

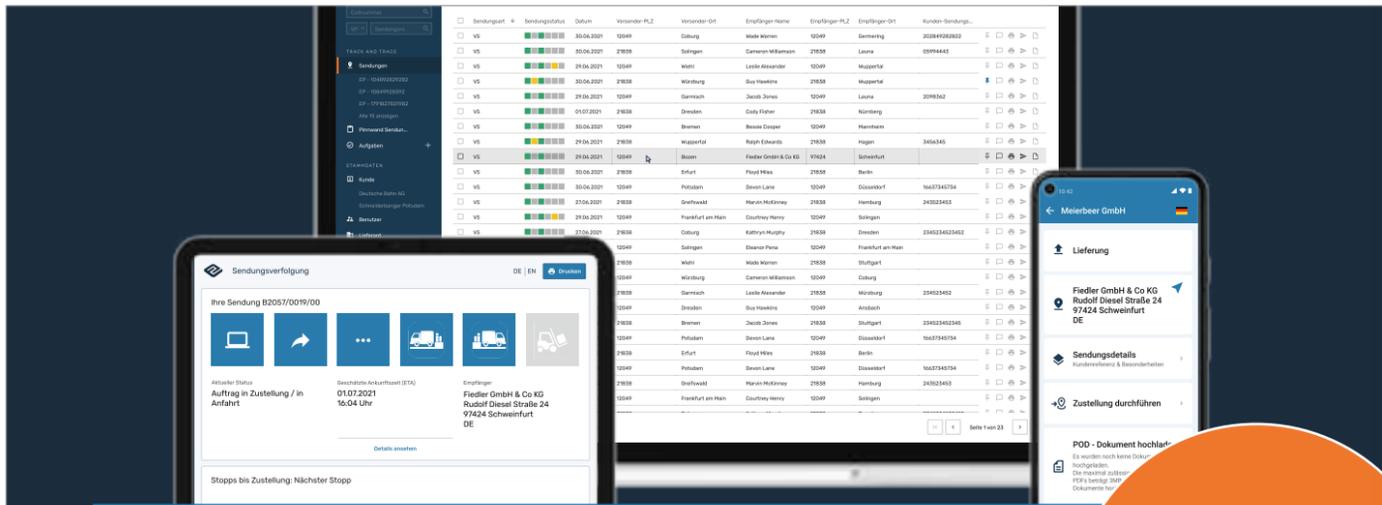
#3

2021

ZUKUNFT

Im Rampenlicht: Ein Innovationstreiber aus Württemberg – die Firmengruppe Schwarz

Im Porträt: Kevin Einfeldt hilft, Rathmann Logistik fit für die Zukunft zu machen



EIKONA LOGISTICS CLOUD. FÜR DIE LOGISTIK GEMACHT.

Jetzt gratis
testen

Gemeinsam finden wir die perfekte Modul-Kombination und entwickeln Ihre digitalen Geschäftsmodelle weiter. Für eine perfekte Integration, passen wir die einzelnen Module individuell auf Ihre Bedürfnisse an.

EIKONA Track and Trace

EIKONA Order Management

EIKONA Task Management

EIKONA Map & ETA

EIKONA Avisierung

EIKONA Freight Management

EIKONA Shipment Planning

EIKONA Yard Management

EIKONA Call Center

EIKONA Digitale Archivierung

EIKONA Dokumentenmanagement

EIKONA Time Slot Management

EIKONA Spot Price

EIKONA Warehouse Management

EIKONA Data Integration

EIKONA Power BI Integration

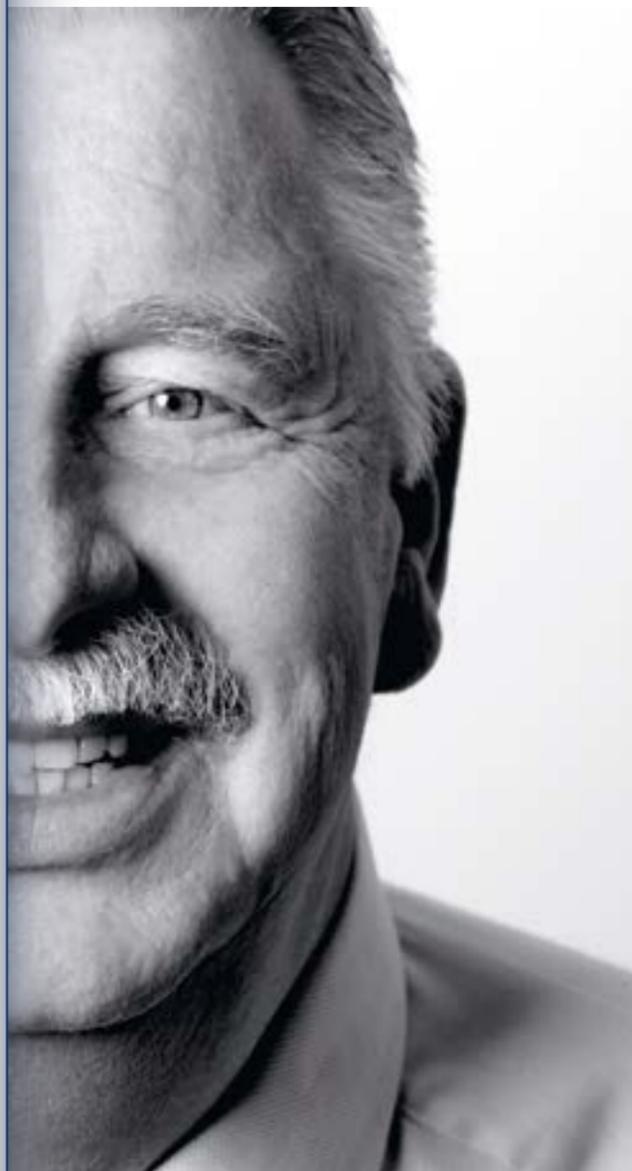
EIKONA Cargo Handling

EIKONA Address Consolidation

www.eikona-logistics.de



#3



Liebe Leserinnen und Leser,

"Wir können den Wind nicht ändern, aber die Segel anders setzen." Aristoteles, dem dieser Ausspruch zugeordnet wird, hatte in Zukunftsfragen offenbar eine sehr pragmatische Einstellung. Völlig zu recht, wie ich finde. Denn angesichts einer in allen Belangen hochkomplexen Welt scheint es aussichtsloser denn je, die Dinge von Grund auf verändern zu wollen. Bestes Beispiel dafür ist der jüngste Klimagipfel in Glasgow. Trotz der offenkundigen Dringlichkeit der Lage schafften es die beteiligten Länder auch diesmal nicht, sich auf verbindliche Ziele zu verständigen.

Auch auf nationaler Ebene ist unklar, wie wir uns dem Klimawandel entgegenstellen wollen. Das macht es auch für uns Logistiker nicht einfacher, die Weichen für die Zukunft richtig zu stellen. Als gesetzt gelten dürfte: Das Verbrennen fossiler Brennstoffe wird teurer. Insofern macht es sicher Sinn, sich schon heute mit alternativen Antriebskonzepten auseinanderzusetzen. Ratsam, so lesen Sie es in unserer Titelgeschichte zur Zukunft der Logistik auf den Seiten 6 bis 10, ist es für Spediteure und Frachtführer zudem, die Digitalisierung voranzutreiben. Denn hier bietet sich noch erhebliches Optimierungspotenzial.

Außerdem stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe einen Familienbetrieb aus Schwaben vor, der seit 2009 zum ELVIS-Partnerkreis gehört: die Spedition Schwarz. Das württembergische Unternehmen hat sich auf Jumbo-Transporte spezialisiert, unterhält aber auch eine eigene IT-Firma. Warum, das berichtet Oliver Ocker aus der Schwarz-Geschäftsleitung auf den Seiten 14 bis 17.

Auch bei der Nikolaus Rathmann GmbH & CO. KG aus Braak bei Hamburg, ebenfalls ELVIS-Partner widmet man der Digitalisierung viel Aufmerksamkeit. Ziel ist es, das Unternehmen fit für die Zukunft zu machen. Zuständig für das Projekt ist Kevin Einfeldt, den wir auf den Seiten 20 bis 22 portraituren.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen

Ihr Jochen Eschborn, Vorstand

SCHÖN, DASS IHR DABEI SEID!

Drei neue Partner im ELVIS-Netzwerk

Von wegen Sommerpause: Unser Verbund wächst weiter. Gleich drei neue Unternehmen nutzen die Kooperationsmöglichkeiten und die Leistungsvielfalt unseres Netzwerks. Wir begrüßen die Neuen recht herzlich in unserem Kreis und stellen sie hier kurz vor:

CI CONTRACT LOGISTICS GMBH (CICO)

Zum Mitgliederkreis bei ELVIS gehört seit dem 1. Juni auch die CI Contract Logistics GmbH (CICO). Zusammen mit zehn weiteren Unternehmen ist sie Teil der 1998 gegründeten CI-Gruppe, einem breit aufgestellten Full-service-Logistikdienstleister. Die CICO ist an zwei Standorten vertreten – in Bremen und Dorfen bei München. Zum Kerngeschäft des Unternehmens zählen die Bereiche Konsumgüter und Silo-Transporte. Mit gesicherten und überwachten Lkw für den Transport diebstahlgefährdeter Ware bis hin zu Fahrzeugen mit Mitnahmestapler, die bei der Endkundenzustellung von Langgut zum Einsatz kommen, bietet der Bremer Kontraktlogistiker Verladern höchst individuelle Transportlösungen an. Insgesamt unterhält die CI-Unternehmensgruppe mehr als 130 ziehende Einheiten, rund 250 verschiedene Sattelaufleger und beschäftigt circa 300 Mitarbeitende.



CI – Unternehmensgruppe
Wir denken Logistik!



<https://ci-gruppe.de/>



EMONS SPEDITION GMBH

Das neueste Mitglied bei ELVIS ist die Emons Spedition GmbH. Das in Köln beheimatete mittelständische und konzernunabhängige Familienunternehmen trat dem ELVIS-Partnernetzwerk zum 1. Oktober bei. Mit ihren rund 100 Standorten und mehr als 3.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 15 Ländern unterhält die Emons Spedition nicht nur ein weit verzweigtes Transport-Netzwerk auf jedem Verkehrsträger (Straße, Luft, Wasser), sondern auch ein Logistik-Netzwerk, das alle Kundenwünsche erfüllt. Insgesamt stehen den Emons-Kunden 250.000 Quadratmeter Fläche in 35 Ländern zur Verfügung. Aber auch Value Added Services – wie Zollservices, IT-Tools zur Sendungserfassung und -verfolgung, Avisierung per SMS oder E-Mail – gehören in das umfangreiche Produktportfolio des 1928 gegründeten Unternehmens.

<https://emons.de/>



DISCHNER SPEDITIONS- UND HANDELSGESELLSCHAFT MBH

Neuer Partner im ELVIS-Netzwerk ist seit dem 1. Mai die Dischner Speditions- und Handelsgesellschaft mbH aus Weiding in der Oberpfalz. In unmittelbarer Nähe zur tschechischen Grenze gelegen, sind nationale und internationale Jumbo-Transporte das Kerngeschäft des 1957 gegründeten Familienunternehmens. Zudem hat Dischner die Geschäftsfelder Milchtransporte, Sondertransporte für die Bauindustrie, Lebensmitteltransporte, Kühltransporte und die Logistik für Pool-Transporte sowie den Umschlag von Gütern und deren Ein- und Auslagerung im Portfolio. Eine eigene Tankstelle, eine eigene Werkstatt und eine eigene Waschanlage sorgen für Zuverlässigkeit und ein gepflegtes Erscheinungsbild. Der Bayrische Spediteur beschäftigt derzeit rund 100 Mitarbeitende und verfügt über eine Flotte von rund 80 Fahrzeugen.



<https://dischner.de/>



NOVUM: LIGHT & STRONG

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

KÖGEL COOL – PURFERRO QUALITY

- ✓ hervorragende Isoliereigenschaften
- ✓ hohe Langlebigkeit
- ✓ geringes Grundgewicht

**Kögel Telematics
jetzt serienmäßig verbaut!**

NEUE STANDARDS DRINGEND GESUCHT

Dass Deutschland in der Rangfolge der weltgrößten Exportnationen regelmäßig einen der vordersten Plätze belegt, ist fraglos auch ein Erfolg der leistungsstarken Transportbranche hierzulande. Logistik made in Germany ist nach wie vor ein Siegel für höchste Qualität – und hat in den vergangenen Jahren stets erfreuliche Wachstumsraten verzeichnen können. Daraus einen Automatismus oder gar eine Garantie für die Zukunft abzuleiten, wäre jedoch fatal. Denn die Zeichen stehen auf Wandel. Die vierte industrielle Revolution, die Digitalisierung der Wirtschaft, tobt mit voller Kraft in den Unternehmen von Industrie und produzierendem Gewerbe. Das Internet der Dinge (Internet of Things – IoT) wächst exponentiell und eröffnet ungeahnte Möglichkeiten. Längst hat die Dynamik der Entwicklung auch die Logistik erfasst. Doch viele Spediteure und Transportdienstleister scheinen sich dem Ernst der Lage nicht bewusst zu sein (s. Interview S. 10). Droht die Branche den Anschluss zu verlieren?



Wenn sich die aktuellen Prognosen bewahrheiten, wird die deutsche Logistikbranche auch im kommenden Jahr wachsen. Damit darf das leichte Minus aus 2020 endgültig als Corona-bedingter Ausrutscher ad acta gelegt werden. Soweit die guten Nachrichten. Ungemach droht den deutschen Logistikern dennoch – und zwar insofern, als dass sie sich tiefgreifenden Veränderungen konfrontiert sehen. Die Gründe dafür sind vor allem die Digitalisierung, die bis dato besonders von vielen Unternehmen aus dem Mittelstand vernachlässigt wurde sowie der Klimawandel mit den damit einhergehenden Verwerfungen.

Wobei der letzte Punkt fraglos die deutlich größere Herausforderung darstellt, erfordert er doch ein grundlegendes Umdenken. Das alte Mantra von höher, schneller, weiter gilt nicht mehr. Immer deutlicher zeigt sich: Das Fundament, auf dem diese Erwartungshaltung fußt, ist auf Sand gebaut. Wie man auch rechnet, die Gleichung von unbegrenztem Wachstum will in einer in allen Belangen beschränkten und begrenzten Welt einfach nicht aufgehen. Wir haben es darauf angelegt, nun bekommen wir die Quittung: Extremwetterereignisse verursachen Jahr für Jahr horrende Schäden und zerstören die Lebensgrundlage von Millionen Menschen. Acht der zehn heißesten Jahre seit Beginn der Wetteraufzeichnungen fallen in die Zeit nach 2010. Vielerorts ist die Luft inzwischen so hoch mit Schadstoffen belastet, dass sie krank macht. Auch die Welt erstickt – in Plastikmüll. Selbst in Wolken, im menschlichen Stuhl und im Trinkwasser haben Forscher weltweit Mikroplastik nachgewiesen.

Angesichts dessen wundert es wenig, dass die Jugend meutert. Und weil sie medienwirksam aufgebeht, nimmt sich nun auch die Politik des Themas ernstlich an. Was dabei herauskommt, ist noch nicht absehbar. Als gesichert gelten darf jedoch: Die Umwelt zu schädigen, egal in welcher

Form, wird sehr viel teurer. Nicht nur die Preise für fossile Brennstoffe dürften deutlich steigen. Industrie und Handel geraten zunehmend unter Zugzwang mehr für den Klimaschutz zu tun. Das bringt die Logistik in die Bredouille. Denn statt ihre Emissionen zu reduzieren, stoßen die Unternehmen wegen des seit Jahren steigenden Transportaufkommens mehr klimaschädliche Gase aus denn je.

Allein im Straßengüterverkehr stiegen die Kohlendioxid-Emissionen zwischen 1995 und 2019 allen technischen Verbesserungen zum Trotz um 21 Prozent von 39,3 auf 47,4 Millionen Tonnen. Eine der entscheidenden Zukunftsfragen lautet also: Wie kann die Logistik ihren ökologischen Fußabdruck signifikant verkleinern? Ein Teil der Antwort sind sicher alternative Antriebe und Kraftstoffe. Die Bedeutung von Gas-, Hybrid- und Elektroantrieben wird über alle Verkehrsträger hinweg rasant zunehmen. Die ersten praxistauglichen Modelle (s. S. 18) sind bereits bestellbar.

Teil zweit der Antwort ist gleichsam Lösung wie Herausforderung: Die Digitalisierung der Lieferketten. Sie verspricht erhebliche Effizienzgewinne und damit weniger Emissionen je Tonnenkilometer. Um das zu erreichen, sind allerdings erhebliche Investitionen in Technik und Knowhow erforderlich. Denn nachdem der Lkw über die Telematik inzwischen in die Datenwelt der Transportunternehmen integriert ist, steht nun der

nächste Schritt in der Entwicklung an: die Vernetzung der Fahrzeuge – untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur. Der Austausch von Informationen mittels Vehicle-to-X-Kommunikation bildet etwa die Grundlage für den Einsatz automatisch gesteuerter Fahrzeuge. Mit dieser Technik lassen sich beispielsweise innerbetriebliche Verkehre automatisieren und vollkommen neu konzipieren. Denkbar ist auch, Lkw-Verkehre auf Autobahnen autonom abzuwickeln. Menschliche Fahrer kämen dann nur noch auf der ersten und letzten Meile zum Einsatz.

Zu mehr Produktivität und Effizienz in der Lieferkette führen wird auch die Vernetzung logistischer Prozesse, zum Beispiel durch die Radiofrequenzidentifikation (RFID). Dadurch können einzelne Waren auf ihrem Transport in Echtzeit verfolgt werden. Die so gewonnenen Datensätze können mittels der Big Data Analytics genannten Echtzeit-Analyse großer Datenmengen ausgewertet werden. So ließen sich etwa die Verkehrsströme besser lenken und letztlich die gesamte Wertschöpfungskette optimieren. Darüber hinaus steht zu erwarten, dass Big Data Analytics die Grundlage für die Entwicklung völlig neuer, für die Logistik äußerst attraktiver Geschäftsmodelle bilden wird.

Eine entscheidende Rolle wird zudem dem Internet der Dinge (Internet of Things – IoT) zukommen, das schon bald dafür sorgen wird, dass Maschinen selbständig Fertigungsprozesse koordinieren, Service-Roboter in der Montage auf intelligente Weise mit Menschen kooperieren und fahrerlose Transportfahrzeuge eigenständig Logistikaufträge erledigen. Längerfristig wird die Ladung selbst intelligent werden und ihren eigenen Transport autonom organisieren. Dank neuer Sensortechnologien werden sich Ladungen in Zukunft eigenständig vernetzen, mit Menschen und Maschinen kommunizieren, ihre Umgebung überwachen und Logistikprozesse steuern.

Das allerdings setzt Transparenz entlang der Lieferkette, besser noch der gesamten Wertschöpfungskette voraus sowie eine hohe Datenqualität und -verfügbarkeit. Logistiker, die auch in Zukunft noch wettbewerbsfähig sein wollen, müssen mehr leisten als Ware versenden.

Zu|kunft,

Substantiv, feminin [die]

Die Zukunft ist die Zeit, die subjektiv gesehen der Gegenwart nachfolgt. Das Wort geht auf das Verb kommen zurück und hatte im Mittelhochdeutschen noch eine religiöse Dimension im Sinne eines bevorstehenden „Herabkommens Gottes“, was sich auch an der identischen Wortbildung des lat. ad-ventus „An-kunft, Zu-kunft“ (vgl. Advent) zeigt.

Sämtliche Schritte eines Transports müssen datenbasiert abgewickelt werden, von der Angebotseinholung über die Beauftragung, das Dokumentenmanagement inklusive Verzollung und Versicherung, das Echtzeit-Tracking und die Korrektur des Transportplans bis hin zur Analyse der gesamten Lieferkette.

Ein wichtiges Kriterium dabei sind reibungslose, schnelle Übergänge. Wie das aussehen könnte, zeigen schon heute digitale Startups wie Sennder, Cargonexx oder Forto, die in wachsender Zahl in den Markt drängen und die die gesamte Auftragsbearbeitung in ihren auf Echtzeit basierenden IT-Systemen verknüpft haben. Papier als Mittel zur Informations-

weitergabe haben sie aus sämtlichen Prozessen eliminiert. Klassische Speditionen, vornehmlich aus dem Mittelstand, tun sich hier noch schwer. Als hinderlich erweist sich auch die Fragmentierung der deutschen Speditionsbranche. Was diesen Unternehmen droht, zeigt ein Blick auf den Buchhandel, der von dem Siegeszug der Internet-Plattform Amazon überrascht wurde und seither um seine Existenz kämpft.

Entscheidend ist, ob es der Branche gelingt, dem Wirrwarr der verwendeten Datenformate Herr zu werden. Denn im Moment verhält es sich diesbezüglich wie die babylonische Verwirrung aus dem Alten Testament: Jeder spricht in einer anderen Sprache, keiner versteht den anderen. So ist jede Kommunikation zum Scheitern verurteilt. Über Schnittstellen, wie aktuell üblich, wird sich dieses Problem künftig nicht mehr lösen lassen. Zu groß sind die Datenströme, zu hoch die Zahl der Beteiligten. Was es stattdessen braucht, in diesem Punkt sind sich die Experten einig, ist ein einheitliches Datenformat, einen Standard, den alle Beteiligten gleichsam sprechen und verstehen. Die Branche hat es selbst in der Hand.



DIE ANFORDERUNGEN WERDEN MASSIV STEIGEN

Wie beurteilen Sie die Leistungsfähigkeit der Branche im internationalen Vergleich?

Logistik made in Germany ist auch heute noch ein Trumpf. Wenn man sich in der Branche umschaute, findet man nach wie vor einige spannende, internationale Projekte. Nichtsdestotrotz müssen wir aufpassen, nicht von anderen Nationen abgehängt zu werden. Die Logistik hierzulande droht vor allem im wichtigen Bereich der Digitalisierung ein bisschen den Anschluss zu verlieren.

Manche Lieferkette ist unter den Belastungen der Pandemie gerissen. Müssen sich die Transportdienstleister deswegen Kritik gefallen lassen?

Kritik insofern ja, als dass an vielen Stellen nicht offen genug kommuniziert wurde. Natürlich waren die Unternehmen oft aufgrund der außergewöhnlichen Gegebenheiten schlichtweg nicht in der Lage, alle Lieferversprechen zu halten. Ihnen die alleinige Schuld für die zahlreichen Lieferprobleme zuzuschreiben, wäre deshalb zu kurz gesprungen. Gleichwohl zeigt sich, dass die Kommunikation entlang der Wertschöpfungskette verbessert werden muss, dass Informationen besser geteilt werden müssen, um künftig schneller und flexibler auf Unwägbarkeiten reagieren zu können.

Wie wird sich das Anforderungsprofil der Branche in den kommenden Jahren verändern?

Die Anforderungen an die Logistik werden massiv steigen. Die Spediteure sehen sich schon heute häufig sehr individuellen Kundenwünschen konfrontiert. Dieser Trend wird sich noch verstärken. Dazu sind die Kunden wegen der fortschreitenden Digitalisierung immer besser informiert und haben hohe ökologische und soziale Ansprüche. Das heißt, das Thema Nachhaltigkeit gewinnt zunehmend an Bedeutung – sowohl im B2B- als auch im B2C-Bereich, die im Übrigen auch stärker miteinander verschmelzen werden. Der zweite Treiber ist die Entwicklung der Märkte, die globaler und gleichzeitig transparenter und dynamischer werden. Stark beeinflussen werden die Branche aber auch neue Technologien. Die Stichworte lauten unter anderem Autonomes Fahren, Künstliche Intelligenz und Robotik.



Prof. Dr. rer. pol. Franz Vallée vom Institut für Prozessmanagement und Digitale Transformation (IPD) der Fachhochschule Münster und Geschäftsführender Gesellschafter der VuP GmbH, Logistik- und IT-Beratung.

Was muss ein Logistiker können, um in diesem Umfeld zu bestehen?

Vor einigen Jahren hätte ich noch gesagt: IT-Knowhow ist zwingend erforderlich. Heute bin ich überzeugt, dass Kenntnisse der klassischen Informatik allein nicht reichen werden, um die anstehenden Transformationsprozesse erfolgreich zu gestalten. Dafür braucht es zusätzlich Change-Management-Kompetenzen, die Fähigkeit, mit sehr unterschiedlichen Gruppen zusammenzuarbeiten und zu kommunizieren. Das Geschäftsmodell des – ich nenne es mal – klassischen Palettschiebers wird keine auskömmlichen Margen mehr abwerfen. Intensiv beschäftigen müssen sich die Unternehmen aber auch mit dem Thema Nachhaltigkeit – und zwar sowohl bezogen auf die eingesetzten Technologien als auch auf den Umgang mit ihren Arbeitnehmern.

Die Transportbranche ist mittelständisch geprägt. Wo sehen Sie für die Unternehmen die größten Zukunftsgefahren?

Die größte Gefahr sehe ich darin, dass die Chancen der Digitalisierung unterschätzt und daraus keine Wettbewerbsvorteile gezogen werden. Ein Logistiker, der diesbezüglich die Zeichen der Zeit nicht erkennt, wird potenziellen Kunden die Frage, warum man gerade ihn mit dem Auftrag betrauen sollte, schon bald nicht mehr zufriedenstellend beantworten können.

Obwohl sie für unsere Gesellschaft elementar ist, hat die Branche ein eher schlechtes Image. Warum eigentlich?

Die Logistik hat es jahrelang versäumt, Selfmarketing zu betreiben. Sie ist in vielen Bereichen besser als ihr Ruf, hat ihre Erfolge aber nicht gut genug kommuniziert. Das ist der eine Punkt. Ein anderer sind die nach wie vor sehr niedrigen Löhne, die in der Branche gezahlt werden. In Kombination mit der Erwartung vieler Online-Käufer, für den Versand bestellter Waren nichts zahlen zu müssen, hat sich im Laufe der Zeit der Eindruck verfestigt, dass logistische Leistungen umsonst zu haben sind. Und was nichts kostet, ist in der öffentlichen Wahrnehmung eben auch nichts wert. Das ist Gift fürs Image und auch nicht nachhaltig.



Müheless 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](https://www.dkv-mobility.com)



YOU DRIVE, WE CARE.

Effizienz in Bewegung.

Automatisierungssysteme der Zukunft.



Wir liefern
Lösungen!



Gemeinsam zur individuellen Gesamtlösung.

Wir beherrschen alle Aspekte der Automatisierung, von der Analyse und Planung bis zur Realisierung sowie zum Service und Support schlüsselfertiger Anlagen. So heben wir gemeinsam die Effizienz und Produktivität auf ein neues Niveau – und Ihr Lager bleibt zukunftsfähig.



Planung & Projektierung.

Gemeinsam finden wir auf Basis von Materialflussanalysen und Ihren Zielsetzungen den für Sie optimalen Automatisierungsgrad.

Mit unserer Erfahrung in vielen Branchen und für unterschiedliche Unternehmensgrößen realisieren wir für Sie die auf Ihren Bedarf perfekt abgestimmte Lösung. Bereits in der Grobplanung stellen wir verschiedene Lösungsvarianten einander gegenüber. In der Feinplanung arbeiten wir die optimale Lösung aus. Dabei berücksichtigen wir auch die flexible Erweiterbarkeit und Anpassungsfähigkeit Ihrer automatisierten Lagerumgebung, damit Sie stets zukunftsfähig bleiben.



Realisierung & Systemintegration.

Als Generalunternehmer behalten wir jederzeit den Überblick. Wir sorgen für einen reibungslosen Projektverlauf und eine punktgenaue Realisierung.

Für die Umsetzung Ihres automatisierten Lagers bieten wir alle Lösungen und Gewerke aus einer Hand. Das schafft ein Höchstmaß an Transparenz und Sicherheit über den gesamten Projektverlauf bis hin zur Übergabe Ihrer schlüsselfertigen Anlage. Nur ein Partner, der alle Gewerke beherrscht, stellt für Sie sicher, dass alle Systeme – ob manuell, teil- oder vollautomatisiert – perfekt ineinandergreifen und harmonisch miteinander arbeiten. Das gilt für neu installierte ebenso wie für bestehende Lagerkomponenten und IT-Infrastrukturen.



Service & Support.

Nach Projektabschluss sind wir mit einem branchenweit einzigartigem Kundendienstnetzwerk immer an Ihrer Seite.

Weltweit mehr als 5.000 Kundendiensttechniker sind für Sie zur Stelle, um den reibungslosen Betrieb Ihrer Anlage zu sichern. Dazu gehören Wartungen, Sicherheitsprüfungen und Inspektionen, auf Wunsch 24/7. Wichtige Ersatzteile sind dabei immer vor Ort, damit eventuelle Stillstandzeiten innerhalb Ihres Logistiksystems auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Um kostenintensiven Instandsetzungen vorzubeugen, schulen wir auf Wunsch Ihre Mitarbeiter auf eine effiziente und sichere Bedienung Ihrer Anlage und übernehmen bei Bedarf auch das Systemmonitoring.

Mehr Informationen unter:
www.jungheinrich.de

JUNGHEINRICH

„WIR WOLLEN ZU DEN INNOVATIONSTREIBERN GEHÖREN“

Geht aus Gewohnheit neue Wege: Die
Spedition Schwarz aus Herbrechtingen



Mit rund 13.000 Einwohnern ist Herbrechtingen zwar nicht groß, wohl aber alt. Schon 774 wurde das gleichnamige Kloster, das als Keimzelle der württembergischen Kleinstadt gilt, erstmals urkundlich erwähnt. Auf eine für Logistiker lange Tradition zurück blickt auch die Unternehmensgruppe Schwarz, die dort ihren Sitz hat. Bereits Ende des 19. Jahrhunderts transportiert Schwarz-Gründungsvater Georg Stängle mit Pferdefuhrwerken Waren zwischen dem nahen Gut Härtsfeld und der Bahnstation Giengen hin und her. Seit 1936 führt das Unternehmen offiziell den Namen Schwarz. Geändert hat sich seither wenig und doch alles. Wenig, weil Schwarz noch immer ein schwäbischer Familienbetrieb ist, welcher Transportdienstleistungen erbringt. Und alles, weil sich das Unternehmen im Laufe der Jahre zu einem Logistikspezialisten mit breit gefächertem Portfolio entwickelt hat, der heute rund 700 Mitarbeitende beschäftigt und einen Fuhrpark unterhält, der 300 Lkw und 900 Wechselbrücken umfasst.

Über die Schwaben heißt es, sie seien über die Maßen sparsam, fleißig, reinlich und clever. Ein Klischee, natürlich. Ganz aus der Luft gegriffen scheint es bei näherer Betrachtung aber nicht zu sein. Zumindest nicht, wenn die Firmengruppe Schwarz mit Sitz im württembergischen Herbrechtingen der Gegenstand der Betrachtung ist. Ein Blick auf den nahe der A 7 gelegenen Hof des Logistikspezialisten zeigt: Sauberkeit und Ordnung stehen hier hoch im Kurs. Die Fahrzeuge, in Summe sind es inzwischen 300, sind nicht nur sauber, gepflegt und durchweg neueren Baujahrs, sie stehen auch samt und sonders dort, wo sie stehen sollen: einer der weiß markierten Stellflächen. Sparsamkeit und Fleiß kann man dem Herbrechtinger Logistiker, der seit 2009 zum ELVIS-Partnerkreis zählen, wohl ebenfalls getrost attestieren. Das legt alleine der Umstand nahe, dass das Unternehmen bereits seit mehr als 100 Jahren wächst und gedeiht. Betriebe, die schlecht haushalten, überstehen den harten Wettbewerb in der Branche selten eine Dekade, geschweige denn zehn.

Bleibt die Frage, was es mit der sprichwörtlichen schwäbischen Cleverness auf sich hat. Die Antwort darauf gibt, wenn auch indirekt, Oliver Ocker (37), der als Mitglied der Schwarz Geschäftsleitung für den Verkauf und die Projektierung zuständig ist. Die Firmengruppe Schwarz, berichtet er mit schnellen Worten und unver-

kennbarem Zungenschlag, besteht heute aus fünf operativen Firmen: der Schwarz Logistik, zuständig für das Lagergeschäft und die Inhouse-Logistik, den drei auf Jumbotransporte spezialisierten Expeditionen Schwarz in Herbrechtingen, Blitz im hessischen Münster und Kareka aus Tschechien sowie dem IT-Dienstleister DiLoS – Digital Logistic Solutions.

Der letzte Punkt lässt aufhorchen. Warum unterhält ein mittelständischer Logistiker eine eigene IT-Firma? „Eine berechnete Frage“, antwortet der 37-Jährige und man könnte meinen, im Subtext leise ‚weil's clever ist‘ herauszuhören. Stattdessen erklärt er: „Uns hat schon immer umgetrieben, wie wir Prozesse verschlanken und den Wünschen und Anforderungen unserer Kunden noch besser entsprechen können. Dabei ist die IT natürlich ein mächtiges Instrument.“ Nicht zuletzt deswegen setzt der Verbund aus Herbrechtingen wie auch die meisten Verladern auf Software von SAP. Das erleichtert die Anbindung und gewährleistet einen reibungs-freien Datenaustausch. Obendrein habe man so die kundenseitigen Prozesse besser verstehen gelernt.

„Dadurch können wir sehr genau einschätzen, was unsere Kunden zur Abwicklung ihrer logistischen Abläufe brauchen.“ Beispielsweise seien viele Produktionen heute sehr eng getaktet und auf die Versorgung mit Nachschub Just-In-Sequenz ausgelegt. Aus einer verspäteten Belieferung resultieren daher schnell weitreichende Probleme. „Deshalb wünschen unsere Kunden lückenlose Informationen über ihre Transporte. Und das nicht nachgelagert, inzwischen sogar nicht einmal mehr in Echtzeit, sondern vorauseilend. Sie wollen wissen, was wird passieren“, führt Ocker aus. Deswegen haben die Schwarz-/DiLoS-Spezialisten einen Algorithmus entwickelt, der über den gesamten Schwarz-Fuhrpark und sämtlicher im

„Dadurch können wir sehr genau einschätzen, was unsere Kunden zur Abwicklung ihrer logistischen Abläufe brauchen.“



Schwarz ist einer der Pioniere im Jumbo-Geschäft. Schon 2006 hat das Unternehmen im Zuge eines Feldversuchs Lang-Lkw auf die Straße gebracht.



Oliver Ocker (37) ist als Mitglied der Geschäftsleitung für den Verkauf und die Projektierung zuständig.

System hinterlegten Aufträge im Fünf-Minuten-Rhythmus die Ankunftszeiten berechnet und diese automatisch in die Systeme der Verladern einspeist. Dabei berücksichtigt werden die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer ebenso wie etwaige Stau- und Aufenthaltszeiten. „Damit haben wir eine echte ETA-Berechnung für sämtliche Stopps und können unseren Kunden eine belastbare Planungsgrundlage bieten“, erläutert Ocker. Aber das Beste sei: „Wir wissen selber schon sehr früh, dass es zu einer Verspätung kommen könnte und sind so in der Lage, gegenzusteuern, indem wir etwa ein anderes Fahrzeug schicken oder rechtzeitig umbrücken.“ Im besten Fall lasse sich eine Verspätung auf sogar vermeiden, wodurch wiederum die Qualität der Leistung spürbar steigt.

Auch an anderer Stelle haben die Herbrechtinger immer wieder selbst erfolgreich digitale Lösungen konzipiert und so Mehrwerte geschaffen. Dies habe letztlich wohl dazu geführt, dass immer öfter Anfragen beispielsweise aus dem ELVIS-Partnerkreis eingegangen seien, wie man dieses oder jenes Problem angehen könne, berichtet Ocker. Vor diesem Hintergrund habe sich die Geschäftsleitung 2017 entschlossen, die unternehmenseigene IT-Sparte in eine eigenständige Firma zu überführen, die auch externe Projekte abwickelt. Ein weiterer Grund für diesen Schritt ist die nach wie vor wachsende Bedeutung digitaler Lösungen. Ein Stichwort, das der Schwarz-Manager in diesem Zusammenhang nennt, lautet Plattformökonomie. Eine Entwicklung, der sich auch die Logistik nicht entziehen könne und bei der Schwarz gerne zu den early adoptern gehören würde.

Denn künftig, ist Ocker sicher, werde sich die Digitalisierung noch stärker auf Gestaltung und Management der Supply Chain auswirken. Die Steuerung der Warenströme mittels vorausschauender Analysen und der Kommunikation vehicle-to-vehicle beziehungsweise vehicle-to-infrastructure sei längst keine Zukunftsmusik mehr. Dies erfordere jedoch einen umfassenden Datenaustausch. Aber genau da hake es im Moment. „Es gibt zum Beispiel unzählige Telematik-Anbieter – jeder generiert mehr oder weniger dieselben Daten, aber alle

in unterschiedlichen und meist nicht miteinander kompatiblen Formaten“, gibt der 37-Jährige zu bedenken. Die nächste große Herausforderung sei daher die Einführung eines einheitlichen Daten-Standards oder zumindest eines einheitlichen Schnittstellen-Standards für die Logistik.

Auch im Fahrzeugbereich halten die Herbrechtinger stets die Augen nach Innovationen auf, ob es nun um alternative Antriebe oder neue Fahrzeugkonzepte geht. „Beispielsweise haben wir schon 2006 Lang-Lkw getestet und gehörten zu den ersten, die die Fahrzeuge im Rahmen eines Feldversuchs auf die Straße gebracht haben. Wie im IT-Bereich lautet unser Credo auch hier: Wir wollen zu den Innovationstreibern gehören“. Das geht natürlich nicht, ohne auch mal einen Schritt in die falsche Richtung zu machen. „Dann nimmt man zumindest den Lerneffekt mit“, lacht Ocker und ergänzt: „Allzu groß sollten solche Schritte allerdings nicht sein.“ Aus diesem Grund stehen bei Schwarz vor jeder größeren Investition in eine neue Technik grundsätzlich ausgiebige Tests. Aktuell betreibt das Unternehmen beispielsweise einen mit Flüssigerdgas (LNG) betriebener Lang-Lkw vom Typ 3 (Motorwagen mit Dolly und Auflieger). Eingesetzt wird das Fahrzeug auf der Langstrecke, 1.300 Kilometer täglich. Auch ein E-Lkw wird in der Schwarzgruppe bereits disponiert. „Im Shuttleverkehr“, erklärt Ocker, „aus unserer Sicht der ideale Einsatzbereich, absolut alltagstauglich und zu 100 Prozent CO₂-neutral.“ Denn geladen wird das Fahrzeug bei den Zwischenstopps über die unternehmenseigene Photovoltaik-Anlage.

Die Zukunft fest im Blick beschäftigt sich Schwarz längst auch intensiv mit Themen wie dem autonomen Fahren und autonomen Lagern. Getreu dem Motto „Wer aufhört besser zu werden, hat aufgehört gut zu sein.“ Ganz schön clever, die Schwaben!

www.schwarz-logistics-group.com

Schwarz Logistik GmbH
Robert-Bosch-Str. 22
89542 Herbrechtingen
Tel. +49 7324 9691-100





Eine Besonderheit des neuen E-Lkw ist die Platzierung der Antriebstechnik in der Hinterachse.

E-MOBILITÄT VERBESSERT KLIMABILANZ DER LOGISTIK

Neue Hersteller drängen mit eigenen Lösungen auf den Markt

Elektromobilität gilt weltweit der Schlüssel für klimafreundliche Mobilität und Innovation. Insbesondere in Verbindung mit regenerativ erzeugtem Strom emittieren Elektrofahrzeuge deutlich weniger CO₂. Vor diesem Hintergrund widmen sich inzwischen nahezu alle großen Hersteller diesem Thema. Der Umstand, dass die Konzeption eines solchen Fahrzeugs kaum eigenes Knowhow in puncto Motoren- und Batterieentwicklung verlangt – beides ist quasi in jeder Größe und Leistung frei verfügbar – ruft aber ähnlich wie im Pkw-Geschäft zunehmend auch neue Akteure auf den Plan, die mit eigenen Angeboten auf den Markt drängen. Zu diesen gehört seit Neustem auch ELVIS-Lieferant BPW Bergische Achsen KG aus Wiehl.

In Kooperation mit der Paul Nutzfahrzeuge GmbH hat BPW unter der Marke BAX vor kurzem einen elektrisch angetriebenen 7,5-Tonner zur Marktreife gebracht. Das konstruktive Layout und technische Leistungsdaten des BAX 7.5, so der Name des Fahrzeugs, wurden dabei konsequent auf den Transportalltag ausgerichtet, versprechen die Hersteller. So verfüge der E-Lkw dank eines reinen Chassisgewichts von nur 3,5 Tonnen über

eine Nettolast von vier Tonnen, was Aufbauten aller Art erlaubt. Mit einem festen Kofferaufbau und einer Ladebrücke von Palfingerverbleiben bietet das Fahrzeug beispielsweise drei Tonnen Zuladung und Platz für 15 Europaletten.

Die Batterie- und Ladetechnik unterstützt die unterschiedlichsten Einsatzszenarien: Mit „Long Range“-Batteriesatz erreicht der BAX eine Reichweite von 200 Kilometern, die „Medium Range“-Version mit einer Reichweite von 130 Kilometern zielt hingegen auf die City-Logistik. Geladen werden kann das Fahrzeug sowohl mit 22 kW Wechselstrom oder auch 100 kW Gleichstrom. Bei letzterem soll ein Ladevorgang von 20 auf 80 Prozent SoC (State of Charge/Ladezustand) in weniger als 40 Minuten abgeschlossen sein.

Eine Besonderheit des neuen E-Lkw ist die Platzierung der Antriebstechnik in der Hinterachse. Zwei E-Motoren erzeugen dort ein Drehmoment von jeweils 3.290 Newtonmetern. Das Fahrzeug wurde nach ISO 26262 entwickelt, erhält eine EG-Typgenehmigung und soll ab Frühjahr kommenden Jahres ausgeliefert werden.



„Pfiat di God,
Andi Scheuer!“

Es ist an der Zeit, Adieu zu sagen. Nicht Ihnen, oder ELVIS. Verabschieden möchte ich mich an dieser Stelle von 2021, was mir ganz und gar nicht schwerfällt, und natürlich vom besten Verkehrsminister aller Zeiten: Andreas Franz „Andi“ Scheuer.

quasi zum Ausstand noch etwas Gutes zu tun, ihr beispielsweise ein paar zusätzliche Steuergeld-Millionen zuzuschieben.

Es steht zu erwarten, dass am letzten Arbeitstag des Bajuwaren nicht nur in so mancher Staatskanzlei die Sektkorken geknallt haben, sondern auch an der Reinhardtstraße 52 in Berlin.



Jochen Eschborn
Vorstand der ELVIS AG

Dort nämlich hat der Bund der Steuerzahler seinen Sitz – und der war selten (wenn überhaupt) glücklich mit Scheuers Art zu wirtschaften, Stichwort Maut-Desaster. Ganz anders dürfte es sich in Bayern verhalten, wo man dem 47-Jährigen ziemlich sicher dicke Tränen nachweinen wird.

Ein schwieriges Unterfangen angesichts der Kürze der Zeit, denken Sie? Dann staunen Sie und lernen! Man gründe einfach eine Stiftung.

Als letzte Amtshandlung quasi hat Scheuer alle Hebel in Bewegung gesetzt, das 2020 mit großem Tamtam von ihm angekündigte Deutsche Zentrum Mobilität der Zukunft (DZM) mit Sitz in München als solche aufsetzen und so nicht nur vor dem Zugriff seines Nachfolgers zu schützen, sondern bis 2024 auch mit nahezu einer halben Milliarde aus Bundesmitteln auszustatten.

Denn Scheuer war stets ein Garant dafür, dass der Freistaat bei Investitionsentscheidungen – wie soll ich sagen? – nie zu kurz kam. Dass Volker Wissing, sein Nachfolger im Amt, das südlichste Bundesland mit der gleichen Konsequenz bevorzugt, darf als unwahrscheinlich gelten.

Ein solcher Vorgang ist zwar alles andere als normal, erst recht bei Forschungseinrichtungen. Aber hej, was ist schon normal in diesen Zeiten? Und besser ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende.

In diesem Sinne, pfiat di God, Andi!

Aber Andreas Scheuer wäre nicht der Scheuer Andi, hätte er nicht die Gelegenheit genutzt, seiner Heimat

Bitte bleiben Sie gesund!

Ihr Jochen Eschborn



Die Ziele der NIKOLAUS RATHMANN GmbH & Co. KG sind klar abgesteckt: die digitale Transformation vorantreiben, die bestehenden Services weiter verbessern, neue Angebote schaffen und Mehrwerte generieren.

DER LANGE WEG DER DIGITALISIERUNG

Kevin Einfeldt hilft, RATHMANN Logistik fit für die Zukunft zu machen

Der Jugend gehört die Zukunft, heißt es. Bei der Spedition NIKOLAUS RATHMANN GmbH & Co. KG aus Braak gestaltet sie sie sogar. Zugegeben: Jugendlicher im engeren Sinne ist Kevin Einfeldt eher nicht mehr. Diese Lebensphase hat er mit seinen 29 Jahren hinter sich. Aber im Berufsleben wird bekanntlich anders gerechnet. Unter-30-Jährige gelten hier zumeist noch als Novizen, allenfalls als Nachwuchskraft. Nichtsdestotrotz hat der Logistikspezialist aus Schleswig-Holstein den

29-Jährigen mit einer überaus bedeutsamen Mission betraut, nämlich das Unternehmen fit zu machen für die Zukunft.

Kevin Einfeldt ist das, was man gemeinhin ein Eigenwächs nennt. Direkt nach dem Abitur heuerte er bei RATHMANN an, um sich zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistungen ausbilden zu lassen. Dass ihm die Logistik liegt, war schnell klar. Dazu gefiel es

ihm bei dem Familienbetrieb aus Braak – ausgezeichnete Arbeitsatmosphäre, nette Kollegen*innen, interessante Aufgaben, gute Perspektiven. Viele Gründe, dem Unternehmen auch nach erfolgreich beendeter Lehre die Treue zu halten. Einfeldt blieb also und sammelte in den Folgejahren viele praktische Erfahrungen, erst als Disponent, später als Projektmanager. Um sich persönlich und fachlich zu entwickeln, entschied er sich letztlich aber doch, ein Studium aufzunehmen – Wirtschaftsinformatik an nahen Universität Hamburg. Der Kontakt zu seinem alten Arbeitgeber riss unterdessen allerdings nie ab. „Ich war immer sehr daran interessiert, wie sich das Unternehmen entwickelt“, berichtet er. Auch bei RATHMANN ließ man den jungen Mann nicht aus den Augen und verfolgte aufmerksam seinen weiteren Werdegang. Gutes Personal ist schließlich schwer zu finden, in der Logistik einmal mehr.

Trotzdem war Einfeldt einigermaßen überrascht, als RATHMANN-Geschäftsführer und -Gesellschafter Nils

„Ich war immer sehr daran interessiert, wie sich das Unternehmen entwickelt“

Rathmann ihm vor einigen Monaten ein Angebot machte. Eines, das er nicht habe ablehnen können: Zurückkommen und helfen, das Unternehmen bestmöglich für die Zukunft aufzustellen. Konkret lautet die Aufgabenstellung, die digitale Transformation des Familienbetriebs voranzutreiben, die bestehenden Services zu verbessern, neue Angebote zu schaffen und Mehrwerte zu generieren. Der 29-Jährige sagte sofort zu. „Da habe ich nicht lange überlegen müssen“, lacht er. „Das war genau das, was ich immer machen wollte.“ Dass es sich dabei um eine Aufgabe handelt, die es in sich hat, sei ihm von vornherein klar gewesen. Schon alleine deswegen, weil sie im Grunde jeden innerbetrieblichen Prozess betrifft und kein terminiertes Ende hat. „Es ist ja nicht so, dass man hier und dort ein bisschen optimiert und dann für die nächsten Jahre Ruhe hat. Das ist ein kontinuierlicher Prozess, der das Unternehmen dauerhaft fordert“, sagt Einfeldt.



Kevin Einfeldt kümmert sich bei RATHMANN um das Thema Digitalisierung.

Gemeinsam mit der Geschäftsführung habe er daher zunächst eine Bestandsaufnahme gemacht und den Ist-Zustand festgehalten, als Maßstab für jede künftige Entwicklung. Im Zuge dessen wurde eine detaillierte Übersicht über alle Abteilungen erstellt: Disposition, Lager, Abrechnung und Buchhaltung, Personal, Fuhrpark und Werkstatt und natürlich das Controlling. Anschließend hat Einfeldt gemeinsam mit den jeweiligen Fachkollegen und -kolleginnen alle anfallenden Prozesse aufgenommen, was „viel Fleißarbeit“ war und hat allein mehrere Wochen gedauert. „Im zweiten Schritt haben wir dann Soll-Prozesse definiert: Wie muss es in Zukunft laufen, um einen möglichst hohen Automatisierungsgrad zu erreichen? Ein Teil der Antwort lautet: Sämtliche Daten müssen an allen relevanten Stellen abrufbar sein, werden im besten Fall aber nur noch ein Mal erfasst. Zentrale Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang den eingesetzten IT-Systemen zu, die sich Einfeldt im Weiteren eins nach dem anderen vornahm.

Dabei stellte er unter anderem fest, dass das verwendete Dokumentenmanagement-System nur noch bis Ende 2023 vom Hersteller unterstützt wird. „Das heißt, an dieser Stelle haben wir konkreten Handlungsbedarf“, sagt der 29-Jährige. Allerdings sei es nicht damit getan, einfach ein neues Tool anzuschaffen. „Software, die bei uns künftig zur Anwendung kommt, muss nicht nur in puncto Leistungsfähigkeit unsere Anforderungen



Die NIKOLAUS RATHMANN GmbH & Co. KG in Zahlen: 95 LKW, 93 Jahre erfolgreiche Firmengeschichte, 6.200 Quadratmeter Lagerfläche und rund 75.000 Sendungen pro Jahr.

► erfüllen, sondern auch mit den übrigen Systemen im Haus interagieren können“, erklärt Einfeldt. Denn was nutzen hervorragend aufbereitete Daten, wenn nicht überall darauf zugegriffen werden kann? Eine große Rolle spielt die Schnittstellen-Problematik auch bei der Anbindung der Kunden-Systeme. „Wir wollen dahin kommen, dass die Ver-lader uns ihre Aufträge mit zwei, drei Klicks übermitteln können und im Anschluss möglichst in Echtzeit einen Sendungsstatus inklusive voraussichtlicher Anlieferzeit und anschließend dem Ablieferbeleg.“ Für all das brauche es reibungslose Datenströme. Aber die werde es wohl solange nicht geben, solange es in der Branche kein einheitliches Datenformat gibt, zeigt sich Einfeldt überzeugt. Insofern gehe er davon aus, sich auch in Zukunft mit Problemen beschäftigen zu müssen, die aus asymmetrischen Informationsflüssen resultieren.

Womit sich der 29-Jährige noch intensiv beschäftigt hat seit seinem Neustart bei RATHMANN sind die Mitarbeitenden. „Die Digitalisierung wird meistens als ein rein technischer Vorgang gesehen. Aber sie hat auch eine menschliche Komponente, die aber oft vernachlässigt wird“, sagt er. „Das ist ein Fehler.“ Genauso wichtig, wie die Technik und das Prozessmanagement sei es, die Menschen, die die Pläne und Strategien in ihrem be-

ruflichen Alltag umsetzen und leben sollen, abzuholen und davon zu überzeugen. Das gelinge nur, indem man deren Ängste, Vorbehalte und Sorgen ernstnehme – auch, wenn sie unbegründet seien. „Ansonsten wird das mit dem angestrebten Mentalitätswandel nichts, sondern eher ein Kampf gegen Windmühlen.“

„Die Digitalisierung wird meistens als ein rein technischer Vorgang gesehen. Aber sie hat auch eine menschliche Komponente.“

Langweilig, so viel jedenfalls steht fest, wird es Kevin Einfeldt bei der NIKOLAUS RATHMANN GmbH & Co. KG so schnell nicht werden. „Die Digitalisierung

ist ein weites Feld. Wir stehen zwar nicht mehr ganz am Anfang, aber ein Ende ist nicht absehbar. Digitale Ökosysteme und Plattformen werden zeitnah auch in der Logistik zu disruptiven Veränderungen mit neuen Geschäftsmodellen führen. Da wollen wir natürlich dabei sein“, lacht er.

www.rathmann-logsitik.de ■



NIKOLAUS RATHMANN GmbH & Co. KG
Mitarbeitende: 130
Standorte: 2
Fahrzeuge: 100 eigene und rd
40 feste Subunternehmer



ELVIS FORDERT RÜCKZAHLUNG VON MAUT-MILLIONEN

Jetzt ist es amtlich: Im Rahmen eines Musterverfahrens fordern wir zu viel gezahlte Lkw-Maut in Millionenhöhe vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zurück. Rund 160 ELVIS-Partner haben sich dem Verfahren bereits angeschlossen. Im maßgeblichen Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 27. Oktober 2020 haben sie insgesamt 380 Millionen Euro Lkw-Maut gezahlt – und damit nach den konservativsten Schätzungen zwischen drei und sieben Prozent zu viel.

„Dass sich das BAG trotz höchstrichterlich festgestellter Rechtswidrigkeit weigert, zu viel gezahlte Gebühren zu erstatten, grenzt an Wegelagererei und ist nicht hinnehmbar. Deshalb haben wir uns im Sinne unserer Partner entschlossen, die Ansprüche im Rahmen eines Musterverfahrens notfalls auch gerichtlich geltend zu machen“, sagt unser Vorstand Nikolja Grabowski.

Hintergrund ist eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs aus dem vergangenen Jahres. Danach dürfen bei der Festsetzung der Mautgebühren ausschließlich Infrastrukturkosten berücksichtigt werden. Die Bundesregierung hatte jedoch auch die Kosten für die Verkehrspolizei in Rechnung gestellt. Das ist nach Auffassung des EuGH rechtswidrig.

Zahlreiche ELVIS-Partner hatten daraufhin Anträge auf eine anteilige Erstattung der Lkw-Maut gestellt. Wie sich zeigte, ist das BAG jedoch nicht zu einer Erstattung bereit und beruft sich auf Vertrauensschutz: Vor dem Urteil des EuGH habe man nicht wissen können, dass die Maut zu hoch kalkuliert war. Die Bundesregierung habe die Wegekostengutachten, auf denen die Mautsätze beruhen, stets der Europäischen Kommission übersandt, von dort seien nie Einwände gekommen.



Rund 160 ELVIS-Partner haben sich dem Musterverfahren um zu viel gezahlte Lkw-Maut bereits angeschlossen.

Dazu Rechtsanwalt Prof. Dr. Moritz Lorenz: „Ein solcher Vertrauensschutz zugunsten eines Mitgliedstaats wird im EU-Recht allerdings nur in eng begrenzten Ausnahmefällen gewährt. Und die liegen hier nicht vor.“

Aus diesem Grund lassen wir die Rechtsauffassung des BAG nun gerichtlich überprüfen. Damit nicht alle ELVIS-Partner einzeln gegen das Bundesamt klagen müssen, haben wir ein Musterverfahren initiiert. Stellvertretend wird dabei der Antrag eines Unternehmens herausgegriffen. Über diesen entscheidet, nach vorangegangener Ablehnung durch das BAG, das Verwaltungsgericht. Das Ergebnis des Gerichtsverfahrens wird kraft einer Musterverfahrensvereinbarung im Weiteren auf alle anderen Beteiligten übertragen.



AUFRUF:

Partner können sich noch beteiligen.

Kontaktieren Sie: Daniel Markus
Leitung Consulting & Prozesse
Tel.: +49 6023 50734 - 19
Mobil: +49 162 2523 264
E-Mail: Daniel.Markus@elvis-ag.eu

PARTNERVERSAMMLUNG BEI ELVIS

Fast war es wie früher: Nach zwei Jahren Pause und erstmals seit Beginn der Corona-Krise fand wieder die Partnerversammlung an unserem Standort in Alzenau statt. Bei der ersten großen Präsenzveranstaltung wurden selbstverständlich alle geltenden Hygienevorschriften und Corona-Richtlinien eingehalten. Wie sehr sich unsere Mitglieder darauf gefreut haben, sich mal wieder persönlich austauschen zu können, verdeutlichte die enorme Resonanz im Vorfeld der Veranstaltung. An zwei Tagen konnten sich die Teilnehmenden dann endlich wieder von Angesicht zu Angesicht begegnen, sich austauschen und über die aktuellen Entwicklungen in der Branche sprechen. Vorherrschend waren die Themen Digitalisierung, Spritpreise und nachhaltige Transporte. Aber auch das LNG als Antriebsalternative war angesichts der steigenden Dieselpreise unter den knapp 100 Teilnehmenden ein heißes Gesprächsthema. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr! Dann hoffentlich ganz ohne Beschränkungen.



Knapp 100 Teilnehmende nahmen an der Partnerversammlung in Alzenau teil.

NEUE MÄRKTE FÜR DEN ELVIS ZENTRALEINKAUF

Seit vielen Jahren erzielt der ELVIS Zentraleinkauf für unsere Partner attraktive Konditionen durch die Bündelung von Einkaufsvolumina. An der Zielsetzung hat sich seit jeher nichts geändert. Höchste Priorität hat nach wie vor die Unterstützung unserer Partner im täglichen operativen Speditions- und Logistikgeschäft und bei der internen Büroorganisation. Da der Einkauf gemeinsam mit den angeschlossenen Unternehmen bedarfsorientiert koordiniert wird, ist der Input seitens der Partner von elementarer Bedeutung. Nur so ist es möglich, Produkte und Dienstleistungen zu erwerben, die benötigt werden, um sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen und Kosten einzusparen.

Angesichts der fortschreitenden Globalisierung und der Digitalisierung muss sich aber auch der Zentraleinkauf weiterentwickeln. Die Herausforderung besteht darin, trotz des bereits großen Einkaufsspektrums weitere Märkte zu erschließen. Denn der lokale Handel reicht in Zukunft nicht mehr aus, um sich jene Vorteile zu verschaffen. Die Organisation muss sich überregional und international aufstellen, um weiterhin konkurrenzfähig zu sein. Elementar wichtig ist dabei der Datenschutz von sensiblen Einkaufsdaten, denn Verträge werden sukzessive digital gezeichnet statt auf Papier, sodass die Daten zum einen sicher und zum anderen jederzeit digital abrufbar sein müssen.

JUBILÄEN

10 X 10 JAHRE ELVIS-ZUGEHÖRIGKEIT

Die Idee eines schlagkräftigen und effektiven Ladungsverbunds von Spediteuren geht nur dann auf, wenn viele Einzelne eine Vision teilen und gewillt sind, diese auf lange Sicht zu verfolgen, sich langfristig zu engagieren und einzubringen, einander zu unterstützen und zu stärken. Dass es uns, den Europäischen Ladungsverbund Internationaler Spediteure, in seiner heutigen Form und Größe gibt, haben wir also unseren Partnern zu verdanken. Partner, die Loyalität und Weitblick beweisen.

Für zehn dieser Partnerunternehmen jährt sich ihr Eintritt in den Ladungsverbund in diesem Jahr bereits zum zehnten Mal. Seit 2011 – also beinahe von Beginn an – gehören sie schon dem ELVIS-Netzwerk an.

Wir freuen uns sehr, sie noch immer an unserer Seite zu wissen, und bedanken uns für zehn Jahre Vertrauen und partnerschaftliche Zusammenarbeit bei:

BERMEL

Spedition & Logistik GmbH
aus Ebernahn

GÜTTLER

Logistik GmbH aus Hof (Saale)

HEINRICH ZODER

Spedition GmbH aus Hamburg

HÖVELMANN

Logistik GmbH & Co. KG
aus Haldensleben

HUETTEMANN

Logistik GmbH aus Kuppenheim

KRÜGER

Internationale Spedition GmbH
aus Göttingen

MOELLER

Internationale Spedition + Logistik GmbH
aus Düren

RÜDINGER

Spedition GmbH aus Krautheim

SPEDITION HOSS

GmbH & Co. KG aus Siegburg

WERNER SCHÖNDORF

Speditionsges. mbH aus Blieskastel



Auf die nächste Dekade!

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,
Tobias Denne

Grafik und Layout:

Stefanie Petau,
Lena Kulbatzki

Bildnachweise:

S.3: Brückner Photo & Art
Kerstin Zinngraf,
Fotos Jochen Eschborn
S.4: CI Contract Logistics GmbH,
Emons Spedition GmbH
S.5: Dischner Speditions- und
Handelsgesellschaft mbH
S.6, 7, 8: iStock: gremlin, sorbetto
S.10: Franz Vallée
S.14, 15, 16, 17: Spedition Schwarz
S.18 BPW
S.19, 23, 24, 26: ELVIS AG
S.20, 21, 22: Rathmann GmbH &
Co. KG

TAPSY UND JENS – FREUNDE FÜRS LEBEN

Einen ungewöhnlichen Fund hat unser Haustechniker Jens Apel in unserer Niederlassung in Knüllwald gemacht: Er fand ein drei Wochen junges Katzenbaby im Müll. „Ich habe aus einem Container ein Wimmern gehört, nachgeschaut und das Kätzchen gesehen, aber ich war unsicher, ob nicht die Mutter es dort abgelegt hat“, erzählt Apel. Als sich auch nach wenigen Stunden nichts tat, holte er die Katze aus dem Container, wickelte sie in eine Decke, nahm sie mit nach Hause und gab ihr Futter. Für die ersten Wochen brachte Apel Tapsy – so taufte sein Sohn das neue Familienmitglied – mit zur Arbeit. Entweder transportierte er sie in seiner Brusttasche oder übergab sie den Kolleginnen und Kollegen in der Disposition. Daher stammt auch Tapsys interner ELVIS-Nachname: Dispo-Katze.

Familie Apel, die zu Hause bereits zwei Hunde hat, holte für Tapsy sogar noch einen Kater als Spielgefährten aus dem Tierheim. Eine Kombination, die funktioniert: Nicht nur die beiden Hunde verstehen sich mit Mushu und Tapsy, sondern auch unser Haustechniker kommt mit den beiden neuen Familienmitgliedern sehr gut klar. Was durchaus eine Besonderheit ist, denn, wie Apel zugibt: „Eigentlich habe ich eine Katzenhaarallergie.“



IHRE MEINUNG IST GEFRAGT:

**WIE SOLL DIE ELVIS NEWS
DER ZUKUNFT AUSSEHEN?**

Elf Jahre schon gehört die ELVIS news fest in unseren Jahreskalender. Mit unserem Mitglieder- und Kundenmagazin sprechen wir verschiedene relevante Themen für die Branche und für unseren Verbund an. In dieser Ausgabe dreht sich alles um das Thema Zukunft und damit einhergehend auch um die Digitalisierung. Bereits bei der Partnerversammlung wurde intensiv über die Chancen und Herausforderungen des Digitalen gesprochen. Auch mit der ELVIS news wollen wir uns Richtung Zukunft und diese verändern. In diesem Zusammenhang sind Sie – unsere Partner – und Ihre Bedürfnisse uns natürlich besonders wichtig. Wir wollen auf diese eingehen und sie berücksichtigen. Daher rufen wir Sie dazu auf, sich einzubringen und an der nebenstehenden Umfrage teilzunehmen. Es geht unter anderem um die Frage, wie und auf welche Weise die ELVIS news künftig erscheinen soll. Sei es gedruckt, wie bisher, oder in einer neuen Form – komplett digital. Außerdem wüssten wir gerne, was Ihnen an unserer Hauszeitschrift wichtig ist, welche Themen Sie vielleicht vermissen, was Ihnen gut gefällt und was eher nicht. Zögern Sie nicht, lassen Sie uns Ihre Meinung wissen!



Scannen Sie einfach den QR-Code mit Ihrem Smartphone und beantworten Sie die Fragen bis zum 31.01.2022.



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

RISIKEN

HOFFNUNG

CHANCEN

MORGEN

ZUKUNFT

MÖGLICHKEITEN

AUSSICHT

DEMNÄCHST

AUSBLICK

FUTURUM