik GmbH**
www.sputnik-agentur.de



CRAISS



DEMATIC





Seit drei Jahren leitet Aleksandar Satler die Disposition der Moeller Internationale Spedition + Logistik GmbH. In seinen Zuständigkeitsbereich fallen auch die Verkehre nach Frankreich und Großbritannien.

DA HILFT NUR EIN DICKES FELL

Aleksandar Satler leitet die Disposition der Moeller Internationale Spedition + Logistik GmbH

Die Logistik ist Aleksandar Satlers Welt. Vor inzwischen 17 Jahren absolvierte der heute 39-Jährige eine Ausbildung zum Speditionskaufmann und blieb dabei. Inzwischen leitet er seit drei Jahren die Disposition der Moeller Internationale Spedition + Logistik GmbH in Düren. Über die Frage, ob er diesen Berufsweg rückblickend noch einmal einschlagen würde, muss er nicht lange nachdenken: „Das hängt zwar ganz von meiner Tagesform ab“, lacht er, „aber im Großen und Ganzen bin ich mit meinem Beruf glücklich.“

Satlers Arbeitstag beginnt zum 7.40 Uhr. Zumindest ist er um diese Zeit meist im Büro. Die Arbeit allerdings beginnt für ihn regelmäßig direkt nach dem Aufstehen: Emails von Kunden und Nachrichten von Fahrern auf dem Smartphone lesen und beantworten. Dazu ein schneller Kaffee, dann ein Abschiedskuss für seine Frau und den vier- und achtjährigen Nachwuchs – 15 Minuten später sitzt er dann am Schreibtisch. Die Lkw der Subunternehmer nicht eingerechnet, hat sein Arbeitgeber 65 Fahrzeuge im Einsatz, sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. In Satlers

Zuständigkeitsbereich fallen – neben allem anderen – speziell die Verkehre nach Frankreich und Großbritannien. Apropos Großbritannien: Bislang laufen die Transporte auf die Insel trotz Brexit noch reibungslos, was sich allerdings ändern dürfte, sobald es wieder reguläre Grenzkontrollen gibt. „Die langen Staus, die es wegen der Blockabfertigung in Richtung Österreich gibt, sind nichts gegen das, was uns dort erwartet“, ist sich Satler sicher. Aber daran wolle er lieber noch nicht denken, denn Stress habe er schon jetzt reichlich.

Überhaupt sei das Stresslevel in der Disposition in den vergangenen zehn Jahren deutlich gestiegen. Grund dafür sind dem 39-Jährigen zufolge vor allem die gestiegenen Ansprüche auf Seiten der Verloader und Warenempfänger: „Heute müssen wir die Zeitfenster zum Be- und Entladen häufig schon zwei Tage im Voraus buchen. Das geht natürlich voll zulasten unserer Flexibilität und erschwert es, wirtschaftlich zu arbeiten.“ Gleichzeitig sei das Verständnis für Verspätungen rapide gesunken. Erleichterung gebracht hat hingegen die technische Entwicklung. Wichtige Parameter, beispielsweise die voraussichtliche Ankunftszeit eines Transports, sind jederzeit online abrufbar. „Das erspart uns in der Disposition viel Arbeit“, sagt Satler. Auch die Planung habe sich dank der modernen Technik enorm vereinfacht: „Ich kann mit ein, zwei Klicks sehen, wo ein Fahrer ist und wie viel Fahrzeit er noch hat. Das sind

wesentliche Informationen für mich, für die ich früher jedes Mal zum Hörer greifen musste.“

Das bedeutet aber nicht, dass Satler und seine Kollegen heute gar nicht mehr telefonieren. „Wenn ich feststelle, dass ein Fahrer deutlich hinter dem Soll liegt, muss ich schon noch anrufen und sagen: Jetzt musst du aber dran ziehen.“ Zum Anforderungsprofil eines Disponenten gehören für ihn daher auch Finger-spitzengefühl und ein gutes Gespür für das Zwischenmenschliche. „Als Bindeglied zwischen Auftraggeber, Fahrer und Empfänger ist man zwangsläufig ein halber Diplomat“, sagt er. Angesichts der wachsenden Zahl von Fahrern aus Osteuropa ist es in dem Beruf außerdem von Vorteil, sein Anliegen in mehreren Sprachen klar machen zu können. Für Satler kein Problem. Der 39-Jährige

parliert fließend in Deutsch, **„Langweilig wird’s bei uns nie. So viel kann ich versprechen.“** Englisch, Serbisch, Kroatisch und Bulgarisch – und findet,

wenn es sein muss, auch mal deftige Worte. Denn obgleich sich in der Branche in den vergangenen Jahren viel verändert hat, der ruppige Umgangston ist geblieben. „Da hilft nur ein dickes Fell“, sagt Satler. „Und man muss abschalten können.“ Er selbst hat sich zu diesem Zweck ein Aquarium angeschafft. Fische kennen weder Hektik noch Krach.

Was junge Menschen, die sich für den Beruf des Disponenten interessieren, sonst noch mitbringen müssen? Ausdauer, Flexibilität, ein gutes Orientierungsvermögen und Opferbereitschaft, zählt der 39-Jährige auf. Im Gegenzug gebe es sichere Jobs, gute Aufstiegsmöglichkeiten und jede Menge Abwechslung. „Langweilig“, lacht Satler, „wird’s bei uns nie. So viel kann ich versprechen.“

www.moeller-transporte.de ■



MOELLER



ELVIS GRATULIERT ZUM 125-JÄHRIGEN FIRMENBESTEHEN DER BTG

2019 war für den ELVIS-Netzwerkpartner BTG Feldberg & Sohn GmbH & Co. KG ein außergewöhnliches Jahr: Denn am 10. November 2019 jährte sich die Gründung des Familienunternehmens zum 125. Mal. Um sein Jubiläum zu zelebrieren, lud der Logistikdienstleister die gesamte Belegschaft ins niederländische Winterswijk ein. Auf dem Programm des aktionsreichen Mitarbeiterfests standen unter anderem Kartfahren, Bubble-Fußball, Glow-Golf, LED-Bowling und ein 6D-Kinoevent.

Ein besonderes Präsent der Mitarbeiter rundete die Feierlichkeiten gebührend ab: Während die Belegschaft in Winterswijk feierte, machte sich ein von den Mitarbeitern engagierter Graffiti-Künstler über eine Wand des Bocholter Verwaltungsgebäudes her und sprühte dort einen riesigen BTG-Lkw. „Wir haben uns über das außergewöhnliche Geschenk unsere Mitarbeiter unheimlich gefreut. Die Botschaft ist eindeutig: Nichts kann die BTG aufhalten!“, erzählt Jörg Feldberg, Mitglied der Geschäftsführung, stolz.

Das Familienunternehmen wird seit vielen Jahren von der Familie Feldberg geführt. Mit den Brüdern Jan und Jörg Feldberg ist aktuell bereits die 4. Generation mit der Aufgabe betraut, ein traditionsreiches Unternehmen gut für die Zukunft aufzustellen. Spezialisiert ist das europaweit tätige Speditionsunternehmen auf die Bereiche Landverkehr, Kontraktlogistik, Gefahrstofftransporte und -lagerung sowie Umzüge.

www.btg.de ■



VIRTUALISIERUNG DES ARBEITSPLATZES MIT EIKONA SYSTEMS

Ob im Home-Office, beim Termin oder bequem in der Bahn: Mit der Arbeitsplatz-Virtualisierung von EIKONA Systems sind Mitarbeiter jetzt noch schneller startklar. Dabei simuliert das System von EIKONA komplette Desktop-PCs auf eine virtuelle Maschine. Die Anzahl physischer Applikations- und Infrastrukturserver wird deutlich reduziert und auf eine wesentlich leistungsstärkere Terminalumgebung übertragen.

Mit der Desktop-Virtualisierung können Nutzer auf ihrer vertrauten und personalisierten Oberfläche arbeiten und benötigen dafür lediglich einen Thin Client, Laptop oder auch einen bestehenden älteren PC. Bei Gewährleistung der höchsten Sicherheitsstufe richten sich Mitarbeiter einen standortunabhängigen Arbeitsplatz ein. Doch mit virtualisierten Desktops lassen sich IT-Infrastrukturen nicht nur sicherer und flexibler, sondern auch kosteneffizienter betreiben als traditionelle Umgebungen mit eigener Hardware und lokaler Software.

www.eikona-systems.de ■

SPEDITION MOELLER WICKELT TRANSPORTE NACH GROSSBRITANNIEN AB

Nicht nur in Frankreich ist die Moeller Internationale Spedition und Logistik GmbH aus Düren gut aufgestellt: Unter dem Motto „Nähe ist der Anfang einer guten Verbindung“ organisiert der ELVIS-Partner seit 25 Jahren mit einem eigenen, modernen Fuhrpark den Versand aus und nach Großbritannien. Mit ihren Partnern in London, Rugby und Dublin wickelt das inhabergeführte Familienunternehmen Transporte mit einer Regellaufzeit von drei bis fünf Tagen ab. Darunter zählen tägliche Teil- und Komplettladungen sowie Stückgut.

www.moeller-transporte.de ■

Übrigens: Auf den Seiten 22 und 23 finden Sie ein Porträt über den Leiter der Moeller-Disposition, Aleksandar Satler.



IMPRESSUM

Herausgeber

ELVIS AG
Vorstandsvorsitzender:
Jochen Eschborn
Röntgenstraße 4,
63755 Alzenau
Tel.: 06023 507340
Fax: 06023 5073450
info@elvis-ag.eu
www.elvis-ag.eu

Gestaltung

Sputnik GmbH
Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit
Hafenweg 9, 48155 Münster
Tel.: 0251 62556110
Fax: 0251 62556119
info@sputnik-agentur.de
www.sputnik-agentur.de

Redaktion

Manuel Nakunst (V.i.S.d.P.),
Jens Könning,
Lisa Völker,
Lukas Wilke

Grafik und Layout:
Laura-Ann Theißing,
Lilli Vonnegut

Bildnachweise:

S.3 und S.13: Brückner Photo
& Art Kerstin Zinngraf, Fotos
Jochen Eschborn
S. 6: welcomia - shutterstock,
S. 8: Fontanis - istock
S.10: mbbirdy - istock
S. 11, 12: Georg Boll GmbH
& Co. KG
S. 13: Booka1 - istock, Grafik
S. 14, 15, 17, 18: Leipziger
Logistik & Lagerhaus GmbH
S.22: Moeller Internationale
Spedition + Logistik GmbH

QUALITÄTSOFFENSIVE 2020: TEILLADUNGSNETZWERK ERHÄLT GUTE NOTEN

Im Rahmen unserer Qualitätsoffensive 2020 haben wir unsere Netzwerkpartner nach der Zufriedenheit mit unserem Teilladungssystem befragt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die überwiegende Mehrheit der ELVIS Partner bewertet die Leistungen der ELVIS Teilladungssystem GmbH mit der Schulnote zwei als gut. Die operative Abwicklung an unserem Hub im hessischen Knüllwald-Remsfeld scheint die Anforderungen unserer Systempartner zu erfüllen. Auch die Service-Leistungen, wie telefonische Erreichbarkeit, Support oder Schadens- und Reklamationsabwicklungen, schneiden gut ab. Jochen Eschborn,

2,0

Vorstandsvorsitzender der ELVIS AG, freute sich über das gute Feedback. Einen Grund, sich auszu-ruhen, sieht er darin aber nicht: „Wir möchten uns kontinuierlich verbessern, um unsere mehr als 200 Partner bestmöglich zu unterstützen.“ Einige Partner meldeten diesbezüglich auch gleich konkrete Vorstellungen an, vor allem im Hinblick auf die voranschreitende Internationalisierung. Neben neuen, wirtschaftlich interessanten Verbindungen ins Ausland wurde der Wunsch nach einer Ausweitung der Abmessungen für internationale Transporte geäußert. „Wir arbeiten mit Nachdruck daran, unser Angebot auszubauen“, so Eschborn.



COME-UP-WITH-A-DATE:

ELVIS PARTNER- EVENTS 2020

Mehr als 60 spannende, unterhaltsame und informative Veranstaltungen listet der ELVIS-Eventguide 2020, der sämtlichen Partnern in den vergangenen Tagen per Post zugegangen ist. Interessierte, die an einem oder mehreren Events teilnehmen wollen, können sich dafür einfach und unkompliziert über folgende E-Mail-Adresse anmelden: event@elvis-ag.eu.

Wir freuen uns auf ein veranstaltungsreiches 2020!



Volle Energie voraus.

Der effiziente Einsatz von Energie birgt hohe Optimierungs- und Einsparungspotenziale. Allem voran: Lithium-Ionen-Power.

Anhaltende Performance, ultraschnelle Ladezeiten und null Wartungsaufwand machen Lithium-Ionen-Batterien zum mit Abstand ausdauerndsten Energieträger. Die Fahrzeuge können nahezu pausenlos eingesetzt werden. Die Power ist immer voll abrufbar. Und das bei extrem langer Lebensdauer. Darauf gibt Jungheinrich eine 6-monatige Zufriedenheitsgarantie. Und darüber hinaus bieten wir Ihnen unsere 5-Jahres-Garantie auf alle Lithium-Ionen-Batterien ganz ohne Begrenzung der Betriebsstunden an.

- Bis zu 20 % weniger Energieverbrauch als Blei-Säure-Batterien.
- In nur 30 Min. zu 50 % und in 80 Min. zu 100% aufgeladen.
- Mehr Ausdauer im Mehrschichtbetrieb.
- Kein Wartungsaufwand.
- 3 mal längere Lebensdauer als Blei-Säure-Batterien.



LI-ION
technology



Volle Li-Ionen-Power.
Volles Umtauschrecht.

5 JAHRE
GARANTIE
AUF LI-IONEN-BATTERIEN

Wir sind weltweit an Ihrer Seite.

Jungheinrich, gegründet im Jahr 1953, zählt zu den global führenden Lösungsanbietern für die Intralogistik. Mit einem umfassenden Portfolio an Flurförderzeugen, Logistiksystemen und Dienstleistungen bieten wir unseren Kunden passgenaue Lösungen, damit Sie sich beruhigt auf Ihr Kern-

geschäft konzentrieren können. Wir widmen unsere ganze Leidenschaft unseren Projekten und erarbeiten mit Ihnen gemeinsam für jeden Bedarf den wirtschaftlichsten Ansatz – unabhängig von Branche und Unternehmensgröße.

Mehr Informationen unter:
www.jungheinrich.de

JUNGHEINRICH

GÜTERAUFKOMMEN

BE- UND ENTLADEFENSTER

STAU

FAHRERMANGEL

LENK- UND RUHEZEIGEN

FRACHTRAUM

FERNVERKEHR

ZEITDRUCK

FEHLENDE PARKPLÄTZE

VORAUSSICHTLICHE
ANKUNFTSZEIT

KABINENSCHLAFVERBOT

NAHVERKEHR