

←**ELVIS**news

#2

— 2021 —

INTERNATIONAL

Im Rampenlicht: Seit 40 Jahren England-Spezialist – die Spedition Kottmeyer GmbH & Co. KG

Im Porträt: Verbindet den Osten mit dem Westen – die Transport Kombi AS d.o.o.

1.399€*
~~2.958€~~

► **EXKLUSIV FÜR ELVIS PARTNER**

IT-SICHERHEITSCHECK FÜR NUR 1.399 €*!

Unternehmen auf Internationalisierungskurs geraten stärker ins Fadenkreuz von Hackern! Sagen Sie dem jetzt den Kampf an und lassen Ihre IT von uns prüfen.

- **Zwei Personentage Penetrationstest**
- **Zertifiziertes Team mit europaweiten Projekten**
- **Individuell und manuell erstellter Report**
- **Bewertung der Sicherheitslücken inkl. Handlungsempfehlungen**
- **Reduzierung der Kosten für eine Cyber-Versicherung**

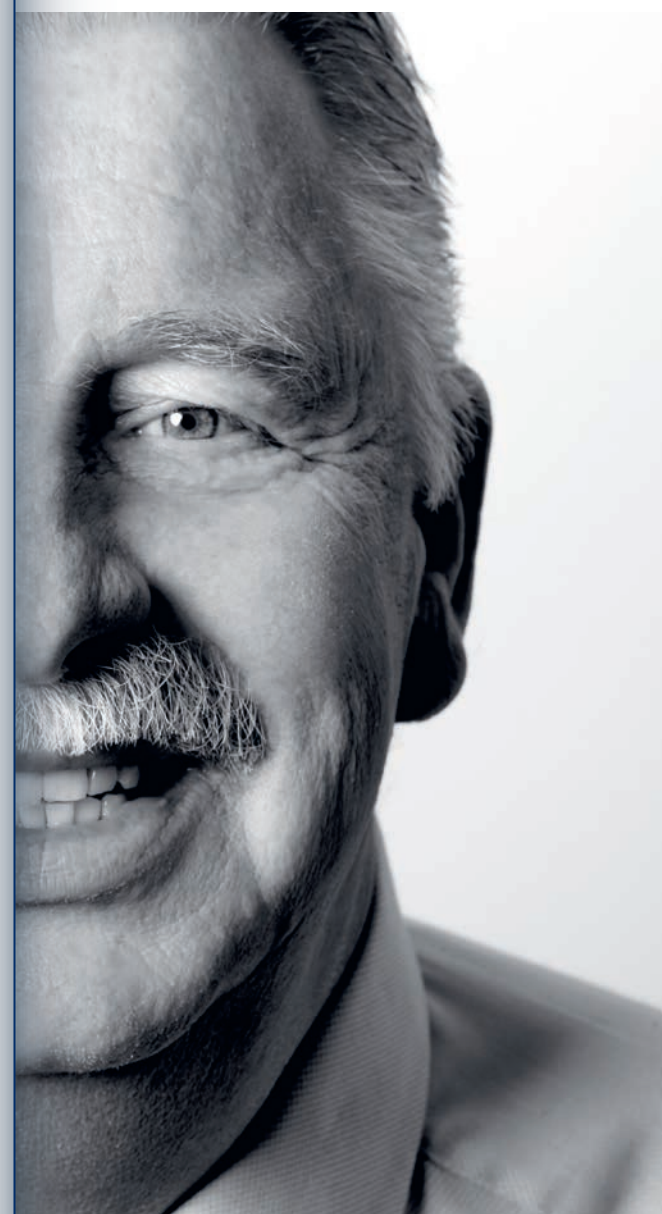
Lassen Sie sich unverbindlich beraten: +49 (0) 9381 71 77 8-20

www.eikona-systems.de

EIKONA
SYSTEMS

*Alle Preise zzgl. MwSt. Wir behalten uns Preisänderungen vor. Der Aktionszeitraum ist begrenzt. Projektpreise abhängig von Aufwand und Komplexität. Stand Juli 2021

#2



Liebe Leserinnen und Leser,

eine wachsende Weltbevölkerung und immer mehr Flugverbindungen, das Internet nicht zu vergessen, haben die Menschen in den vergangenen Jahrzehnten immer näher zusammenrücken lassen. Große Distanzen hatten ihre trennende Wirkung verloren. Dann trat das Coronavirus SARS-CoV-2 auf den Plan. Mit drastischen Folgen. Überall sahen sich Regierungen genötigt, Reisebeschränkungen, Bewegungsverbote und sogar Ausgangssperren zu erlassen. Zahllose Liefer- und Produktionsketten hielten dieser Belastung nicht stand, rissen und brachten die Weltwirtschaft ins Schlingern. Schnell ertönten daraufhin die ersten Abgesänge auf die Globalisierung.

Aber das Rad der Zeit lässt sich nicht zurückdrehen. Insofern steht eher zu erwarten, dass die Unternehmen ihre Supply Chains neu ausrichten, ihre Schwachstellen beseitigen und alles daransetzen, ihre Geschäfte wieder in Gang zu bringen. Speziell für uns Logistiker erwachsen daraus Chancen – auch auf internationalem Parkett, wie Sie unserer Titelgeschichte auf den Seiten 8 bis 12 entnehmen können.

Außerdem stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe einen langjährigen sowie einen noch jungen ELVIS-Partner vor. Schon viele Jahre zum Partnerkreis zählt die Spedition Kottmeyer. Das Unternehmen ist nicht nur auf Jumbo-Transporte spezialisiert, sondern auch auf England-Verkehre. Kein Wunder also, dass der Brexit für viel Aufregung und zusätzliche Arbeit gesorgt hat, wie Horst Kottmeyer Junior auf den Seiten 16 bis 19 berichtet.

Auf internationale Transporte spezialisiert hat sich auch ELVIS-Neuzugang Transport Kombi AS d.o.o. (TKA) aus Krnjevo. Das Unternehmen bildet seit Kurzem den serbischen Brückenkopf der Paneco AG (Infos zu Paneco auf den Seiten 11 und 12), an der auch ELVIS beteiligt ist. Ein ausführliches Portrait über TKA lesen Sie auf den Seiten 21 bis 23.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen
Ihr Jochen Eschborn, Vorstand

4 | Neu im Verbund 8 | Fokus International 16 | Im Rampenlicht 21 | Im Porträt 24 | Meinung
25 | Symposium/ Veranstaltungshinweis 26 | Kurz notiert

KEEP GROWING

Regel Zuwachs im ELVIS-Netzwerk

Neue Partner haben sich uns im Frühjahr angeschlossen und verstärken die Kooperationsmöglichkeiten sowie die Leistungsvielfalt unseres Verbunds. Wir begrüßen die Neuen recht herzlich in unserem Kreis und stellen sie hier kurz vor:



REINERT LOGISTIC GMBH & CO. KG

Seit dem 1. April 2021 ist die REINERT Logistic GmbH & Co. KG neuer Partner im ELVIS-Netzwerk. Das Unternehmen mit Sitz in Schleife an der sächsisch-brandenburgischen Grenze beschäftigt rund 900 Mitarbeitende und bietet vielfältige Transportdienstleistungen an: Neben nationalen und internationalen Komplett- sowie Teilladungsverkehren zählen dazu unter anderem temperaturgeführte Transporte, Silo-Logistik sowie der Schüttgutbereich. Und obschon die Lkw blau sind, zählt REINERT Logistic zu den Vorreiter in der grünen Logistik: Über 350 LNG-Fahrzeuge, zahlreiche Leichtbau-Auflieger sowie eine große E-Flotte sprechen eine deutliche Sprache. Auch Kontraktlogistik inklusive Value Added Services zählen zum Portfolio.

<https://www.reinert-logistics.com/>



SPEDITION BERNHARD MESSING GMBH

Neuer Partner bei ELVIS ist seit dem 1. Mai 2021 die Spedition Bernhard Messing GmbH mit Sitz im westfälischen Coesfeld. Das in vierter Generation geführte Familienunternehmen bietet seinen Kunden neben Transporten auch speditionelle und logistische Dienstleistungen. Die Spedition Messing verfügt bereits über jahrelange Erfahrung als Gebietsentsorger und ist zudem auf Ladungsverkehre und Gefahrgut-, Thermo- oder Sammelguttransporte spezialisiert. Mit dem 70 Lkw starken, modernen Fuhrpark wird das Gebiet von Deutschland und dem westeuropäischen Ausland sowie Polen abgedeckt. Der Coesfelder Logistikdienstleister beschäftigt aktuell rund 120 Mitarbeitende.

www.spedition-messing.de



**Johann Müller KG
Spedition**

JOHANN MÜLLER GMBH & CO. KG SPEDITION

Wein-Logistik ist eines der Steckenpferde der Johann Müller GmbH & Co. KG Spedition. Kein Wunder, denn das Familienunternehmen hat seinen Sitz in Mülheim im Herzen des Weinanbaugebiets Mittelmosel. Neben Dienstleistungen für heimische Winzer und Kellereien ist die Spedition stark in nationalen Teil- und Komplett-

ladungsverkehren, Lebensmitteltransporten sowie Lagerhaltung. Die Spedition Müller ist seit dem 1. Mai 2021 neuer Partner im ELVIS-Verbund.

<https://spedition-mueller.net/>



NIKOLAUS REIN GMBH

Seit dem 1. Mai 2021 begrüßen wir die Nikolaus Rein GmbH aus Saarlouis als neuen Partner im ELVIS-Netzwerk. Das 1935 gegründete, inhabergeführte Speditionsunternehmen hat sich zu einem leistungsfähigen und innovativen Logistikpartner entwickelt. Aktuell beschäftigt Rein rund 280 Mitarbeiter an insgesamt 10 Betriebsstätten im Saarland, in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. Der Fuhrpark umfasst insgesamt über 180 Fahrzeuge. Mit Aufliegern und Aufbauten für Transporte in den Bereichen Lebensmittel, Automotive, Stahl, Baumarkt, KEP und Schwertransport im nationalen sowie im internationalen Verkehr stehen insgesamt etwa 900 versicherte Einheiten zur Verfügung. Die Nikolaus Rein GmbH bietet kundenorientierte Transportdienstleistungen, individuelle Logistikkonzepte und sequenzierte Produktionsversorgung mit höchstem qualitativem Anspruch. Für die Betreuung der eigenen Flotte unterhält das Unternehmen ein eigenes Service-Center mit KFZ-Meister-Zulassung.

<http://www.rein-spedition.de/willkommen/>





KRÜGER LOGISTIK GMBH & CO. KG

Komplexe Logistiklösungen – Individuell für Sie, dafür steht seit mehr als 75 Jahren die Krüger Logistik GmbH & Co. KG aus Schweich-Issel. Der Familienbetrieb hat sich ebenfalls zum 1. Mai 2021 unserem Ladungsverbund angeschlossen. Im Industriepark Region Trier in Föhren, direkt an der A1 zwischen Wittlich und Trier, bietet der Komplettendienstleister in einem hochmodernen Multi-User-Logistikzentrum ein breites Portfolio an Logistikdienstleistungen an. Neben den rund 55.000 Palettenstellplätzen inklusive Gefahrgutlager der WGK-Klassen I bis III, werden umfassende und individuelle Value Added Services wie Displaybau, Kommissionierung, Konfektionierung u.v.m. für die Kunden angeboten. Zudem ist der Komplettendienstleister auch im Güterverkehr zuhause und wickelt über seinen eigenen Fuhrpark Teil- und Komplettladingstransporte ab.



www.krueger-logistik.de

**LEICHT IST DAS NEUE BEWUSST
BECAUSE WE CARE!**

KÖGEL COOL – PURFERRO QUALITY

- ✓ **weniger CO₂-Emission***
- ✓ **mehr Nutzlast***
- ✓ **mehr Effizienz**

*mehr Informationen finden Sie unter:
www.koegel.com/CO2

**Kögel Telematics
jetzt serienmäßig verbaut!**

Mühe los durch Europa.

MIT ZWEI SMARTEN LÖSUNGEN.

Genießen Sie mit der **DKV BOX EUROPE** freie Fahrt an vielen Mautstellen in Europa. Sparen Sie Zeit und erschließen Sie sich acht EU-Länder mit nur einer On-Board-Unit.

Erhöhen Sie die Effizienz in Ihrer Flotte deutlich mit unserem digitalen Assistenten **DKV LIVE**. Unter anderem unterstützt er Sie in Realtime beim Tankmanagement und bei der Frachtsuche zur Vermeidung von Leerfahrten.

dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.

NEUE MÖGLICHKEITEN AUF INTERNATIONALEM PARKETT

Die Welt ist ein Dorf. Was früher eine witzige Übertreibung war, begleitet von einem ungläubigen Kopfschütteln und bemüht von Bekannten, die sich fern der Heimat zufällig über den Weg gelaufen waren, ist heute Realität. Der wachsende Flugverkehr und das Internet haben die Entfernungen geschrumpft und geografische Beschränkungen annulliert. Längst haben Länder wie Bangladesch oder Malaysia ihren exotischen Klang verloren und sind nur mehr gewöhnliche Urlaubsziele oder günstige Produktionsstandorte.

Globalisierung ist der gebräuchliche Begriff für diese Entwicklung. Erstmals verwendet wurde der Terminus in den Sozialwissenschaften bereits in den 1960er Jahren. Populär machte ihn jedoch der US-amerikanische Trendforscher John Naisbitt Anfang der 80er. Seither galt die Globalisierung vielen als Naturgesetz – bis zum Frühjahr 2020. Dann breitete sich das SARS-CoV-2-Virus über den Erdball aus und wirbelte das fragile System der weltumspannenden Produktions- und Lieferketten gehörig durcheinander. Die Wirtschaft ächzt und leidet bis heute unter den Folgen der Pandemie.

Glo|ba|li|sie|rung,

[Globalisiérung] Substantiv, feminin

Der Begriff Globalisierung bezeichnet den Vorgang, dass weltweite Verflechtungen in vielen Bereichen (Wirtschaft, Politik, Kultur, Umwelt, Kommunikation) zunehmen, und zwar zwischen Individuen, Gesellschaften, Institutionen und Staaten.

► Was auf ihr lastet, ist allerdings kein Nachfragemangel, es sind vielmehr Lieferengpässe bei Rohstoffen und Komponenten. Unmittelbar zu spüren bekommt das zum Beispiel, wer im Moment versucht, ein Fahrrad zu kaufen. „Auf unbestimmte Zeit nicht lieferbar“, lautet meist die Auskunft der Händler auf Fragen zur Verfügbarkeit gängiger Modelle. Knapp sind auch Stahl, Computerchips und andere Vorleistungsgüter. Auch die Logistik, nach der Automobilwirtschaft und dem Handel Deutschlands drittgrößte Branche, blieb nicht verschont und musste im vergangenen Jahr einen empfindlichen Umsatzrückgang verkraften. Wurden 2019 mit Transport und Lagerei hierzulande noch 285 Milliarden Euro erwirtschaftet, waren es mit 265 Milliarden Euro im vergangenen Jahr gut sechs Prozent weniger.

„Krise ist ein produktiver Zustand. Man muss ihr nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen.“

Die Krise als produktiver Zustand

Aber wie der Schweizer Schriftsteller Max Frisch so schön sagte: „Krise ist ein produktiver Zustand. Man muss ihr nur den Beigeschmack der Katastrophe nehmen.“ Vor allem für kleine und mittelständische Logistiker birgt die aktuelle Situation neue Möglichkeiten und Chancen; zum Beispiel, ihr Geschäft breiter aufzustellen und internationale Transporte ins Portfolio aufzunehmen. Denn feststeht: Auch wenn die Corona-Pandemie die Entwicklung der Weltwirtschaft eingetrübt, bisweilen sogar ausgebremst hat, das Rad der Zeit wird auch sie kaum zurückdrehen.

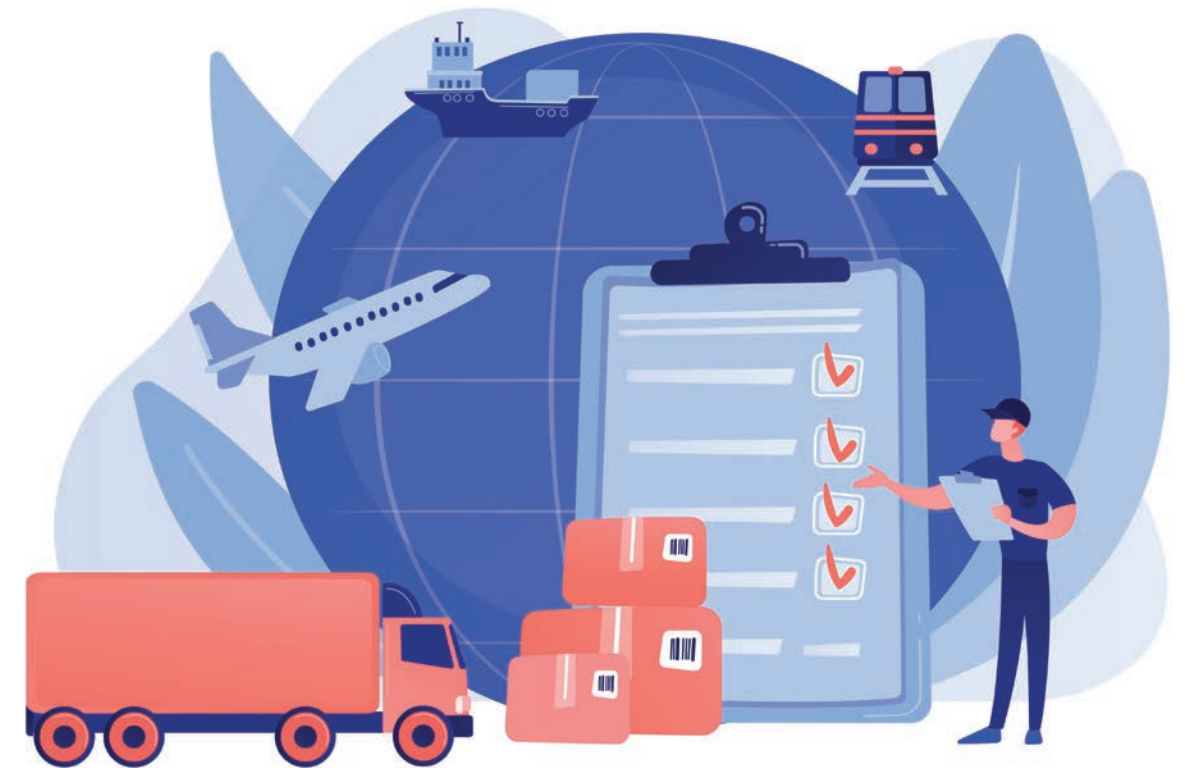
Nicht ausgeschlossen, dass es nach den Erfahrungen der vergangenen Monate partielle Rückverlagerungen gerade im Bereich der Produktion geben wird. Daraus eine Trendumkehr abzuleiten, scheint mit Blick auf die Bedeutung des Exports für die deutsche Wirtschaft – 2020 betrug der Außenhandelsüberschuss

180 Milliarden Euro – allerdings verfrüht. Wahrscheinlicher ist, dass die Unternehmen aus Industrie und Handel alles daransetzen werden, ihre internationalen Liefer- und Produktionsketten aufrechtzuerhalten beziehungsweise neu auszurichten.

Logistik fällt Schlüsselrolle zu

Eine Schlüsselrolle fällt in diesem Zusammenhang der Logistik zu. Zwar sind die Leistungen, die von der Branche erbracht werden, bekanntermaßen schon lange integraler Bestandteil der Wertschöpfungskette, entsprechend wertgeschätzt wurden sie aber nicht. Auch wurde ihre operative Einbindung seitens der Verlager in der Vergangenheit oft vernachlässigt. Durch die in den vergangenen Monaten massiven Störungen in den ebenso komplexen wie fragilen Supply Chains und den daraus resultierenden Problemen bis hin zu längerfristigen Produktionsausfällen steht allerdings zu erwarten, dass hier mittlerweile ein Umdenken eingesetzt hat. Dabei verhält es sich ähnlich wie beim Strom, über den im Grunde niemand nachdenkt, kommt er doch aus jeder Steckdose. Deutlich wird sein Wert erst, wenn er ausfällt. Insofern dürfte die Corona-Krise für viele ein Weckruf gewesen sein.

Nichtsdestotrotz: Die Herausforderungen im internationalen Transportgeschäft sind hoch. Abgesehen von den Sprachbarrieren und dem hohen Organisations- und Verwaltungsaufwand ist es vor allem das fehlende regelmäßige Transportaufkommen, das es kleinen und mittelständischen Logistikern schwer macht, Geschäftsmodelle zu etablieren, die über die



Landesgrenzen hinausreichen. Was also müssen diese Unternehmen tun, um am internationalen Markt teilzuhaben, auf dem bisher zumeist nur die Großen der Branche wie Kühne & Nagel, DB Schenker, Dachser & Co. gut verdienen? Die Antwort ist im Grunde simpel: mehr kooperieren, für mehr Prozess- und Kostentransparenz sorgen und ihre digitalen Kompetenzen ausbauen. Gerade Letzteres ist wichtig, um die komplexen Prozesse im internationalen Geschäft abbilden sowie um eine schnelle Kommunikation und einen zügigen Datenaustausch zwischen Kunden und Partnern sicherstellen zu können.

Paneco: Neues Netzwerk deckt gesamten europäischen Kontinent ab

Dass dieser Weg zum Erfolg führen kann, hat das ELVIS Teilladungssystem auf nationalem Gebiet in

den vergangenen zehn Jahren hinlänglich gezeigt. Nicht umsonst zählt das Netzwerk heute über 130 Partner, die im Monatsmittel mehr als 16.000 Sendungen mit mehr als 90.000 Palettenstellplätzen umschlagen. Bei ELVIS ist man deshalb schon lange davon überzeugt, dass dieses Konzept auch in größerem Maßstab funktioniert. Nun ist der Verbund aus Alzenau den Beweis angetreten und hat gemein-

„Die Logistik ist schon lange integraler Bestandteil der Wertschöpfungskette, entsprechend wertgeschätzt wurde sie aber nicht.“

sam mit den Logistiknetzwerken Kommodus (Polen), Cargo24 (Schweiz) und ABC Business Network (Italien) ein Transportnetzwerk aus der Taufe gehoben, das den gesamten europäischen Kontinent abdeckt. Unter dem Dach der Paneco AG, so der Name der Neugründung, liefern die angeschlossenen Partner seit diesem Monat Teil- und Komplettladungen mittels täglich getakteter Linienverkehre sowie unzähliger HUBs und Gateways von Finnland im Norden bis Griechenland im Süden – und das zu wettbewerbsfähigen Konditionen.

► Die Basis hierfür bildet eine eigens entwickelte, web-basierte IT-Plattform, die als übergeordnete Einheit auf die lokalen Systeme der Partner zugreift und den Datenfluss zwischen den angeschlossenen Unternehmen und Kooperationen sicherstellt. Im Ergebnis wird so auf die bestehenden nationalen Strukturen und Tarife eines jeden Landes zurückgegriffen, wodurch auch internationale Sendungen keiner Sonderbehandlung mehr bedürfen.

Übersetzungssoftware sorgt für hohe Benutzerfreudlichkeit

Zudem wurde eine moderne Übersetzungssoftware implementiert, sodass die Unternehmen in ihrer jeweiligen Landessprache miteinander kommunizieren können. Das macht das System äußerst benutzerfreundlich und erlaubt es jedem angeschlossenen Spediteur, seinen Kunden selbst dann gute Konditionen und Laufzeiten bieten zu können, wenn es darum geht, lediglich ein oder zwei Paletten in den hintersten Winkel

„Die Herausforderungen im internationalen Transportgeschäft sind hoch.“

des Kontinents zu transportieren. Das Ganze natürlich samt der dazugehörigen Trackinginformationen, versteht sich. Auch Transporte von und nach England, deren Abwicklung sich durch den Brexit und dem damit verbundenen Wust an Zollformalitäten und neuen Vorschriften extrem verkompliziert hat, stellen dank Paneco keine besondere Herausforderung mehr dar.

Nie dürfte es für kleine und mittelständische Expeditionen daher einfacher gewesen sein, sich auf internationales Parkett zu begeben. Warum es also nicht mit dem oben zitierten Max Frisch halten und die Krise produktiv nutzen? Es könnte sich lohnen!

www.paneco.eu



Hier geht es zur Pressemitteilung Paneco



Mit Start des operativen Geschäfts im Juli deckt Paneco von Finnland im Norden bis Griechenland im Süden bereits alle bedeutenden Wirtschaftsräume Europas ab.

Jetzt anfragen!
nakunst@sputnik-agentur.de
+49 251 62 55 61 14

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:

- 

ELVIS
- 

CRAISS
- 

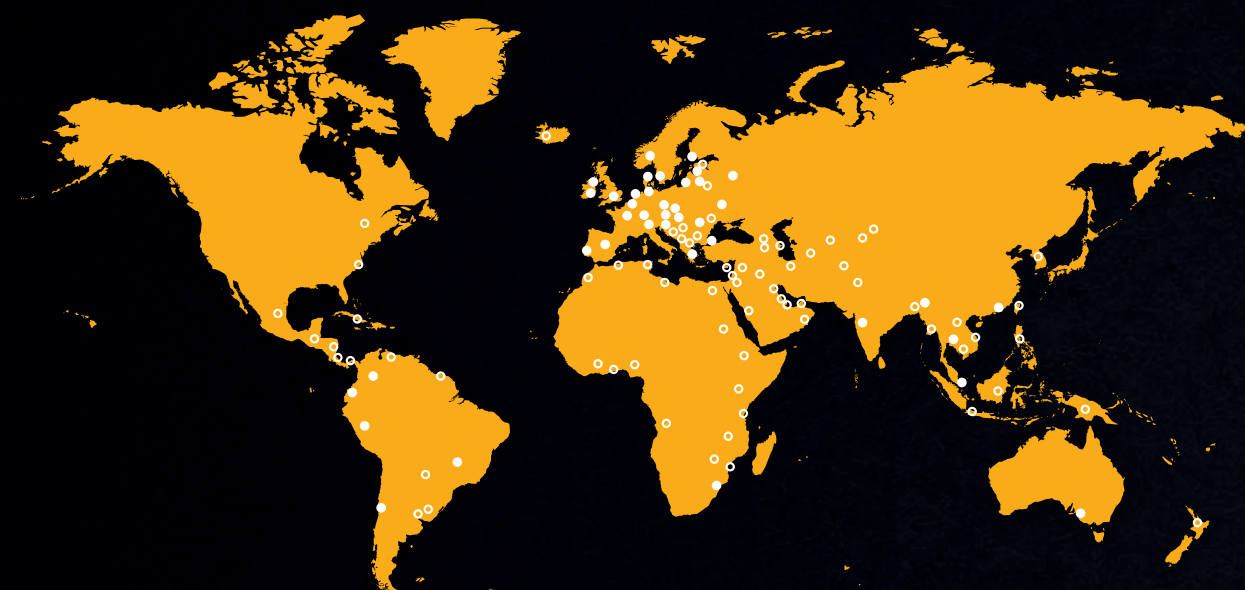
GÜTTLER LOGISTIK
- 

Schuan
Internationale Spedition + Logistik
- 

Lit

Wir sind weltweit an Ihrer Seite

Führend in der Intralogistik.



Wir nehmen Intralogistik höchstpersönlich.

Eigene Direktvertriebsgesellschaften in 40 Ländern, 10 Produktionsstätten, ein globales Netzwerk für Original-Ersatzteile, mehr als 5.500 Kundendiensttechniker sowie über 18.000 Mitarbeiter stellen sicher, dass die Zuverlässigkeit unserer Produkte und Systeme unter allen Umständen gewährleistet bleibt.

Dr. Lars Brzoska, Vorsitzender des Vorstandes

„Nachhaltig Werte schaffen – das ist unser Ziel bei Jungheinrich.“

Jungheinrich, gegründet im Jahr 1953, zählt zu den weltweit führenden Lösungsanbietern für die Intralogistik. Mit einem umfassenden Portfolio an Flurförderzeugen, Logistiksystemen sowie Dienstleistungen bieten wir Ihnen passgenaue Lösungen, damit Sie sich beruhigt auf Ihr Kerngeschäft konzentrieren können. Dank unseres einzigartigen Direktvertriebs- und Service-Netzwerks haben Sie jederzeit und an jedem Ort der Welt einen verlässlichen Partner an Ihrer Seite.

Mehr Informationen unter:
www.jungheinrich.de



Neufahrzeuge & Sonderbau: Heben, stapeln, transportieren, kommissionieren – elektrisch, mit Verbrennungsmotor oder von Hand? Wir haben die passenden Fahrzeuge in unserem Produktportfolio für Sie.

Rental & Finance: Ob Kurz-, Langfristmiete oder Finanzierung – wir bieten Ihnen individuelle Lösungen, die sich genau nach Ihrem Bedarf richten und die Ihnen maximale Flexibilität und finanzielle Unabhängigkeit sichern.

Gebrauchtgeräte: Mit unseren JUNGSTARS profitieren Sie von Gebrauchten, die zu den Besten im Markt zählen. Sie werden nach höchsten Qualitätsstandards wiederaufbereitet und mit einer 12-monatigen Gewährleistung ausgeliefert – wie ein neuer Stapler.

Energie: Um den effizienten Einsatz von Energie sicherzustellen, liefern wir Ihnen als einziger Anbieter Fahrzeuge, Batterien und Ladegeräte als komplettes Gesamtsystem aus einer Hand.

Regalsysteme: Als Komplettanbieter finden wir die optimale Regallösung für Sie – vom statischen übers dynamische Regalsystem bis hin zu komplexen automatisierten Lagersystemen.

Automatisierung: Durch Anlagen mit optimalem Automatisierungsgrad heben wir die Effizienz und Performance Ihres Lagers auf ein ganz neues Niveau. Dabei garantieren wir Ihnen höchste Prozesssicherheit. Von der Planung über die Realisierung bis zum Service und Support.

Digitale Produkte: Digitalisierung ist auch in der Intralogistik der Schlüssel zum Erfolg. Die Basis dafür bildet die intelligente Vernetzung des Lagers. Mit unseren digitalen Produkten unterstützen wir Sie beim Wandel von analog zu digital und bringen Industrie 4.0 auch in Ihr Lager.

Sicherheit: Wir helfen Menschen, Waren, Lagereinrichtungen, Maschinen und Daten durch eine Vielzahl an Sicherheitsoptionen und Assistenzsystemen zu schützen. So erhalten Sie einen 360°-Schutz für alle Bereiche Ihres Lagers.

After Sales: Der reibungslose Betrieb Ihrer Intralogistik-Lösung hat für uns oberste Priorität. Deshalb bieten wir Ihnen für Ihre Fahrzeuge und Anlagen mit mehr als 5.400 qualifizierten Kundendiensttechnikern zuverlässige Betreuung weltweit. So können wir innerhalb kürzester Zeit bei Ihnen vor Ort sein und die Verfügbarkeit Ihrer Fahrzeuge und Anlagen wiederherstellen.



Wir liefern
Lösungen!



JUNGHEINRICH

SPEDITION KOTTMeyer – AUS BAD OEYNHAUSEN IN DIE WELT

Trotz Brexit bis zu 20 Mal am Tag auf die Insel

Bad Oeynhausen hat – für eine mittelgroße Stadt mit knapp 50.000 Einwohnern – viel zu bieten: eine Thermalquelle samt Kurpark, ein Casino, ein Freilichtmuseum, zahlreiche Einrichtungen des Gesundheitswesens, dazu das Weserbergland und den Weser-Werre-Kuss quasi vor der Haustür.

Überregional bekannt ist die im Kreis Minden-Lübbecke gelegene und so gerade noch zu Nordrhein-Westfalen gehörige Stadt allerdings eher für ihre scheinbar immerwährenden Staus. Tatsächlich dürfte es nur wenige Orte geben, die häufiger in den Verkehrsnachrichten erwähnt werden. Das ist die Heimat und der Sitz der Spedition Kottmeyer GmbH & Co. KG. Hervorgegangen aus einem 1953 gegründeten Landhandel setzt der Logistikspezialist heute mit 330 Mitarbeitenden und einem 200 ziehende Einheiten großen Fuhrpark rund 40 Millionen Euro im Jahr um und unterhält Niederlassungen in Hamburg und Recklinghausen.

► Geführt wird die Firma nach wie vor von der namensgebenden Familie, namentlich von Bettina und Horst Kottmeyer Junior. Wobei neben letzterem auch Horst Kottmeyer Senior mit 84 Jahren noch immer den Titel des Geschäftsführenden Gesellschafters führt. Mit Jörn Kottmeyer ist zudem mittlerweile auch die nächste Generation bereits im Unternehmen vertreten.

Seit 20 Jahren tägliche Linienverkehre nach England

So weit, so normal für einen organisch gewachsenen mittelständischen Logistiker. Aus der Masse sticht der Familienbetrieb dennoch hervor. Denn Kottmeyer hat sich nicht nur früher als andere auf Jumbo-Transporte spezialisiert, das Unternehmen ist darüber hinaus eines von wenigen, das tägliche Linienverkehre ins Vereinigte Königreich (UK) anbietet. „Wir sind schon vor 40 Jahren nach England gefahren, wenn auch eher sporadisch. Intensiv betreiben wir dieses Geschäft seit 20 Jahren“, berichtet Horst Kottmeyer Junior (58). Transportiert wird „alles, was auf den Jumbo drauf geht“ – und das bis zu 20 Mal am Tag. Daran hat auch der Austritt Großbritanniens aus der EU nichts geändert. „Wir haben den Brexit ja seit Jahren vor Augen und uns so gut es geht darauf vorbereitet, vor allem zolltechnisch“, sagt der 58-Jährige. „Beispielsweise sind wir inzwischen zugelassener Empfänger und zugelassener Absender und verfügen auch ansonsten über sämtliche Zollrechte, die man haben kann.“



Kottmeyer setzt mit 330 Mitarbeitenden und einem 200 ziehende Einheiten großen Fuhrpark rund 40 Millionen Euro im Jahr um und unterhält Niederlassungen in Hamburg und Recklinghausen.

„Im Grunde war es fast schon ein Drillen“

Als größeres Problem erwiesen habe sich hingegen, auf englischer Seite Zollagenten zur Abwicklung der Im- und Exporte zu finden. „Denn die wenigen, die es gab, konnten sich vor Aufträgen plötzlich nicht mehr retten“, erinnert sich Kottmeyer. Aber auch in diesem Punkt sei die Spedition heute gut aufgestellt. „Sehr hilfreich dabei war, dass wir einen Muttersprachler mit einem guten Netzwerk in seiner Heimat im Unternehmen haben. So waren wir zu jeder Zeit bestens über den aktuellen Stand der Dinge informiert.“ Auf diese Weise war der Logistikspezialist in der Lage, sein Fahrpersonal frühzeitig und umfangreich auf die bevorstehenden Änderungen zu schulen. „Im Grunde war es fast schon ein Drillen“, lacht Kottmeyer.

Teurer Brexit

Dieser Teil der Brexit-Vorbereitungen habe auch deshalb besonders viel Zeit in Anspruch genommen, da die meisten Fahrer bis dato überhaupt keine Berührungspunkte mit Grenzkontrollen und der Zollabwicklung hatten. „Und diejenigen, die damit Erfahrung haben, sind überwiegend ohne Computer aufgewachsen und tun sich deshalb mit den digitalen Prozessen schwer“, erklärt der 58-Jährige. „Mittlerweile sind wir auch hier in einem guten Fahrwasser. Aber das hat uns viel Geld gekostet.“ Letzteres auch deshalb, weil es in den ersten

KOTTMAYER

Wochen nach dem Brexit lange Staus und Wartezeiten und Zeitverluste wegen nicht vorhandener Zollpapiere gab.

Seither seien zwar viele Probleme gelöst, nach wie vor müsse für Transporte auf die Insel aber mit einem zeitlichen Mehraufwand gerechnet werden. „Kalkulatorisch setzen wir für einen England-Rundlauf im Moment einen Tag mehr an“, sagt Kottmeyer. Anfänglich sei das natürlich nicht ohne Auswirkungen auf die Marge geblieben. Während sie im Kontrakt-Geschäft dahinschmolz wie Butter in der Sonne, „haben wir bei Spot-Aufträgen per se erstmal 500 Euro Schmerzensgeld aufgeschlagen“, schmunzelt der 58-Jährige. Inzwischen seien die Verträge mit den Laufzeitkunden jedoch nachverhandelt und den neuen Gegebenheiten angepasst, sodass der alte Status quo weitestgehend wiederhergestellt sei.

Brexit bringt viele marktspezifische Besonderheiten

Die England-Verkehre wegen des Brexit einzustellen, stand bei dem Jumbo-Spezialisten aus Bad Oeynhausen trotz der damit verbundenen Schwierigkeiten nie zur Debatte. „Natürlich gab es zuletzt viel Wut und Frust im Tagesgeschäft. Aber die Insel nicht mehr zu bedienen, war für uns nie eine ernsthafte Option“, resümiert Kottmeyer. Dennoch könne er heute jedem, der die marktspezifischen Besonderheiten nicht kennt, nur dringend davon abraten, mit dem Lkw nach England zu fahren. Denn nach wie vor gebe es große Unsicherheiten und immer neue Vorschriften. Aktuell zum Beispiel, dass der Großraum London nur noch mit Fahrzeugen befahren werden darf, die über einen Abbiegeassistenten verfügen. „Allein das Gerät verbaut zu haben, reicht allerdings nicht aus, es muss auch entsprechend dokumentiert sein. Dazu müssen entsprechende Nachweise im Vorfeld der richtigen Behörde übermittelt werden, damit amtlich hinterlegt ist, dass das betreffende Fahrzeug den Vorschriften entspricht. Ansonsten drohen saftige Strafen.“

Neben dem Kernmarkt England bedient der nordrhein-westfälische Logistiker im Übrigen auch Italien, Österreich und die Schweiz sowie Dänemark, Holland und



Horst Kottmeyer Junior, Geschäftsführender Gesellschafter der Spedition Kottmeyer GmbH & Co. KG.

Belgien. „Wobei die Beneluxstaaten für uns kein Ausland sind“, schmunzelt Kottmeyer. „Da merkt man ja keinen Unterschied.“ Rund 90 Prozent seines Transportumsatzes erwirtschaftet das Unternehmen im Fernverkehr. Besondere Probleme, geeignetes Fahrpersonal zu finden, würden aus diesem Umstand jedoch nicht erwachsen. „Das Thema beschäftigt uns wie im Grunde die gesamte Branche schon seit Jahren. Aber wir bilden selbst aus und können auf diesem Weg zumindest den demografischen Wandel abbilden“, berichtet Kottmeyer.

Besondere Herausforderung Umweltschutz

Als besondere Herausforderung für die Zukunft sieht der 58-Jährige vielmehr die wachsenden Anforderungen in puncto Nachhaltigkeit und Umweltschutz – sowohl von Seiten des Gesetzgebers als auch der Verlader. Schon heute spiele das Thema in vielen Ausschreibungen und Preisverhandlungen eine große Rolle. „Wir haben uns zwar auch in der Vergangenheit schon intensiv mit alternativen Antrieben und anderen Möglichkeiten auseinandergesetzt, unseren CO₂-Ausstoß zu reduzieren, werden dem aber künftig noch deutlich mehr Aufmerksamkeit schenken. Das steht auf unserer Agenda ganz weit oben.“

Übrigens: Während Kottmeyer als ausgewiesener England-Spezialist bereits einer von wenigen ist, steht er in einem anderen Bereich sogar nahezu konkurrenzlos dar. So transportiert der Logistikspezialist auch lebende Tiere. Die Rede ist in diesem Zusammenhang allerdings nicht von Schweinen, Hühnern oder Rindern, sondern von echten Jumbos, nämlich Elefanten und Nashörnern. „Dafür verfügen wir sogar über eigenes Spezialequipment“, berichtet der Spediteur und lacht: „Ich sagte doch, wir transportieren alles, was auf den Jumbo drauf geht.“

www.kottmeyer.de ■

Kottmeyer GmbH & Co. KG.
Brückenstraße 9
32549 Bad Oeynhausen
+49 5731 4800-0





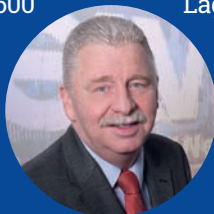
„Wollen wir das?
Ich denke nicht!“

Der Wahnsinn bei den Containerfrachtraten geht in die nächste Runde. Die Preise für den weltweiten Transport von Gütern und Waren eilen derzeit von Höchststand zu Höchststand. Der Durchschnittspreis für einen 40-Fuß-Container für die Strecke von China nach Nordeuropa hat sich gegenüber dem Vorjahr beispielsweise um mehr als 600 Prozent verteuert.

Der Grund für diese abstruse Entwicklung sind fehlende Kapazitäten. Seit dem Frühjahr übersteigt die Nachfrage das Angebot um ein Vielfaches. Das gilt auch für Straßen-transporte. Am Spotmarkt ist Lade- und Lagerfläche nur noch zu horrenden Preisen zu bekommen, weil sämtliche verfügbaren Lkw-Kapazitäten mehr als ausgelastet sind. Ähnliche Effekte sind im Lager- und Logistikbereich zu beobachten. Eine Erholung ist nicht in Sicht. Zumal der Aufbau weiterer Fuhrpark- und Lagerkapazitäten wegen der langen Lieferzeiten der Fahrzeughersteller und Bauunternehmen, die über Monate hinweg ausgebucht sind, nahezu unmöglich ist.

Allerdings ist es unternehmerisch ohnehin fragwürdig, allein vor dem Hintergrund der aktuellen Ausnahmesituation alles daran zu setzen, zusätzlichen Lade- und Lagerraum zu schaffen. Denn so,

wie es ist, wird es nicht bleiben. Irgendwann wird sich die Lage normalisieren, beziehungsweise ins Gegenteil verkehren. Dann werden die angebotenen Lager- und Transportkapazitäten plötzlich die Nachfrage übersteigen – und die Katastrophe wäre perfekt. Alle Preiserhöhungen werden verpuffen. Mehr noch: Das Bestreben, die überschüssigen Kapazitäten auszulasten, wird zu neuen Dumpingpreisen führen.



Jochen Eschborn
Vorstand der ELVIS AG

Wollen wir das? Ich denke nicht! Wirtschaftlich sinnvoller wäre es daher, die Verknappung der Kapazitäten über Preisanpassungen mitzugehen. Den Verladern wird das natürlich nicht schmecken. Aber vielleicht hilft es, dass sie den Wert unserer Leistungen künftig höher schätzen – und dauerhaft besser bezahlen. Das wäre doch was!

Bitte bleiben Sie gesund!

Ihr Jochen Eschborn



Von Krnjevo in Zentralserbien aus bedient TKA sowohl nationale als auch internationale Relationen und transportiert Komplett- und Teilladungen sowie Stückgut nach Deutschland, Italien und Benelux.

TKA VERBINDET OST MIT WEST

Ein Paneco-Partner aus Zentralserbien berichtet

Als Slavisa Suleic (52), Geschäftsführender Gesellschafter der Transport Kombi AS d.o.o. (TKA), noch in Ulm lebte, war die Donau sein täglicher Begleiter. Wenn er heute Lust verspürt auf einen Spaziergang entlang der Ufer von Europas zweitlängsten Fluss, kostet ihn das zunächst eine halbstündige Autofahrt. Um alte Freunde aus Ulmer Zeiten zu besuchen, muss der 52-Jährige sogar noch ein bisschen länger hinterm Lenkrad sitzen. Ungefähr zwölf

Stunden, genaugenommen. Denn Suleic ist nicht etwa nach Memmingen oder Augsburg gezogen, sondern zurück nach Krnjevo in Zentralserbien, wo die Donau den größten Teil ihrer Strecke zum Schwarzen Meer bereits hinter sich hat. Warum? „Weil ich erkannt habe, dass der Markt in Serbien anders als in Deutschland, wo es schon alles gibt, Logistikern noch viele Möglichkeiten bietet“, erklärt er. Inzwischen beschäftigt die TKA, die seit kurzem auch zum ELVIS-Partnerkreis



▶ zählt, 40 Mitarbeitende, unterhält 20 ziehende Einheiten und arbeitet zudem mit zahlreichen Subunternehmen zusammen.

Das Unternehmertum hat Slavisa Suleic schon früh für sich entdeckt. Nachdem er bereits erste Erfahrungen im Speditions-gewerbe gesammelt hatte, machte er sich schon als 22-Jähriger in der Nutzfahrzeugbranche selbständig. Die Logistik verlor er währenddessen aber nie aus den Augen und gründete 2004 zusammen mit einem Partner in Serbien die Spedition TKA. Seine familiären Wurzeln, vor allem aber die Aussicht auf nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg zogen ihn 2017 dann endgültig zurück in die Heimat, genauer nach Krnjevo. „Wir haben hier einen strategisch sehr gut gelegenen Standort, von dem aus sich sowohl die Nord-Süd- als auch die Ost-West-Achse gut abdecken lassen“, berichtet der 52-Jährige. Ein weiterer Vorteil: „Krnjevo liegt in der wirtschaftlich starken Region um Belgrad.“ Von dort aus bedient TKA sowohl nationale als auch internationale Relationen und transportiert Komplett- und Teilladungen sowie Stückgut nach Deutschland, Italien und Benelux.

Attraktiver Produktionsstandort

Zugute kommt dem Unternehmen dabei die gute wirtschaftliche Entwicklung des Landes. „Viele internationale Unternehmen und Konzerne haben Serbien inzwischen als attraktiven Produktionsstandort für sich entdeckt“, berichtet Suleic. Infolge dessen seien in den vergangenen Jahren massive Investitionen in das Sieben-Millionen-Einwohner-Land im Zentrum der Balkanhalbinsel geflossen. „Vor allem Halb- und Vorprodukte werden hierzulande produziert und dann zumeist als Komplettladungen in die industriellen Zentren Europas transportiert. Davon profitieren wir als Logistiker mit

einem guten Netzwerk nach Westeuropa natürlich sehr.“ Zwar sei das Ladungsaufkommen infolge der Corona-Pandemie zuletzt etwas zurückgegangen, aber das sei lediglich ein temporärer Effekt, ist sich der 52-Jährige sicher. „Wir haben diese etwas ruhigere Zeit genutzt, um interne Prozesse zu optimieren und vor allem unsere Digitalisierung voranzutreiben.“

Wettbewerbsvorteil durch Paneco-Netzwerk

Erklärtes Ziel der TKA ist es, die Märkte auszubauen und zu wachsen. Mittelfristig soll auch ein Lagergeschäft aufgebaut werden. Die Voraussetzung dafür schätzt Suleic als gut ein: „Wir haben ein hochmotiviertes Team, bieten unseren Kunden einen sehr hohen, so-

Slavisa Suleic, Geschäftsführender
Gesellschafter der Transport Kombi AS d.o.o.

„Paneco versetzt uns in die Lage, gute Qualität zu einem noch besseren Preis anbieten zu können.“

TKA Transport Kombi AS d.o.o. Srbija

MI POVEZUJEMO ISTOK I ZAPAD!



www.tka.rs



32 300 47487 TMS



gar nach ISO 9001 zertifizierten Qualitätsstandard und sind besonders in der Digitalisierung besser aufgestellt als viele andere Transportdienstleister in Serbien.“ Zudem verfügt die TKA seit kurzem über einen weiteren Wettbewerbsvorteil: Das Unternehmen ist Mitglied im paneuropäischen Paneco-Netzwerk, das ELVIS im Mai gemeinsam mit den Logistiknetzwerken Kommodus (Polen), Cargo24 (Schweiz) und ABC Business Network (Ita-

„Es gibt nicht viele Mitbewerber, die das bieten können.“

lien) gegründet hat. „Das versetzt uns in die Lage, über Paneco gute Qualität zu einem noch besseren Preis anbieten zu können.“ Schon heute unterhält der serbische Logistikspezialist einen wöchentlichen Linienverkehr von Belgrad nach Knüllwald. Ab September soll die Taktung auf zwei Fahrten in der Woche erhöht werden. „Es gibt nicht viele Mitbewerber, die das bieten können“, sagt Suleic.

www.tka.rs ■



Logistika
Spedicija
Nacionalni
Internacionalni
Transport

MI POVEZUJEMO ISTOK I ZAPAD

Transport Kombi AS d.o.o.
Nikole Pasica 142
11319 Krnjevo, Serbien
Tel.: 00381 26 41 55 400



PERSPEKTIVEN FÜR DEN INTERNATIONALEN LKW-TRANSPORT

Offene Grenzen und ein freier Handel sind zwei Kernelemente des deutschen und europäischen Selbstverständnisses. Spätestens mit Einführung des Euro haben nationale Grenzen auch für die Wirtschaft weitgehend an Bedeutung verloren. Parallel zur globalen Entwicklung wuchsen die Handelsströme seitdem drastisch. Insbesondere Deutschland wurde aufgrund seiner geografischen Lage und wirtschaftlichen Bedeutung zum Dreh- und Angelpunkt des europäischen Freihandels.

Die Entwicklungen rund um den Brexit und die Einschränkungen im Zuge der Pandemiebekämpfung haben dieses Selbstverständnis in seinen Grundfesten erschüttert. Grenzen wurden geschlossen, Zollschranken errichtet. Die Folge: Lieferketten gerieten aus dem Takt und die Wirtschaft ins Stottern.

Schlagartig wurden Forderungen nach einer Rückverlagerung von Produktionskapazitäten und protektionistischen Maßnahmen wie zum Beispiel einem Kabotageverbot laut.

Der Impuls, die heimischen Märkte zu stärken und zu schützen, ist nachvollziehbar. De Facto ist die Erschließung ausländischer Märkte aber kein Selbstzweck. Sie ist die Folge eines Strebens nach größtmöglicher Effizienz und eines steigenden Konsumbedürfnisses. Besonders die Exportnation Deutschland profitiert von dieser Entwicklung. Solange der Transport von Waren weniger kostet als eine Verlagerung der Produktion werden die Handelsströme auch Post-Corona wachsen.

Die Zunahme der wirtschaftlichen Verflechtung findet ihren Ausdruck im Wachstum der Transportleistung. In Europa wird deren Hauptlast auf der Straße erbracht. Die Lkw-Transportkosten wirken sich damit unmittelbar auf die Standortwahl von Industrie und Handel aus. Bei dem derzeitigen Preisniveau ist ihre Bedeutung in diesem Zusammenhang aber eher untergeordnet. Verschiedene Entwicklungen werden in Zukunft aber dazu führen, dass die Kosten für den Lkw-Einsatz steigen:

Die zwingend erforderliche Dekarbonisierung des Verkehrssektors wird zu erheblichen Mehrkosten für Infrastruktur und Equipment führen. Zudem macht der sich verstetigende Fahrer-mangel eine Erhöhung der Personalkosten unausweichlich. Das EU-Mobilitätspaket wird mit den Einschränkungen für ausländische Frachtführer (Rückkehrpflicht für Lkw, Kabinen-Schlafverbot, Marktzugangsbeschränkungen) zu einer Verteuerung eben dieser ausländischen Kapazitäten auf dem deutschen Markt führen.

Diese Kostensteigerungen werden in Marktsegmenten mit geringer Marge mittelfristig dazu beitragen, dass Produktion und Konsum räumlich wieder näher zusammenrücken.

In der Essenz ist davon auszugehen, dass die Wachstumskurve der Lkw-Transportleistung abflauen wird. Die Aufgabe der Frachtführer wird sein, die aufgrund externer Faktoren steigenden Kosten im Zaum zu halten. Eine Effizienzsteigerung des grenzüberschreitenden Verkehrs in Form von Systemverkehren ist dabei ein guter und richtiger Ansatz.



Nikolja Grabowski
Effizienzsteigerung durch
Internationalisierung
E.L.V.I.S. AG

+49 6023 50734-0
nikolja.grabowski@
elvis-ag.eu



Das trans aktuell-Symposium findet im ELVIS-Hub in Knüllwald statt.

trans aktuell
DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

DIE TRANS AKTUELL IST ZU GAST BEI ELVIS

Die ELVIS Teilladungssystem GmbH präsentiert sich am 1. September dieses Jahres als Gastgeber eines trans aktuell-Symposiums zum Thema Lkw-Antriebe der Zukunft. Dabei kommen für alle Antriebsarten Experten zu Wort, die über ihre Praxiserfahrungen berichten. Ort der Veranstaltung ist der ELVIS-Hub in Knüllwald, den die Teilnehmer natürlich auch besichtigen können. Die Begrüßung erfolgt durch ELVIS-Vorstand Jochen Eschborn. „Klimaschutz und Transport sind eng miteinander verbunden. Der Ruf nach umweltfreundlichen Alternativen wird daher in der Öffentlichkeit und somit bei den Verladern und

unseren Partnern immer lauter“, sagt Eschborn. „Wir wollen mit unserem Verbund mit gutem Beispiel vorangehen, den Partnern sinnvolle Alternativen aufzeigen und sie bei der Umsetzung unterstützen.“ Die Einführung in das Thema übernimmt ELVIS-Vorstand Nikolja Grabowski. Der Titel seines Vortrags lautet: „(K)eine Alternative für die Zukunft“.

Im Vordergrund des Symposiums stehen jedoch Best Practice-Beispiele – Experten aus dem Transport- und Logistikbereich berichten dabei über ihre Erfahrungen mit alternativen Antrieben wie LNG, E-Lkw und Wasserstoff.

IN EIGENER SACHE

ELVIS LEITET GENERATIONENWECHSEL EIN UND BAUT VORSTAND AUS

Unser Aufsichtsrat hat Nikolja Grabowski (35) mit Wirkung zum 1. Juli in den Vorstand bestellt. Gleichzeitig wurde Jochen Eschborn zum Vorsitzenden des Vorstands ernannt. Mit diesem Schritt leiten wir einen auf mehrere Jahre angelegten, sanften Generationenwechsel in unserem obersten operativen Führungsgremium ein. Grabowski war zuvor bereits Mitglied der Geschäftsleitung und wird im Vorstand vor allem für die strategische Ausrichtung und die Kommunikation des Verbunds Verantwortung tragen.

„Kontinuität und Verlässlichkeit sind die tragenden Säulen der ELVIS AG. Deshalb war es uns wichtig, die Nachfolge von Jochen Eschborn, der den Verbund seit seiner Gründung erfolgreich führt, frühzeitig zu regeln“, sagt Michael Wangler, Vorsitzender des Aufsichtsrats. Darüber hinaus sei es das Ziel gewesen, einen abrupten Wechsel an der Verbundspitze zu vermeiden. „Nikolja Grabowski hat bei ELVIS seit 2017 eine beeindruckende Karriere durchlaufen und war zuletzt Mitglied der Geschäftsleitung. Er kennt somit sowohl das Unternehmen als auch die angeschlossenen Partner seit vielen Jahren bestens“, so Wangler. Ausgezeichnet haben den gebürtigen Hanauer von Beginn an seine hohe Zuverlässigkeit, sein umfangreiches Fachwissen und seine vorbehaltlose Bereitschaft, sich auch in neue Themengebiete einzubringen.

Mit der Erweiterung des Vorstands verfolgen wir das Ziel eines sanften und reibungslosen Generationenwechsels. In diesem Kontext ist geplant, Anfang kommenden Jahres einen weiteren Vorstandsposten zu schaffen, um dort die Verantwortung für das operative Geschäft zu bündeln. Jochen Eschborn, Initiator und einer der Gründerväter unseres Verbunds, wird dem Gremium auch in den kommenden Jahren als Vorsitzender angehören und seine Aufgaben peu à peu an seine Nachfolger/innen abgeben.



IMPRESSUM

Herausgeber

ELVIS AG
Vorstandsvorsitzender:
Jochen Eschborn
Vorstand: Nikolja Grabowski
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,
Lea Schmidt,
Lukas Willke

Grafik und Layout:

Stefanie Petau,
Lena Kulbatzki

Bildnachweise:

S.3: Brückner Photo & Art
Kerstin Zinngraf,
Fotos Jochen Eschborn
S.4: Reinert Logistik GmbH,
Spedition Messing GmbH
S.5: Johann Müller GmbH,
Nikolaus Rein GmbH
S.6: Krüger Logistik
S.8/9: serts/istockphoto
S.11: Visual Generation/adobestock
S.12: Paneco AG
S.16,18,19: Kottmeyer GmbH
S.20,22,23: TKA
S.24,26: ELVIS AG
S.25: Tim Hoppe



Köster – Die Experten für individuelle Bauwerke

Wir realisieren maßgeschneidert
Kundenwünsche, wirtschaftlich und sicher.

- | Perfekte Bauabläufe durch das Köster-Prozess-System
- | Gelebte Partnerschaft mit einem erfahrenen Team für Ihr Projekt
- | Individuelle Lösungen durch maßgeschneiderte Beratung & Umsetzung



Mehr Referenzen unter:
koester-bau.de

GRENZEN

SCHRANKENLOS

INNOVATION

EUROPAWEIT

INTERNATIONAL

ZOLL

BREXIT

PANECO

SYSTEMVERKEHRE

GLOBAL