

#2

2022

MANGEL ALS MOTOR

Im Rampenlicht: Die Fritz GmbH & Co. KG aus Heilbronn

Im Porträt: Thomas Klein von der ELSEN Unternehmensgruppe



Keiner versteht Sie? Wir helfen.

EIKONA Data Integration sorgt für Echtzeit-Kommunikation über Datenverbindungen. Einfach, schnell, günstig.

Wozu das Ganze nochmal? Sie vereinfachen als Logistikdienstleister und Spediteur die Kommunikation mit Ihren Kunden über Unternehmensgrenzen hinweg und ersparen fehleranfällige manuelle Eingaben. Das geschieht durch automatisierte Schnittstellen. EIKONA Data Integration mappt unterschiedliche Formate und Inhalte oder ergänzt fehlende Informationen nach Ihren Vorgaben, damit am Ende die Datenqualität passt!

- + Zu aufwendig und zu teuer? Nicht bei uns. Wir führen Ihre Datensilos zusammen und verbinden die unterschiedlichsten Systeme. Was bei Ihrem TMS- oder ERP-Anbieter schnell in einen hohen fünfstelligen Bereich geht, stellen wir Ihnen ab 990,- €* zur Verfügung. Die Übertragung funktioniert via: FTP, SFTP, FTPS, AS2 und REST-API.

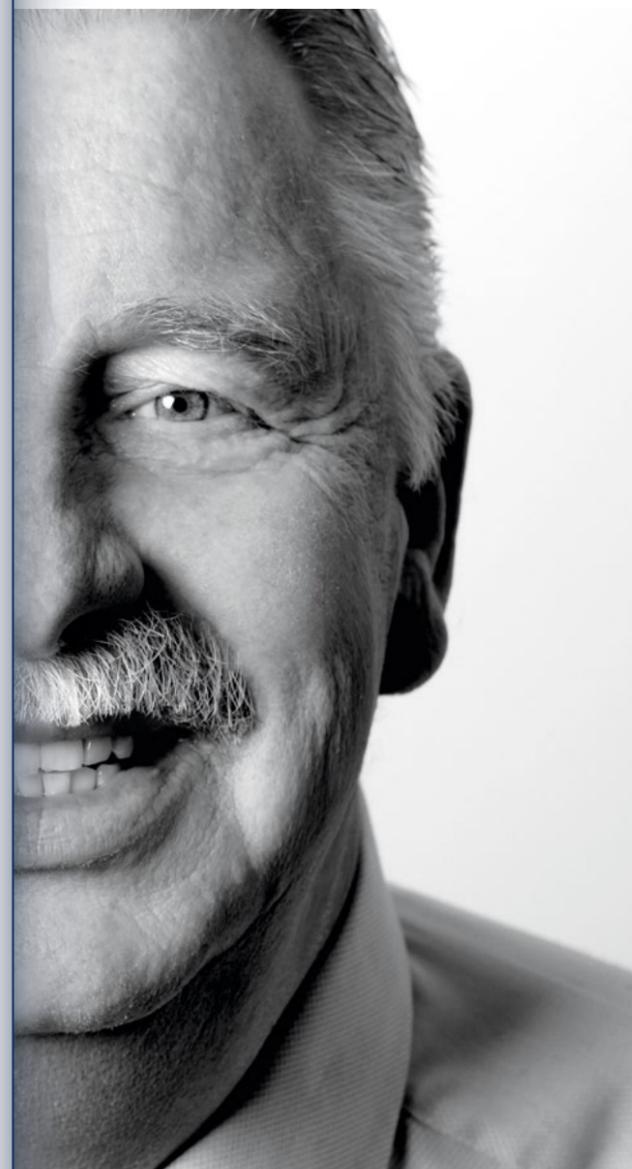
www.eikona-logistics.de

EIKONA
LOGISTICS

* für Standardformate wie Release 100 / Fortras 6 / CSV exkl. SLA

EDI auf
allen Wegen
ab 990,- €*

#2



Liebe Leserinnen und Leser,

wer die Berichterstattung aufmerksam verfolgt, kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass sich derzeit eine Hiobsbotschaft an die nächste reiht. Krieg, Inflation, Rezession, auch der Mangel, hierzulande eine seit vielen Jahren quasi unbekannte Größe, ist zurück. Viele Dinge sind aufgrund gestörter Lieferketten als Folge der Corona-Pandemie, geopolitischer Verwerfungen, des demografischen Wandels und der Auswirkungen der Klimakrise plötzlich nicht mehr in gewohnter Manier verfügbar: Fachkräfte, wichtige Vorprodukte, Rohstoffe, sogar Kohlensäure – es mangelt an vielen Stellen. Zeit also, sich einmal grundsätzlich mit dem Phänomen des Mangels auseinanderzusetzen. Lesen Sie dazu unsere Titelgeschichte auf den Seiten 8 bis 11.

"Im Rampenlicht" dieser Ausgabe steht die Fritz Gruppe aus Heilbronn. Gegründet 1938 führt Wolfram Fritz das Unternehmen heute in dritter Generation und hat in den vergangenen Jahren eine imposante Entwicklung hingelegt – vom einfachen Transportbetrieb zum Fullservice-Anbieter. Aktuell beschäftigt das Familienunternehmen rund 650 Mitarbeitende, disponiert einen 250 zehende Einheiten großen Fuhrpark und bewirtschaftet 87.000 Quadratmeter Lagerfläche. Mehr über die Fritz Gruppe lesen Sie auf den Seiten 16 bis 19.

"Im Portrait" (Seiten 22 bis 25) steht diesmal EISEN-CEO Thomas Klein. Seit der 58-Jährige die Geschicke der Unternehmensgruppe aus Koblenz lenkt, erklimmen die Umsatz- und Gewinnkurven des rheinland-pfälzischen Logistikspezialisten Jahr für Jahr neue Höhen. Dabei stand es gar nicht auf Kleins Lebensplan, Wirtschaftslenker zu werden. Eigentlich wollte der gebürtige Saarländer als Basketball-Profi Karriere machen. Aber das Schicksal kam dazwischen.

Viel Spaß beim Lesen – und bleiben Sie gesund!

Ihr Jochen Eschborn, Vorstandsvorsitzender



Nachhaltige Mobilität mit DKV Mobility

Auf dem Weg hin zu einer nachhaltigeren Mobilität im Transportsektor zählen LNG (verflüssigtes Erdgas) und Green LNG (verflüssigtes Bio-Erdgas) zu den wichtigsten Alternativen zu herkömmlichen Kraftstoffen.

DKV Mobility bietet seinen Kunden schon heute Zugang zu europaweit über 300 LNG-Stationen (70 davon in Deutschland).

Sparen Sie Zeit und Geld und setzen auch Sie bei dem Umstieg auf alternative Kraftstoffe auf die **DKV Card**. ELVIS-Mitglieder profitieren dabei von besonderen Konditionen.

dkv-mobility.com

YOU DRIVE, WE CARE.

SCHÖN, DASS IHR DABEI SEID!

Vier neue Partner im ELVIS-Netzwerk

Von wegen Sommerpause: Unser Verbund wächst weiter. Gleich vier 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:

ENGEMANN U. CO. INTERNATIONALE SPEDITION GMBH

Die ENGEMANN u. CO Internationale Spedition GmbH (ENCO) aus Hilden steht seit 1966 für qualitativ hochwertige Transportlösungen in den Mittelmeerraum und gehört seit August 2022 zu ELVIS. Direktverkehre in die wichtigsten südeuropäischen Wirtschaftszentren sind die Spezialität der Spedition. Innerdeutsche Transportlösungen, Verkehre in die ehemaligen GUS-Staaten über das Tochterunternehmen ENGEMANN EAST, GDP konforme Transporte sowie ergänzende Logistik- und Beratungsdienstleistungen komplettieren das Portfolio. Fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie ist die Nachhaltigkeit – im Sinne aller Beschäftigten, der Umwelt, der Gesellschaft und aller Geschäftspartner. Engemann u. Co. ist bis heute in der Hand der Gründerfamilie und beschäftigt am Hauptsitz in Hilden derzeit rund 100 Mitarbeitende. Das Dienstleistungsspektrum umfasst neben dem deutschland- und europaweiten Transportangebot auch logistische Beratungsleistungen und den Bereich Pharmalogistik. Zivilgesellschaftliches Engagement und Nachhaltigkeit sind seit Jahren wichtige Säulen der Firmenphilosophie.



ENGEMANN u CO
TRANSPORT LOGISTIK BERATUNG



www.enco-spedition.de



SCHÄFLEIN SPEDITION GMBH

Die Schäflein Spedition GmbH stieß am 1. Januar 2022 zu uns. Als Unternehmen der Schäflein AG verfügt sie über ein Netzwerk aus 34 Standorten in Deutschland, Österreich und Polen mit mehr als 480.000 qm Logistikfläche und rund 2.400 Beschäftigten. Die Spedition führt nationale und internationale Transporte durch sowie Logistik für Handel und Industrie. Stückgut, Teil- und Komplettladungen werden via Straße, Schiene, See und Luft ans Ziel gebracht. Das Portfolio umfasst zudem Expressfahrten und Zollservices.

schäflein
Wir machen Logistik

www.schaefflein-spedition.de/transportlogistik



STOCKÉ SPEDITION & TRANSPORT GMBH

Im April 2022 hat sich Manuel Stocké dazu entschieden, mit seinem engagierten Team Partner im ELVIS Verbund zu werden. Entscheidende Faktoren für diese Geschäftserweiterung waren die Bewertung präventiver Marktbeobachtungen und zielführende Maßnahmen einer wachsenden Geschäftsentwicklung. Motto: Kundenanforderung und Qualität sind die Herausforderung – Zuverlässigkeit ist unser Anspruch. Grundlagen wie bestehende Projekt-Spezialitäten, regelmäßige Werksverkehre u.a. für die Großchemie, Farbindustrie, Metallbranche, Großlieferanten im Textilbereich sowie Spezial- und Sondertransporte im Kunst- und Industriellen Projektbereich sind das Standbein. Hinzu kommen Spezialprojekte wie im Bereich Pyro-Logistik mit speziell ausgebildetem Personal, auf einer nach BimSchG genehmigten Fläche von 6.000 qm. Jahrelangen Kundenbindungen sind die Basis und haben die Entscheidung zur Erweiterung der Stocké Produktpalette gestärkt.



Stocké
Spedition

<https://www.stocke-spedition.de/>



KÖGEL
NOVUM: LIGHT & STRONG

**ECONOMY MEETS ECOLOGY.
BECAUSE WE CARE!**

ALL-ROUND

KÖGEL ALL-ROUND

- ✓ individuelle Angebote
- ✓ umfassendes Leistungsspektrum
- ✓ weniger Betriebskosten

www.koegel.com

GUSTAV MÄULER GMBH & CO.KG

Im September 2022 begrüßten wir mit der Gustav Mäuler GmbH & Co. KG einen weiteren Gefahrgutspezialisten in unseren Reihen. Für die Lagerung brennbarer und toxischer Stoffe stehen insgesamt über 50.000 qm zur Verfügung. Darüber hinaus bietet Mäuler umfangreiche Logistikdienstleistungen an, von der Lagerung für Non-ADR-Gut auf über 70.000 qm bis hin zur Kontraktlogistik – an den eigenen Standorten sowie on-site bei den Kunden. Zum Kerngeschäft des Remscheider Unternehmens zählen zudem nationale und internationale Transporte. Als Stückgutspedition mit mehr als 250 Mitarbeitern, mehr als 60 eigenen Fahrzeugen, 7.000 qm eigener Umschlagsfläche und einem Netzwerk aus Partnern, sowohl im Direktverkehr als auch in nationalen sowie internationalen Stückgut-Kooperationen, bedient der Dienstleister Kunden weltweit.

www.maeuler-spedition.de



MÄULER
SPEDITION
+ SERVICE ...für Europa



Bereit für die Zukunft? Paletten vermessen während der Durchfahrt

Steigern Sie Ihren Profit beim Palettentransport. TLD970 von METTLER TOLEDO ist eine dynamische, geeichte Lösung für das Vermessen von Paletten, die den laufenden Betrieb nicht verlangsamt. Abmaße und ID der Palette werden fehlerfrei bei Durchfahrt des Gabelstaplers mit bis zu 15km/h erfasst. In Kombination mit optionalen Kameras und an Gabelstaplern montierten TLF820 Waagen entstehen komplette Datensätze aus Abmaßen, ID, Belegfoto und Gewicht der Palettenfracht.

Mettler-Toledo GmbH, DE-35396 Gießen, Germany

www.mt.com/TLD970

METTLER TOLEDO

DER MANGEL MACHT ERFINDERISCH

Wie etwas, das fehlt, Innovationen vorantreiben kann

Er ist mehr als nur Verzicht und trifft in unterschiedlicher Form und Ausprägung fast zwangsläufig nahezu jeden Menschen im Laufe seines Lebens: der Mangel. Man kennt ihn in der Anthropologie, der Soziologie und der Wirtschaft genauso wie in allen anderen Bereichen von Forschung und Lehre, dennoch sind wissenschaftliche Abhandlungen über ihn Mangelware. So ist er bis heute ein echtes Faszinosum. Zeit, sich ihm einmal näher zu widmen.

Der Mangel ist eine sonderbare Erscheinung. Wer ihn erfährt, will ihn zu- meist schnellstmöglich wieder loswerden. Es sei denn, man hat ihn ge- sucht, oder sich zumindest für eine gewisse Zeit bewusst für ihn ent- schieden, beim Fasten etwa. Er steht für etwas, das nicht vorhanden ist, das fehlt und ist andererseits eine der Ursachen des Werdens und Entstehens und damit universell und in allen Prozessen des Daseins auffindbar. Letztlich ist er eine der wichtigsten Triebfedern des Menschen und gleichzeitig sein größter Feind.

- ▶ Seine weitgehende Abwesenheit hierzulande in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten hat denn auch niemand ernsthaft beklagt.

Mit Wucht zurück

Nur ist er nun wieder da. Mit Wucht ist er zurückgekehrt in die öffentliche Wahrnehmung, ist Thema der medialen Berichterstattung und bestimmt die Debatten in den abendlichen TV-Talkshows. Halbleiter und Mikrochips, Diesel, AdBlue und Erdgas, Fachkräfte und Rohstoffe, wichtige Vorprodukte, sogar Kohlensäure und Düngemittel – leicht gewinnt man den Eindruck, es mangelt an allen Ecken und Enden. Tatsächlich ist derzeit vieles von dem, was in Deutschland seit den Wirtschaftswunderjahren überall und jederzeit verfügbar war, im Moment Mangelware. Mit weitreichenden Folgen – auch für die Transportbranche. Spediteure beispielsweise, die heute neue Fahrzeuge ordern, müssen mit Lieferzeiten von bis zu 80 Wochen rechnen, was es nahezu unmöglich macht, den Fuhrpark für einen neuen Auftrag kurzfristig aufzustocken.

Dazu wirkt sich der Mangel auch auf die Kosten aus. Denn bekanntlich bestimmen in einer Marktwirtschaft Angebot und Nachfrage den Preis. Sinkt das Angebot bei gleichbleibender Nachfrage, steigt der Preis. Allein der AdBlue-Preis ist so im ersten Quartal dieses Jahres von ursprünglich rund 13 Euro pro 100 Liter auf rund 76 Euro je 100 Liter angestiegen. Ähnlich hat sich der Preis für Diesel entwickelt. Gegenüber 2018 steht hier ein Plus von über 20 Prozent zu Buche. Zahlen der britischen Marktforscher von Transport Intelligence (TI) zufolge hatten die Transportpreise auf Europas Straßen bereits im vierten Quartal des vergangenen Jahres einen historischen Höchststand erreicht. Und das war noch bevor Russland seinen völkerrechtswidrigen Krieg gegen die Ukraine begann, der der Preisspirale zusätzlichen Schwung verlieh. Infolgedessen verzeichnete der Transportkosten-Index der VerkehrsRundschau im zweiten Quartal 2022 einen Rekord-Anstieg von fast sieben Prozent. Im dritten Quartal dieses Jahres kamen dann nochmals 2,3 Prozent hinzu. Damit sind die Kosten für den Gütertransport auf der Straße im neunten Quartal in Folge gestiegen, was wie pures Gift auf die ohnehin niedrigen Margen im Transportsektor wirkt.

Bezieht man den Fachkräftemangel in die Betrachtung ein, der nebenbei auch noch zu höheren Lohnkosten führt, sowie die galoppierende Inflation von aktuell rund zehn Prozent, zeichnet sich ein düsteres Zukunftsbild ab. Und das gilt nicht nur für den Transportsektor. So beschrieb jüngst beispielsweise Markus Steilemann, Präsident des Chemieverbands VCI, im Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung (FAZ) die aktuelle Lage in der chemischen Industrie als „dramatisch“. Vor allem im Mittelstand stünden viele Unternehmer mit dem Rücken zur Wand, „und zwar fast ausschließlich wegen der exorbitant gestiegenen Energiekosten“. Es sei damit zu rechnen, dass viele Betriebe ihre Produktion mindestens drosseln, wenn nicht vorübergehend ganz abstellen müssten, sollte sich die Kostensituation nicht bald bessern.

Das Heft des Handelns in die Hand nehmen

Die Frage ist: Was tun? Wie umgehen mit dieser schwierigen Mangellage? Ein Blick in die Literatur über den Mangel fördert nicht viel Hilfreiches zutage, erst recht keine Handlungsempfehlungen. In der Studie „Das Phänomen des Mangels: Sein, Mensch und Gemeinschaft“ des Lithuanian Free Market Institute, einer Non-Profit-Organisation für Wirtschaftsforschung in Litauen, ist beispielsweise nur zu lesen, dass die Reaktion auf einen Mangel individuell sei und abhängig von den Charaktereigenschaften, den Erfahrungen und den Werten eines Menschen. Und, dass der Mensch auf den Impuls eines Mangels auf zweierlei Art und Weise reagieren könne: indem er handelt oder indem er einfach nur einen Anspruch auf das geltend macht, was ihm fehlt. Letztgenanntes Vorgehen ist erfahrungsgemäß allerdings nur selten von Erfolg gekrönt, womit das Handeln als einzige Option verbleibt. Oder anders ausgedrückt: Wer einen Mangel beseitigen will, muss aktiv werden, muss das Heft des Handelns in die Hand nehmen.

Bezogen auf die Transport- und Logistikbranche darf dabei die Kostenseite, gemeint sind Maut- und Fahrzeugkosten, Kraftstoffpreise und dergleichen, bis auf Weiteres getrost außer Acht gelassen werden, weil der durchschnittliche Spediteur und Transportdienstleister auf sie ohnehin keinen Einfluss hat. Was er hingegen direkt und unmittelbar beeinflussen kann, sind seine eigenen Prozesse. Hier schlummern noch Potenziale, wie beispielsweise die aktuelle DVZ-Studie „Profitabilität in der Logistik-Dienstleistungswirtschaft“ nahelegt. Danach erzielen die Logistikdienstleister in Deutschland eine durchschnittliche EBIT-Marge von 3,4 Prozent bezogen auf den Umsatz. Beim Vorsteuergewinn (EBT) ergibt



sich laut dem Profit-Monitor eine Durchschnittsmarge von 2,2 Prozent. Damit erwirtschaftet die Branche in Deutschland eher unterdurchschnittliche Umsatzrenditen, heißt es in der Studie. Verbessern ließen sich die Zahlen über die stärkere Nutzung digitaler Angebote, die helfen, die Streckenführung, die Auslastung der Fahrzeuge oder die Organisation im Lager zu optimieren. Das erfordert jedoch einen durchgängigen Datenstrom. In puncto Digitalisierung hinken aber noch immer viele Logistikdienstleister hinterher. Dabei besteht schon lange kein Zweifel mehr daran, dass Algorithmen vor allem Routineaufgaben, die in den Betrieben zuhauf anfallen, besser, schneller, effektiver erledigen als jeder Mensch.

„Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“.

(Aristoteles 384 v. Chr. – 322 v. Chr.)

Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile

Gut beraten sind die Unternehmen zudem, sämtliche Kapazitäten bestmöglich auf ihr Primärgeschäft auszurichten. Dabei kann es helfen, auszulagern, was nicht zum Kerngeschäft gehört, sei es das Marketing oder das Versicherungswesen. Diesbezüglich ist das Feld weit. Ein anderer Aspekt ließe sich betiteln mit „Size matters“. In

der Logistik zählt der Gutteil zu den Kleinen und Mittelständischen Unternehmen (KMU), deren Markt- und Preismacht gering ist. Diesem Manko wirksam begegnen lässt sich über Kooperationen und Bündnisse wie beispielsweise ELVIS. Denn neben den handfesten operativen Vorteilen, die sich etwa durch die Bündelung von Teilladungen und die Optimierung von Transportströmen ergeben, können große strategische Allianzen auch als wirkmächtige Interessenvertretung agieren. In diesem Zusammenhang gilt das (verkürzte) Aristoteles-Zitat „Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile“.

Zumindest Chancengleichheit

Unterm Strich lässt sich aber festhalten: Mit einer 08/15-Lösung wird man einem echten Mangel selten Herr. Erforderlich sind Kreativität, Geduld und die Bereitschaft, alte Denkgewohnheiten zu hinterfragen und neue Wege zu gehen. Was Mut verlangt, denn neue Wege sind immer steinig und dauern lange. Bezogen auf die aktuelle Situation gibt es daher vorerst nur einen Trost: der Großteil der bestehenden Mängel trifft mehr oder weniger alle Betriebe gleichermaßen, sodass diesbezüglich zumindest eine gewisse Chancengleichheit besteht.

Man|gel, der

['man] Substantiv (Maskulinum)

1. das Fehlen, Nichtvorhandensein einer (dringend) benötigten Sache, Person
2. Fehler, Unvollkommenheit

DigiDuck
your qualification partner



DIE NEUE FORM DES DIGITALEN WISSENSTRANSFERS IN DER LOGISTIK

Mit der DigiDuck GmbH ist seit Mitte des Jahres ein neuer Technologiedienstleister im Bereich des Learn Management und Informationstransfers für Mitarbeiter in der Logistik entstanden. ELVIS sprach anlässlich der neuen Partnerschaft mit dem Geschäftsführer Thorsten Pütz.

Herr Pütz, wie kam es zu der Idee von DigiDuck?

Mit der green duck GmbH sind wir ja bereits seit über 25 Jahren erfolgreich im Bereich des Präsenztrainings tätig. Aber in den letzten Jahren zeichnete sich immer mehr ab, dass die üblichen Präsenztrainings an ihre Grenzen stoßen. Die Herausforderungen an die Mitarbeiterausbildung sind gewachsen. Mehrsprachigkeit, fehlende Anwesenheiten beim Training, verlorene Arbeitszeiten und mangelnde räumliche Gegebenheiten machten eine Weiterentwicklung des klassischen Präsenztrainings notwendig. Und dies konnte nur eine digitale Lösung sein. Wobei es nicht darum geht, Präsenztrainings abzuschaffen. Vielmehr geht es um eine sinnvolle Ergänzung der bisherigen Kommunikationsformen.

Nun kennt man ja die green duck GmbH eher als renommierten Spezialisten im Bereich des Präsenztrainings. Woher nehmen Sie das digitale Know-how?

Hier sind wir einen Joint Venture mit der AGIDOS GmbH eingegangen, deren Gründer Harald Meurer bereits seit 1998 erfolgreich digitale Projekte und Startups realisiert hat und in Deutschland als einer der Digitalpioniere gilt. Hierfür wurde er auch vielfach ausgezeichnet, u.a. mit dem Bundesverdienstkreuz und dem Deutschen Exzellenzpreis. Er verantwortet die digitale Produktentwicklung und mit green duck sorgen wir für die fachlich, praxisorientierten Inhalte. Gemeinsam bilden wir das DigiDuck-Team.

Was genau ist das Besondere an DigiDuck?

Zum einen bieten wir für alle digitalen Endgeräte in unserem Learn Management System qualitativ hochwertige audiovisuelle Unterweisungen und Kurse gleich mehrsprachig an. Es besteht auch die Möglichkeit des Imports eigener Schulungen und die Produktion individueller Inhalte auf unserer Plattform, die im Design des Kunden gestaltet wird. Die Lerninhalte sind rechtskonform und mit Abschlusszertifikat nach einem sich ständig veränderndem multiple choice Test. Damit wird die Rechtssicherheit von gesetzlichen Pflichtschulungen wie z.B. ADR1.3, Digitaler Tacho oder Arbeitssicherheit im Unternehmen erhöht. Darüber hinaus haben wir mit unserem Info Management System die Möglichkeit geschaffen, Arbeitsanweisungen, Pflichtdokumente wie z.B. das EU-Mobilitätspaket oder Fahrerhandbuch zielgerichtet an Abteilungen und Mitarbeiter zu kommunizieren und deren Nutzung nachweisbar und rechtssicher zu dokumentieren. Besonders ist auch unser Vergütungsmodell. Wir wollen, dass unsere Kunden ausschließlich für die Leistungen bezahlen, die Sie auch wirklich in Anspruch nehmen. Daher bieten wir Ihnen nicht wie andere Anbieter eine Flatrate an, bei der Sie auch für Leistungen zahlen, die Sie gar nicht benötigen. Unsere Vergütung orientiert sich ausschließlich an der von den Kunden gebuchten Leistung! Wobei kleine wie große Unternehmen von unseren Staffelpreisen profitieren.

Wo geht die Reise mit DigiDuck hin?

Zum einen werden wir die Mehrsprachigkeit und den Umfang an Unterweisungen und Kursen weiterhin erheblich ausbauen. Zum anderen gibt es bereits Anfragen aus dem Ausland. Hier planen wir auch Kooperationen der unterschiedlichsten Art. Darüber hinaus arbeiten wir bereits an weiteren Funktionen innerhalb der Plattform, um den Wissens- und Informationstransfer zwischen Unternehmen und Mitarbeitern zu erweitern und heutige analoge Prozesse zu digitalisieren. Lassen Sie sich überraschen.



Volker Wissing will kein Bremser sein

Es gibt ja heutzutage zu fast allem mindestens zwei Meinungen. Nur daran, dass der Klimaschutz für die Logistik eines der zentralen Zukunftsthemen ist, dürfte niemand mehr zweifeln. Erst gerade hat die EU-Kommission die neue Abgasrichtlinie Euro 7 vorgestellt, die ab 2025 gelten soll und auch die Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge deutlich verschärft. Nicht nur die Stickoxid- und Partikelemissionen sollen sinken, sondern auch neue, erstmals von der Richtlinie erfasste Schadstoffe wie Ammoniak.

Insofern darf man davon ausgehen, dass in den Entwicklungsabteilungen der Hersteller derzeit rege Betriebsamkeit herrscht. Im Hause von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) wird währenddessen offenbar die Meisterschaft im Beamtenmikado ausgetragen: Wer sich zuerst bewegt, verliert. Zumindes ist das der Eindruck, der sich aufdrängt, wenn man etwa auf das Klimaschutz-Sofortprogramm für den Verkehrssektor blickt. „Schon im Ansatz ohne hinreichenden Anspruch“, kommentierte der Expertenrat für Klimafragen Wissings Vorschlag. Damit drohe Deutschland seine Klimaziele in diesem Bereich weiter zu verfehlen. Das Programm spart nach Angaben des Verkehrsministeriums nur 14 Megatonnen an Treibhausgas-Emissionen ein, sodass sich rechnerisch immer noch eine Erfüllungslücke von 261 Megatonnen bis 2030 ergebe,

rechnet Brigitte Knopf vor, stellvertretende Vorsitzende des Expertenrats. Die Deutsche Klima-Allianz, ein Zusammenschluss von 140 Organisationen, warf Wissing daraufhin „Arbeitsverweigerung in Sachen Klimaschutz“ vor.



Jochen Eschborn
Vorstand der ELVIS AG

Wissing selbst, wen wundert's, sieht das ganz anders. Er sei doch kein Bremser, antwortete er auf entsprechende Presseanfragen. Nur müsste der Klimaschutz so betrieben werden, dass die Menschen mobil und Lieferketten stabil blieben. „Alles andere hilft niemandem.“ So weit, so richtig. Allerdings nur unter der Prämisse, dass tatsächlich ein

nennenswerter Klimaschutz betrieben wird. Wovon hier nach überwiegender Ansicht allerdings nicht die Rede sein kann. Dass er mit seiner Verweigerungshaltung unserer Branche einen Bärendienst erweist, sieht der Minister offenbar nicht. Selbst, dass die Blockade gegen geltendes Recht verstößt, ficht Wissing nicht an.

Bedauerlicherweise ist im BMDV die Erkenntnis noch nicht gereift, dass morgen verliert, wer sich heute nicht (ausreichend) bewegt. Was wir brauchen, ist Planungssicherheit. Aber gut, von einem FDP-Politiker ist das vielleicht zu viel verlangt. Bekanntermaßen gilt bei den Freien Demokraten ja der Grundsatz: Lieber nicht regieren, als schlecht regieren.



Digitalisierung und Vernetzung.

Die digitale Vernetzung in der Intralogistik braucht einen erfahrenen Dirigenten.

Starten Sie Ihren Auftakt.

Digitalisierung und Vernetzung sind die Hebel, um Logistikprozesse effizienter zu gestalten. Aber wann ist es Zeit für den eigenen Auftakt? Wie viel Musik steckt für Sie in dem Thema? Als führender Systemanbieter für intelligente Intralogistiklösungen sind wir überzeugt: Schon heute kann jedes Unternehmen, egal ob Global Player, mittlerer oder kleinerer Betrieb, seine Prozesse gewinnbringend vernetzen und perfekt dirigieren, und sich so Profitabilität und Zukunftsfähigkeit sichern.



Digitalisierung und Vernetzung mit Jungheinrich!



Mehr Informationen unter:
www.jungheinrich.de



Alles aus einer Hand

Das Neue braucht einen Dirigenten mit viel Erfahrung.

Als Ihr verlässlicher Partner mit Erfahrung und Weitblick vereinen wir alle Kernkompetenzen rund um die Digitalisierung und Vernetzung Ihres Lagers unter einem Dach. Ein persönlicher Ansprechpartner von Jungheinrich koordiniert für Sie alle Gewerke und behält stets den Überblick. Von der Planung bis hin zur „Schlüsselübergabe“ und darüber hinaus. Denn auch nach der Inbetriebnahme sind wir für Sie da: mit einem dichten Netz an eigenen Kundendienst-technikern weltweit und umfassendem Service und Support aus einer Hand. Als führender Systemanbieter planen, bauen und betreuen wir für Sie ganzheitliche Lagersysteme und stellen sicher, dass Sie damit stets zukunftsfähig bleiben. Wir studieren und verstehen Prozesse und Gewerke und optimieren fortlaufend das Zusammenspiel – wie ein Dirigent. Hierbei unterstützt das intelligente Jungheinrich WMS als digitaler Taktgeber.

Einfachheit

Ein vernetztes System darf komplex sein. Aber nicht kompliziert.

Auf einer Partitur mag eine Symphonie außerordentlich komplex wirken, das Ergebnis aber strahlt Leichtigkeit aus. Das Gleiche gilt für Digitalisierung und Vernetzung mit Jungheinrich. Mit unserem umfassenden Prozesswissen, mit Sorgfalt und dem Mut zum Pragmatismus stehen wir Ihnen zur Seite und unterstützen Sie von der Planung über die Implementierung bis hin zum täglichen Handling.

Individualität

Es gibt nicht eine, sondern nur Ihre richtige Lösung.

Kein Orchester ist wie das andere – und kein Lager ist gleich. Mit jahrzehntelanger Erfahrung und tiefen Einblicken in unterschiedlichste Lagerrealitäten und Branchen weltweit können wir die Anforderungen an Ihre Intralogistik richtig einschätzen. Basis für unsere maßgeschneiderten IT- und Automatisierungslösungen ist dabei nicht nur der Blick auf Ihr Lager, sondern auf Ihre gesamte Wertschöpfungskette sowie deren prognostizierbare Entwicklung.

Automatisierung

Automatisierung ist Innovation, die sich auszahlt.

Teil- oder vollautomatisierte Förderzeuge bieten Ihnen ein enormes Optimierungspotenzial hinsichtlich Prozesszeiten und -sicherheit, Flexibilität sowie Fehlerreduktion. Gerade vor dem Hintergrund einer durch Individualisierung geprägten Gesellschaft entscheidet die Effizienz Ihrer Intralogistik-Prozesse über Ihren Wettbewerbsvorteil. Denn immer kleinere Losgrößen müssen immer schneller und zugleich kostengünstiger bewegt werden.



JUNGHEINRICH

ALLES AUS EINER HAND

DIE FRITZ GRUPPE: VOM EINFACHEN TRANSPORTBETRIEB ZUM FULLSERVICE-ANBIETER

Das baden-württembergische Heilbronn, am Neckar gelegen, ist nicht nur eine schöne und alte Stadt, sie ist auch strategisch gut gelegen. Die großen Wirtschaftszentren um Stuttgart, Frankfurt und München sind nah und dank direkter Anbindung an die Autobahnen 81 und 6 schnell erreichbar. Beste Voraussetzungen für Logistiker also. Entsprechend groß ist ihre Zahl in der Region. Einer der größten und ältesten inhabergeführten Mittelständler ist die Fritz Gruppe. Gegründet 1938 von Karl Fritz führt Wolfram Fritz das Unternehmen heute in dritter Generation.





Um Synergien zu heben und um die Abhängigkeiten von einzelnen Auftraggebern nicht zu groß werden zu lassen, stieg die Fritz Gruppe Anfang der 2000er-Jahre auch in die Chemie-Logistik ein.

Transport, Lagerung, Onsite-Logistik, Produktionsversorgung, Personalleasing – das Leistungsspektrum der Fritz Gruppe ist ungewöhnlich groß für einen Mittelständler. Selbst Montagearbeiten, den Display-Bau oder die Verzollung übernehmen die Heilbronner für ihre Kunden. „Unser Slogan lautet: Alles aus einer Hand. Das ist nicht nur ein Marketing-Satz, sondern ein Versprechen an unsere Kunden“, erklärt Günter Gruber, Speditionsleiter und Prokurist der Fritz Gruppe. „Die Abdeckung der gesamten Wertschöpfungskette ist dabei neben absoluter Verlässlichkeit unser stärkstes Verkaufsargument.“ Der 63-Jährige ist bereits seit 22 Jahren bei dem Heilbronner Unternehmen beschäftigt und hat die Entwicklung der vergangenen Jahre nicht nur hautnah miterlebt, sondern als Mitglied der Geschäftsleitung auch mitgestaltet – vom einfachen Transportbetrieb zum Fullservice-Anbieter und ganzheitlichen Problemlöser der Speditions- und Logistikbranche.

Aktuell beschäftigt das mittlerweile 84 Jahre alte Familienunternehmen rund 650 Mitarbeitende, disponiert einen 250 ziehende Einheiten großen Fuhrpark und bewirtschaftet 87.000 Quadratmeter Lagerfläche, wovon 28.000 Quadratmeter für die Lagerung von Gefahrstoffen ausgewiesen sind. „Bis auf Sprengstoffe und

radioaktives Material können wir eigentlich alles lagern“, sagt Gruber. Den Löwenanteil seines Umsatzes generiert der Logistikspezialist in den Sparten Chemie, Automotive, Maschinenbau und Lebensmittel. „Wobei allerdings der Transportsektor die Logistik nach wie vor überwiegt“, so Gruber. Und das, obwohl das Unternehmen die Automotive-Transporte zuletzt deutlich reduziert hat und in diesem Bereich heute vornehmlich logistische Dienstleistungen erbringt.

Einstieg in die Chemie-Logistik

Glücklich sind die Heilbronner Logistiker darüber hinaus auch über eine strategische Entscheidung, die sie bereits Anfang der 2000er-Jahre trafen und die einer der Gründe dafür ist, dass der Familienbetrieb bis heute wirtschaftlich grundsolide ist und seit Jahren prosperiert. Um die Abhängigkeiten von einzelnen Auftraggebern nicht zu groß werden zu lassen, entschied sich die Geschäftsführung damals nach eingehender Marktanalyse, in die Chemie-Logistik einzusteigen. Die Umsetzung erfolgte schließlich über entsprechende Investitionen in die Anschaffung von Spezial-equipment und die Errichtung geeigneter Lagerflächen als auch im Wege von Zukäufen und Übernahmen. Dass diese Strategie zukunftsweisend und richtig war, steht längst außer Frage. Wie in der Automotivesparte hat sich die Gruppe inzwischen auch in diesem Bereich in den Prozessketten vieler Hersteller etabliert, transportiert und lagert Granulate, Öle, Flüssigkeiten und Gefahrstoffe fast jeder Art und beliefert Produktionsstraßen nach den Prinzipien Just-in-Time oder Just-in-Sequence. Im Ergebnis hat sich die Chemie-Sparte so zum heute größten Umsatzträger des Heilbronner Logistikspezialisten entwickelt. Ähnlich vor ging die Fritz Gruppe später übrigens auch beim Auf- und Ausbau ihrer Lebensmittelsparte. „Die Anforderungen in diesem Bereich sind denen in der Chemie sehr ähnlich, sodass sich uns dort

FRITZ GRUPPE

erhebliche Synergien boten“, sagt Gruber. Der Ausbau des Produktportfolios spiegelt sich auch in der Fahrzeugflotte der Gruppe wider. Diese umfasst Lang-Lkw Typ 1 mit bis zu 37 Palettenstellplätzen und 25 Tonnen Nutzlast genauso wie Megatrailer, luftgefederte Planenaufleger mit Edschaverdeck, Mulden-, Silo- und Tankzüge, Containerchassis für 20-, 30- und 40-Fuß-Container mit GGVS-Zulassung, Tankaufleger für verflüssigte Gase sowie für Lebensmittel- und technischen Alkohol, Kühlaufleger und Wechsel-Kofferbrücken.

Digitaler Wachstumsbeschleuniger

Ein weiterer Grund dafür, dass die Unternehmensgruppe in den vergangenen Jahren beständig wuchs, ist die Erkenntnis, dass die Verfügbarkeit von Daten auch in der Logistik immer bedeutsamer wird. Auf dieser Grundlage hat das Familienunternehmen schon früh begonnen, seine Abläufe peu à peu zu digitalisieren. Zum einen, um der Erwartungshaltung der extrem technikgetriebenen Kundschaft zu entsprechen. Zum anderen, um die eigene Effizienz und Produktivität zu steigern. Und statt das erforderliche Prozesswissen teuer einzukaufen, haben die Heilbronner gleich selbst eine IT-Abteilung aufgebaut. Aktuell ist sie mit neun Mitarbeitenden besetzt. Tendenz steigend.

Konkret gearbeitet wird beispielsweise an einem Tool, das die Tourenplanung schon am Vortag mit sehr hoher Genauigkeit erlaubt und so die Disposition erheblich entlastet. Perspektivisch angedacht ist zudem der Einsatz künstlicher Intelligenz zur weiteren Optimierung der Abläufe sowohl im Transport- als auch im Lagerbereich. „Abgesehen davon beobachten wir eine Verschiebung der Lieferkettenproblematik. Davon wollen wir profitieren, indem wir unseren Auftraggebern so viele vor- und nachgelagerte Prozesse wie möglich abnehmen“, sagt Gruber. Die Idee dahinter: Als integraler Bestandteil einer Wertschöpfungskette ist man nicht so leicht austauschbar. Das setzt ein immenses Prozesswissen voraus, vor allem aber durchgängige Datenströme.



Günter Gruber, Leiter Spedition und Prokurist

Die Kraft der Gemeinschaft

Um darüber hinaus die Auslastung der Flotte zu steigern, setzt das Familienunternehmen außerdem auf die Kraft der Gemeinschaft und ist in gleich mehreren Transportnetzwerken vertreten, zu denen auch das ELVIS Teilladungssystem gehört. „Über unsere Partnernetzwerke können wir wie die Big Player unserer Branche ganz Europa abdecken und unseren Kunden jederzeit ausreichende Transportkapazitäten und ein hohes Leistungsniveau bieten“, erklärt Gruber. Schon seit 1996 betreibt die Fritz Gruppe selbst einen Stückgut-Umschlag, von dem derzeit mehr als 40 Fahrten täglich abgehen.

„Obwohl wir in diesem Bereich schon viel getan haben, sehen wir hier noch immer große Potenziale, die wir selbstverständlich nicht ungenutzt lassen wollen.“

„Wir sind heute in der Lage, unseren Auftraggebern ein maßgeschneidertes Logistikkonzept bieten zu können, das die gesamte Organisation, Steuerung und Abwicklung von Material- und Warenströmen umfasst – inklusive der damit verbundenen Informationsflüsse“, sagt Gruber. Die Heilbronner Logistikspezialisten haben aber nicht nur die Wünsche und Anforderungen ihrer Kunden immer fest im Blick, sondern auch die Zukunft. „Als Familienbetrieb denken wir in Generationen. Ressourcen zu schonen und umweltverträglich zu handeln, ist deshalb eine unserer obersten Prämissen.“

nen. Ressourcen zu schonen und umweltverträglich zu handeln, ist deshalb eine unserer obersten Prämissen.“

Beständigkeit und Kontinuität

Apropos Generationen: Mit Marc André Fritz ist seit Anfang des Jahres Generation Nummer vier ins Unternehmen eingetreten. Als Prokurist in der Logistiksparte bereitet er sich darauf vor, dereinst seinem Vater Wolfram in der Geschäftsführung zu folgen. Damit wäre dann auch an dieser Stelle für Beständigkeit und Kontinuität gesorgt.

www.fritz-gruppe.de ■

Fritz GmbH & Co. KG
Franz-Reichle-Straße 2
74078 Heilbronn
Tel.: +49 7131 1573 0



JUBILÄEN

IN SUMME 90 JAHRE VERBUNDSTREUE

Es ist nicht das Wachstum, das unseren Verbund so stark macht. Es ist die Beständigkeit, das langfristige Commitment unserer Mitglieder. Nur, weil viele Speditionen dauerhaft füreinander einstehen und auch in schwierigen Zeiten an die Kraft der Gemeinschaft glauben, können wir als ELVIS etwas bewegen und die Zukunft mittelständischer Transportunternehmen mitgestalten.

Regelmäßig zum Jahresende führen wir uns noch einmal vor Augen, wie lange jedes einzelne Mitglied schon dabei ist. 2022 freuen wir uns besonders über neun Jubilare, die bereits zehn Jahre Teil der Gemeinschaft sind. Fun fact: Sie alle sind zwischen Juli und September 2012 beigetreten und haben uns damit seinerzeit ein extrem nachwuchsreiches drittes Quartal beschert.

Wir gratulieren:

HELLMOLD & PLANK
GmbH & Co. KG aus Gießen

MANFRED JUNGELS
GmbH aus Wadern-Nunkirchen

HOFMANN INTERNATIONALE SPEDITION
GmbH aus Biebesheim am Rhein

RABEN TRANS EUROPEAN GERMANY
GmbH aus Mannheim

HST
Groep aus Enschede

WALTER ECKHARDT
GmbH aus Korntal-Münchingen

KS LOGISTIC & SERVICES
GmbH aus Zwickau

WÜST SPEDITION
GmbH & Co. KG aus Weißenburg i. Bay

LOTH
Internationale Speditionsgesellschaft mbH
aus Gerichshain

**Es freut uns sehr, dass Sie uns schon so lange treu sind
und wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen und Ihren Einsatz.**

Auf die nächsten zehn Jahre!

BETREIBERN TEMPERATURGEFÜHRTER LAGER DROHEN IMMENSE HAFTUNGSRISIKEN

**VERSICHERUNGSSPEZIALISTEN EMPFEHLEN,
VERSICHERUNGSSCHUTZ ZU ÜBERPRÜFEN**

Den Betreibern temperaturgeführter Lager drohen aus Schäden, die sich im Zusammenhang mit der Energiekrise ergeben könnten, immense Haftungsrisiken. Den betreffenden Unternehmen ist daher dringend empfohlen, ihren Versicherungsschutz zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Darüber hinaus raten die ELVIS-Versicherungsspezialisten Betreibern von Kühllagern, gemeinsam mit ihren Auftraggebern festzulegen, wie mit der Ware verfahren wird, falls deren Kühlung mangels Energie nicht aufrecht erhalten werden kann.

„Die Gefahr, dass es zu Lieferengpässen bei Flüssiggas kommt, steigt mit jedem weiteren Kriegstag. Da die Kühlung vieler Lager über diesen Energieträger erfolgt, drohen den Betreibern massive Probleme und Kostenrisiken“, sagt ELVIS-Vorstand Nikolja Grabowski. Ohne russische Gaslieferungen und ohne eine Reduktion der Nachfrage könnten demnach in Deutschland bis zum Ende der Heizperiode Ende Mai 2023 etwa 210 Terawattstunden (TWh) Gas fehlen. In diesem Fall müsste der Gasverbrauch um rund 25 Prozent sinken. Die Folge wären Lastabschaltungen, die entsprechend der geltenden Alarmstufe des Notfallplans Gas zuerst die Industrie trafen und damit auch die Betreiber von temperaturgeführten Lagern.

Würde beispielsweise die Kühlkette unterbrochen, wären die betreffenden Waren schnell unbrauchbar. Fraglich ist, wer für den entstehenden Schaden aufkommen muss. Die Antwort lautet: Entsprechend der verschuldensunabhängigen Obhutshaftung grundsätzlich der Lagerhalter, es sei denn, der Schaden wäre auch bei Einhaltung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns eingetreten. Diesen Beweis zu führen, dürfte jedoch schwierig sein. Denn sowohl die Bundesregierung als auch die Gasversorger haben in der Vergangenheit immer wieder über mögliche Lieferengpässe informiert. Ein so genannter „idealer“ Lagerhalter, so ließe sich argumentieren, hatte also zeitlich die Möglichkeit, sich auf die Situation einzustellen, Alternativen zu prüfen und Lösungen zur Abwehr eines drohenden Schadens vorzunehmen.

„Vor diesem Hintergrund sollte man sich auch nicht allzu sehr auf den Schutz einer Verkehrshaftungsversicherung verlassen“, warnt Grabowski. Denn ob die Assekuranzen für etwaige Schäden aufkommen, hänge generell vom Einzelfall ab sowie davon, welche eingewendeten Obliegenheitsverletzungen beziehungsweise Ausschlüsse greifen. Grabowski: „Hinsichtlich des Versicherungsschutzes gibt es aktuell viele Unwägbarkeiten, die die Lage der Versicherungsnehmer komplizierter machen.“



**BETREIBERN TEMPERATURGEFÜHRTER LAGER RÄT
ELVIS DESHALB DRINGEND, UNVERZÜGLICH MASSNAHMEN
ZU ERGREIFEN, UM ETWAIGE SCHÄDEN ZU VERMEIDEN
UND EINER MÖGLICHEN HAFTUNG BESTMÖGLICH
VORZUBEUGEN. KONKRET EMPFIEHLT DER VERBUND:**

- Einlagerer über den drohenden Kühlausfall zu informieren und Weisungen einzuholen, wie bei Eintreten eines Versorgungsengpässes mit der Lagerware zu verfahren ist.
- Einen vertraglichen Haftungsausschluss für den Fall zu vereinbaren, dass die Kühlkette wegen stockender Gasversorgung unterbrocht.
- Eine alternative Energiezufuhr zum Kühlen und Heizen zu prüfen und eventuell umzurüsten.
- Umlagerungen zu prüfen und unter Einhaltung der Kühlketten vorzunehmen.
- Ausreichend Gas zur Überbrückung von Lieferengpässen bevorraten (beispielsweise durch zusätzliche Tanks).
- Vorbereiten eines Notfallplans zur Beseitigung der Folgen des Lieferengpässes.

Zu bedenken ist zudem, dass ein Gaslieferengpass auch Auswirkungen auf weitere Versicherungssparten haben kann. Exemplarisch genannt seien hier die Betriebsunterbrechungsversicherung sowie die Maschinenbruchversicherung.



Dass Thomas Klein heute die Geschicke der ELSEN Unternehmensgruppe lenkt, ist im Grunde die glückliche Folge einer unglücklichen Begebenheit.

VOM SHOOTING GUARD ZUM CEO

Thomas Klein – ein Leben in zwei Welten

Seit Thomas Klein (58) die Geschicke der ELSEN Unternehmensgruppe in Koblenz lenkt, erklimmen die Umsatz- und Gewinnkurven des rheinland-pfälzischen Logistikspezialisten Jahr für Jahr neue Höhen. Als der gebürtige Saarländer 2007 das Amt des Chief Operating Officer (COO) übernimmt, beschäftigt das Unternehmen, das seit 2007 ELVIS-Partner ist, rund 300 Mitarbeitende und setzt im Jahr etwa 28 Millionen Euro um. Heute stehen rund 1.300 Mitarbeitende auf den Lohn- und Gehaltslisten von ELSEN, der Jahresumsatz hat schon vor geraumer Zeit die 100 Millionen Euro-Grenze übersprungen. Das

Unternehmen wächst ebenso solide wie beständig. Die Beförderung des 58-Jährigen zum Chief Executive Officer (CEO) und Präsidenten der Unternehmensgruppe im Jahr 2011 war vor diesem Hintergrund nur die logische Konsequenz. Damit zu rechnen, war allerdings nicht und ist im Grunde die glückliche Folge einer unglücklichen Begebenheit.

Denn eigentlich hatte Thomas Klein für sich einen anderen Lebensweg vorgesehen. Statt am Schreibtisch wollte er auf dem Spielfeld Karriere machen und als Profisportler sein Geld verdienen, als Profi-Basketballer, um

genau zu sein. Schon von Kindesbeinen an hegt er eine große Leidenschaft für den Sport und spielt regelmäßig in verschiedenen Teams um Rebounds und Körbe. „Seit mich mein Vater als Fünf- oder Sechsjähriger zum ersten Mal mit zu einem Spiel nahm, ist der rote Ball mein treuer Wegbegleiter“, sagt Klein, der seine sportliche Statur bis heute nicht verloren hat. Trotz einer Größe von „nur“ 1,88 Meter – „womit ich im Grunde immer der Kleinste war“ – gelingt ihm Dank seines Talents, vor allem aber Dank seines Ehrgeizes der Durchmarsch durch die Ligen. Bereits als 15-Jähriger zählt er zum Nach-

wuchskader der Deutschen Basketball-Nationalmannschaft. Dass er quasi nebenbei eine Ausbildung zum Groß- und Außenhandelskaufmann absolviert und Betriebswirtschaft studiert, ist letztlich nur ein Zugeständnis an das elterliche Sicherheitsdenken. Ein Job als kaufmännischer Angestellter in Saarbrücken hält ihn denn auch gerade einmal ein Jahr. Im Mai 1987 folgt er schließlich dem Ruf Wolfgang Essers, eines Trainers aus Jugendzeiten, nach Trier, zum TV Germania, wo er einen Spielervertrag für die 2. Bundesliga unterzeichnet. Klein ist 23 Jahre alt und am Ziel seiner Träume: Basketball-Profi.

Aufstieg in die 1. Bundesliga

In den folgenden Jahren schwingt sein Leben im Rhythmus der Trainings- und Spielzeiten: Training am Vormittag, Training am Nachmittag, Spiele an den Wochenenden. Klein entwickelt sich auf seiner Position des Shooting Guard zu einem der erfolgreichsten deutschen Spieler. Zusammen mit seinem Team gelingt ihm der Aufstieg in die 1. Bundesliga, woraufhin ihm der Verein eine Vertragsverlängerung um drei Jahre anbietet. Klein muss nicht lange überlegen. Er unterschreibt. Es könnte nicht besser laufen. Aber die Glückssträhne reißt abrupt. Klein ereilt das gleiche Schicksal wie schon viele Sportler:

„Mir war bewusst, dass meine Sportler-Laufbahn spätestens mit 35, 36 Jahren enden würde. Aber jetzt stand ich zehn Jahre früher als erwartet und völlig unvorbereitet am Scheideweg und fragte mich: Was machst du jetzt?“

Verletzungspech. „Es passiert während des Deutschland CUPS, am 30. August 1990, eine Woche vor dem Saisonstart gegen den damaligen Rekordmeister Bayer 04 Leverkusen“, erinnert sich der 58-Jährige. Eine unglückliche Bewegung und plötzlich „war in meinem linken Knie so ziemlich alles hin, was in einem Knie so kaputt gehen kann.“ Professionell Basketball zu spielen, daran ist danach nicht mehr zu denken.

Am Scheideweg

Thomas Klein ist zu diesem Zeitpunkt 26 Jahre alt und auf dem Höhepunkt einer Karriere, die er bereits hinter sich hat. Ein Schock. „Mir war bewusst, dass meine Sportler-Laufbahn spätestens mit 35, 36 Jahren enden würde. Aber jetzt stand ich zehn Jahre früher als erwartet und völlig unvorbereitet am Scheideweg und fragte mich: Was machst du jetzt?“ Zurückblickend eine glückliche Fügung, ohne die es die Wirtschaftskarriere des Thomas Klein wohl nicht geben würde, zumindest nicht in dieser Form. „Aber das konnte ich damals natürlich nicht ahnen und war am Boden zerstört.“



Thomas Klein, CEO, Geschäftsführender Gesellschafter & Sprecher der Geschäftsführung der ELSEN Unternehmensgruppe

► Der Basketball sollte ihm jedoch noch einen letzten Dienst erweisen. Denn die lokale Popularität, die sich Klein über die Jahre erspielt hat und die Kontakte, die er abseits des Spielfelds knüpfen konnte, eröffnen ihm die Gelegenheit, an einem Traineeprogramm teilzunehmen, inklusive eines mehrmonatigen Aufenthalts in den USA.

Klein nutzt die Chance. Die fachliche Auseinandersetzung mit der neuen Materie, dem Controlling, macht ihm als BWLER keine Probleme. Anders gestaltet sich die Sache jedoch mit Blick auf den Takt, den seine neue Arbeitswelt vorgibt. „Ich war es nicht gewohnt, um sechs in der Frühe aufzustehen und im Schnitt zehn Stunden am Schreibtisch zu sitzen.“ Die Umstellung ist hart, sogar körperlich belastend. „Mir war phasenweise richtiggehend übel.“ Aber mit Druck umzugehen, das hat Klein als Wettkämpfer gelernt. Und er verfügt über ein Attribut, das allen Leistungssportlern gemein ist: Ehrgeiz. Also hängt er sich voll rein, schließt systematisch Wissenslücken, die sich auftun, und sammelt Erfahrungen so viel es geht. Und wieder ist er erfolgreich. Gerade 28 Jahre alt, übernimmt er einen Manager-Posten bei einem internationalen Hersteller von CNC-Steuerungen und Antriebstechnik für Werkzeugmaschinen und Roboter. Knapp fünf Jahre später erfolgt der nächste Karriereschritt. Der inzwischen 33-jährige Saarländer wechselt als Logistik Manager, verantwortlich für 150 Mitarbeitende, zu Lucas Automotive, dem damals größten industriellen Arbeitgeber in Koblenz. Innerhalb eines Jahres, mit TRW hatte zwischenzeitlich einer der globalen Top 10 Player der Automotive Industrie Lucas Automotive übernommen, folgt die Beförderung zum Director Logistics Europe. Gerade zwei Jahre an Bord wird er zudem als leitender Angestelltenvertreter in den TRW Holding Aufsichtsrat Deutschland gewählt. „Das war schon was Besonderes für mich, mit 35 Jahren als Repräsentant der AT-Angestellten im Aufsichtsrat. Eine große Ehre.“ Auch als Supply Chain-Experte führt sein Weg weiter nach oben. Weil er jede Herausforderung mit Bravur bewältigt, wird ihm schließlich die weltweite Verantwortung kritischer Projekte hinsichtlich der materialwirtschaft-

lichen Anbindung sowie die Ergebnisverantwortung der 160 TRW-Werke übertragen. In dieser Funktion berichtet Klein direkt an den COO von TRW.

Eine gewaltige Aufgabe

Wer in so jungen Jahren erfolgreich so viel Verantwortung schultert, zieht unweigerlich das Interesse der Mitbewerber auf sich. Das ist in der Wirtschaft nicht anders als im Sport. Auch das US-amerikanische Zuliefer-Schwergewicht Tenneco wird auf den sportlichen Manager aufmerksam, holt ihn schließlich als Global Executive Director Logistics an Bord und überträgt ihm die weltweite prozessuale Verantwortung für die gesamte Supply Chain des Konzerns. Eine gewaltige Aufgabe. Erst recht für jemanden, der das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet hat. Denn das übrige, international aufgestellte Führungspersonal um ihn herum ist durch die Bank rund zehn Jahre älter, mehrheitlich praxisgestählte Alphas. „Von denen ließ sich keiner gerne etwas von einem Jungspund wie mir erzählen. Zumal die damalige Führungsriege ausschließlich in den USA saß und keiner damit gerechnet hatte, dass diese Stelle von außen neu besetzt würde“, erinnert sich Klein. Wie so oft profitiert er aber auch hier von seinen Erfahrun-

„Meine Message an meine Mitarbeitenden war immer: Ich kann etwas anderes als ihr, nicht unbedingt besser, aber anders und ich möchte euch eine neue Perspektive bieten.“



Dem Basketball hält Thomas Klein bis heute die Treue. Solange es der Terminkalender hergibt, ist er bei den Spielen „seiner“ EPG Baskets Koblenz stets mit von der Partie – als Zuschauer, Motivator sowie als Vorstand Sport und Marketing.



Mitarbeiterführung heißt für Thomas Klein, zu überzeugen und mit gutem Beispiel voranzugehen. Sein Motto: Eine Meisterschaft gewinnt man nicht mit einer Handvoll guter Spieler. Entscheidend ist das schwächste Glied in der Kette.

gen als Mannschaftssportler. Ihm ist bewusst: Eine Meisterschaft gewinnt man nicht mit einer Handvoll guter Spieler. Entscheidend ist das schwächste Glied in der Kette. Sein Ansatz ist es daher, mit gutem Beispiel voranzugehen, Mitarbeiter zu entwickeln, in die Verantwortung zu nehmen und zu überzeugen, statt durchzuregieren. „Meine Message an meine Mitarbeitenden war immer: Ich kann etwas anderes als ihr, nicht unbedingt besser, aber anders und ich möchte euch eine neue Perspektive bieten.“

Dem Zufall geschuldet

Dass Thomas Klein im Herbst 2007 zu ELSEN wechselt, ist dann erneut dem Zufall geschuldet. Die ständigen Flugreisen rund um den Globus setzen dem mittlerweile 44-jährigen Manager zunehmend zu. Hinzu kommt, dass er in Koblenz, dem Ort, an dem Rhein und

Mosel zusammenfließen, eine neue Liebe gefunden hat. Die Konstellation sorgt dafür, dass die Anfrage, ob er sich vorstellen könne, die Geschäftsführung von ELSEN zu übernehmen, auf fruchtbaren Boden fällt. Man trifft sich unverbindlich und in lockerer Atmosphäre, um den Rahmen einer möglichen Zusammenarbeit auszuloten. Die weitreichenden Gestaltungsmöglichkeiten, die ihm die Gesellschafter einräumen wollen, reizen Klein. Genauso wie die Aussicht, endlich Wurzeln schlagen zu können. Schnell werden Nägel mit Köpfen gemacht. Der Rest ist Geschichte.

Unnötig zu erwähnen, dass Thomas Klein dem Basketball bis heute die Treue hält. Auch wenn er nicht mehr regelmäßig selbst auf dem Platz steht, um die rote Kugel routiniert ins Netz zu befördern. Aber solange es der Terminkalender hergibt, ist er bei den Spielen „seiner“ EPG Baskets Koblenz stets mit von der Partie – als Zuschauer und Motivator. Als Vorstand Sport und Marketing hat er übrigens auch hier für einen Entwicklungsschub gesorgt. Wen wundert's?

www.elsen-logistics.com ■



ELSEN Holding GmbH
Justus-von-Liebig Str. 2
54516 Wittlich
Tel.: +41 6571 955220





Die ELVIS-Vorstände Nikolja Grabowski (l.) und Jochen Eschborn (r.) freuen sich zusammen mit Steffen Renner, Geschäftsführer des Teilladungssystems, über die gelungene Partnerversammlung.

EINE BEWEGUNG IN GANG GEBRACHT

ELVIS Partnerversammlung - Rund 120 Teilnehmer diskutieren in Oberursel Zukunftsfragen

Nach den corona-bedingten Beschränkungen in den vergangenen Jahren fand im September endlich wieder eine große Partnerversammlung unseres Verbunds statt. Auf dem Programm des Treffens in Oberursel mit weit über 100 Teilnehmern, standen unter anderem der Austausch über die aktuellen Herausforderungen, vor denen die Branche steht, sowie Fragen zur Zukunftsgestaltung. Es war wunderbar, viele alte, bekannte und auch neue Gesichter zu sehen.

Einer der Höhepunkte der diesjährigen Partnerversammlung war der 90-minütige Vortrag „Bright Future Business“, in dem Pero Micic von der Future Management Group aus Eltville über die Planung von Zukunft referierte. Schon in ruhigem Fahrwasser ist die Prognose zukünftiger Branchenentwicklung eine Herausforderung. Doch in volatilen Zeiten, geprägt von Krieg und Pandemie, gleicht der Ansatz, die Zukunft zu planen, einem hoffnungslosen Unterfangen. Warum wir es trotzdem probieren sollten, wie wir Trends und Entwicklungen erkennen, oder wie wir Zukunft aktiv gestalten, das erfuhren die ELVIS Partner in dem unterhaltsamen und kurzweiligen Vortrag.

An Impulsen hat es aber auch abseits dessen nicht gemangelt. Neben Rückblick und Ausblick auf die Tätigkeiten der ELVIS Gruppe standen spannende Diskussionen um Digitalisierungsstrategien und operative Lösungen im Mittelpunkt der diesjährigen Veranstaltung. Trotz des reichhaltigen Programms munkelte manch ein Teilnehmer, heimliches Highlight wäre jedoch die Abendveranstaltung gewesen. Das dürfte allerdings eher ein Votum für den Austausch und die gelebte Gemeinschaft gewesen sein, denn eine Kritik am inhaltlichen Programm. Wir freuen uns in jedem Fall jetzt schon wieder auf das nächste Jahr.

KAUM PLANUNGSSICHERHEIT

Vermeidbare Investitionen besser verschieben

ELVIS-Vorstand Nikolja Grabowski und sein Team haben den deutschen Transportmarkt fest im Blick. Über ihre Beobachtungen und Analysen in den Bereichen Komplettladungen (FTL – Full Truck-Load) und Teilladungen (LTL – Less than Truck-Load) berichten sie den Partnern des Verbunds exklusiv in einem quartalsweise erscheinenden Marktreport.

Wie also ist es bestellt um die Zukunftsaussichten der Transportbranche in Deutschland? „Die deutsche Wirtschaft und mit ihr die Lkw-Transportsparte stehen an einem Scheideweg. Die Indikatoren zeigen derzeit deutlich in Richtung einer Rezession“, fasst Grabowski die Ergebnisse des jüngsten Marktreports zusammen. Darauf deuten nicht zuletzt die hohe Inflation sowie der stagnierende private Konsum hin. Die Unsicherheit der Konsumenten korreliert mit objektiven Kostensteigerungen (Strom-/Heizkosten, Lebensmittel, etc.). Diese Entwicklung werde mit Verzögerung auch auf die Wirtschaft durchschlagen.

Angesichts der volatilen Gesamtsituation sei Frachtführern und Spediteuren daher empfohlen, sich eng mit ihren Kunden und Auftraggebern abzustimmen, um bei Veränderungen schnell reagieren zu können. Dies betreffe sowohl die Preis- als auch die Kapazitätsentwicklung.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten im Markt raten Grabowski und sein Team im Weiteren von langfristigen Investitionen ab, solange sie nicht unvermeidbar seien. „Die kommenden Wochen werden zeigen, in welche Richtung das Pendel schlägt. Erst dann wird es wieder mehr Planungssicherheit geben“ so der ELVIS-Vorstand. Ausschlaggebend sei vor allem die Entwicklung auf dem Energiemarkt.

Der nächste Marktreport erscheint im Januar kommenden Jahres.



Angesichts der volatilen Gesamtsituation empfiehlt ELVIS Frachtführern und Spediteuren, sich eng mit ihren Kunden und Auftraggebern abzustimmen, um bei Veränderungen schnell reagieren zu können.

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

Grafik und Layout:
Stefanie Petau, Lena Kulbatzki,
Lilli Vonnegut

Bildnachweise:

S. 3 und S. 21: Brückner Photo & Art Kerstin Zinngraf,
Fotos Jochen Eschborn
S. 5: Engemann u. CO Internationale Spedition GmbH, Schäflein Spedition GmbH
S. 6: Stocké Spedition & Transport GmbH
S. 7: Gustav Mäuler GmbH & Co.KG
S. 8–9: iStock: Buntiam
S. 10: iStock: luckyvector
S. 13: iStock: Booka1
S. 16–19: Fritz GmbH & Co. KG
S. 20: AdobeStock: Oleg, Sompong
S. 22–25: ELSEN Holding GmbH
S. 26–27: ELVIS AG

KNAPPHEIT

LÜCKE

KRISE

MANGEL

BESCHRÄNKUNG

KLEMMME

ZU WENIG

DEFIZIT

NOTSTAND

ABWESENHEIT