

# CargoTime

1/2022

Das Magazin der  CargoLine

ALTERNATIVE ANTRIEBE  
AUF DEM PRÜFSTAND

## Aufs richtige Pferd setzen



**Let's go East**  
CargoLine und LEMAN im  
Land des Lächelns

**Alte Liebe rostet nicht**  
Neuer Key Account Manager  
mag, wenn's menschtelt

**Einfach machen**  
Unbürokratische Unterstützung  
für die Ukraine



# 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 sich 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](http://www.eikona-logistics.de)

 **EIKONA**  
LOGISTICS

EDI auf  
allen Wegen  
ab 990 €\*  
\* für Standardformate wie Release 100 / Fortras 6 / CSV exkl. SLA

Liebe Leserinnen und Leser,

zum Redaktionsschluss Ende März findet mitten in Europa ein Krieg statt. Wir alle sind schockiert, fühlen mit den Betroffenen, unseren ukrainischen Kollegen und deren Familien vor Ort, aber auch mit allen friedliebenden russischen Bürgern, die vielleicht ebenfalls einen geliebten Menschen verlieren. Doch was können wir tun? Unsere Partner, ihre Belegschaft, ihre Kunden und deren Kunden „machen einfach“: Sie helfen auf vielfältigste Weise – sooo viel, dass wir gleich auf zwei Seiten davon berichten (siehe Seite 20 - 21).

Zu den humanitären Auswirkungen des Krieges kommen die wirtschaftlichen hinzu. Die Spritpreise schießen in die Höhe – die Rufe nach alternativen Energien werden lauter. Dabei sind wir mit Blick auf den Klimawandel ohnehin gefordert, die dringend nötige Verkehrswende mitzugestalten. Nur wie? Dieser Frage gehen wir ab Seite 6 intensiv auf den Grund. Hier zeigen wir Herausforderungen und Möglichkeiten alternativer Antriebe auf, wobei manch CargoLiner mit gutem Beispiel voranschreitet. Zu diesen Partnern zählt u.a. Gruber Logistics (Seite 14): Der Südtiroler verknüpft gekonnt ökologische und soziale Verantwortung mit Digitalisierung – für diese Themen macht sich Uwe Hofmann in unserem Beirat ebenfalls stark. Ihn lernen Sie hautnah auf Seite 11 kennen.

Ebenso kennenlernen können Sie Frank Weidenfeller (Seite 19): Als Key Account Manager der Systemzentrale verrät er, was er am CargoLine-Verbund besonders schätzt und welche Entwicklungen er spannend findet. Sie möchten mehr darüber erfahren? Kein Problem: Ab Seite 16 werden eingehend der Status Quo sowie Pläne der CargoLine beleuchtet – und natürlich, welche Vorteile Verlager, deren Kunden und unsere Partner davon haben.

Apropos Kunden: Gemeinsam mit BHS als Fulfilment-Dienstleister importiert European Aquaristics exklusive Aquarien (Seite 12). Hergestellt werden die Produkte u. a. in Asien, womit wir auch schon beim nächsten Beitrag auf Seite 22 sind – einem Bericht über unsere erweiterte Kooperation mit LEMAN. Mit dem dänischen Spediteur heben wir unser Seefrachtangebot auf das nächste Level.

In der Hoffnung auf friedvolle Zeiten wünsche ich Ihnen wie immer viele Anregungen beim Lesen der CargoTime!



Jörg Peter Struck  
Vorsitzender der Geschäftsführung



## IMPRESSUM

### Herausgeber

CargoLine GmbH & Co. KG  
Lyoner Straße 15  
60528 Frankfurt am Main  
Tel. +49 69 951550-0  
info@cargoline.de  
www.cargoline.de

### V.i.S.d.P.

Jörn Peter Struck  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
CargoLine GmbH & Co. KG

### Redaktion

Sandra Durschang (verantwortlich)  
Marion Kamp  
Stefan Kreuzberger  
Mainblick (Seite 23)

### Kontakt Redaktion

sandra.durschang@cargoline.de

### Gestaltung

Wolfgang Scheible, Grafikdesign, Köln

### Druck

Gedr. Geiselberger GmbH  
84503 Altötting

### Fotos

Titel: Shutterstock.com/Lukas Gojda  
Seite 7: iStock.com/erhui1979  
Seite 8: Sono Motors, Rhenus  
Seite 9: Scania  
Seite 10: GRUBER Logistics  
Seite 11: Uwe Hofmann privat  
Seite 12: AQUA DESIGN AMANO  
Seite 13: Dennis Gloth  
Seite 14: Shutterstock.com/Napat Chaichanasiri  
Seite 15: GRUBER Logistics  
Seite 16: Shutterstock.com/Nakigitsune-sama  
Seite 18: myclimate  
Seite 20: Borne Logistik  
Seite 21: John Spedition, Brigl, Stephan Graf privat, Schmelz-Gruppe  
Seite 23: Eikona

6



19



20



22



- 6 | FOKUS  
**Die Qual der Wahl**  
Sei es per E-Batterie, Oberleitung, Wasserstoff oder Flüssiggas: An alternativen Antriebsideen mangelt es nicht. Wohl aber an Infrastruktur und Investitionssicherheit. Logistiker haben es daher schwer, die Verkehrswende voranzutreiben. Dabei besteht mit Blick auf Klimawandel und politische Vorgaben dringend Handlungsbedarf. Grund genug, den Stand der Dinge unter die Lupe zu nehmen und zukunftsweisende Wege aufzuzeigen. Einige CargoLiner beschreiten sie bereits.
- 11 | HAUTNAH  
**Mann des Vertrauens**  
Mit viel Engagement vertritt Uwe Hofmann die Franchisenehmer im CargoLine-Beirat. Ihre Interessen kennt er bestens: Schließlich ist die Hofmann Spedition als mittelständischer Familienbetrieb ein klassischer Verbundpartner, der mit viel PS unterwegs ist. Das passt zum Hobby des 55-Jährigen.
- 12 | PRAXIS  
**Vorsicht, Glas!**  
Bei Liebhabern von Aquarien schlägt das Herz gleich höher, wenn sie den Namen „European Aquaristics“ hören. Schließlich hat sich der Anbieter auf besonders exklusive Modelle aus Asien und den USA spezialisiert. Damit bei Import und Vertrieb alles glattläuft, verlässt sich das norddeutsche Unternehmen auf BHS als Fulfilment-Partner – mit dem CargoLine-Netzwerk im Rücken.
- 14 | INTERNATIONAL  
**Auf grünen Sohlen**  
Soziales und ökologisches Engagement plus modernste IT – die Südtiroler Spedition Gruber zeigt, wie man Unternehmenswerte lebt.
- 16 | STRATEGIE  
**Investition in Zukunft und Kundenzufriedenheit**  
Stillstand bei der Stückgutkooperation? Das gibt es nicht. Mit Vollgas war sie 2021 unterwegs, trieb ihre Digitalisierung, das Business Continuity Management, den Ausbau ihres Portfolios oder ihrer Start-up-Schmiede und vieles mehr voran. Das zahlt sich für Kunden und Partner gleichermaßen aus.
- 19 | IN KÜRZE  
> **Alte Liebe rostet nicht:** Key Account Manager Frank Weidenfeller im Interview
- 20 | SOZIALES  
**Einfach machen**  
Ob Babynahrung oder Brot, Tee oder Trinkwasser, Medikamente oder medizinische Geräte: Zahlreiche CargoLiner sowie ihre Mitarbeiter und Kunden machen es möglich, dass lebensnotwendige Hilfsgüter schnell und unbürokratisch bei den Menschen in der Ukraine und ihren Grenzregionen ankommen.
- 22 | IN KÜRZE  
> **CargoLine und LEMAN gemeinsam im Land des Lächelns:** Neuer Kooperationsvertrag stärkt Beschaffungslogistik aus Fernost > **Auf dem Qualitätsgipfel:** Verbund zeichnet „Internationale Partner des Jahres“ aus
- 23 | TRANSPORT & LOGISTIK  
**Automatisch schneller zusammenarbeiten**  
Praktisch: Mit dem Modul EIKONA Data Integration lassen sich Aufträge von Versendern nahtlos in die Transportmanagementsysteme ihrer Logistikdienstleister übertragen.
- 24 | PARTNERÜBERSICHT

# Die Qual der Wahl

BEV, CNG, HVO, FCEV oder ...? Willkommen im Dschungel alternativer Antriebe. Wer ihn durchdringen will, hat nicht nur mit Kürzeln zu kämpfen, sondern vor allem mit zahlreichen Fragen, die ein Umsatteln auf klimafreundlichere Nutzfahrzeuge erschweren. Das hemmt die Verkehrswende. Doch wo genau liegen die Herausforderungen? Und was bringt die Branche in Bewegung?

**B**lauer Himmel, die Sonne strahlt – Kaiserwetter in München. Beste Bedingungen für einen Lkw, um Sonnenenergie zu speichern. Und zwar über Solarmodule, die seinen Auflieger komplett umhüllen. Zukunftsmusik? Jein. Immerhin wird die Umrüstung eines herkömmlichen Lkw in ein Fotovoltaik-Fahrzeug bereits heute angeboten. Möglich macht dies Sono Motors, ein Start-up mit Sitz in Bayern, das die klassische Lkw-Lackierung durch hauchdünne FV-Module ersetzt. Bis zu 82 kWh lassen sich damit im Idealfall (also bei besagtem Kaiserwetter) pro Tag speichern: Sei es, um das Kältesystem eines Kühltransporters mit Strom zu versorgen, sei es, um die Reichweite eines E-Trucks zu verlängern.

## Der Mix macht's

Wieso spielt hier dennoch Zukunftsmusik mit? Weil die Vielfalt emissionssenkender Antriebe mit ihren jeweiligen Vor- oder Nachteilen und Ungewissheiten es Fuhr-

parkbetreibern derzeit schwer macht zu entscheiden, auf welche Alternativen sie setzen sollen. Wann ist der Umstieg sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll? Was braucht es dafür? Wie weit klaffen politische Zielvorgaben und die Anforderungen des logistischen Alltags auseinander? Eines steht schon fest: Benötigt wird ein Mix, um die Zukunft zu meistern. Das bestätigt auch die Heilbronn University Graduate School (HUGS): In enger Zusammenarbeit mit CargoLine und unter Federführung von Prof. Dirk Lohre (siehe auch Kasten „Sendungsrechner“ auf S. 9) untersuchten Masterstudenten<sup>1</sup> der HUGS gezielt die Umstellung des Fuhrparks in einem Stückgutnetzwerk auf alternative Antriebe. Ihr Fazit: „Nur ihre Kombination kann den fossilen Diesel vollständig ersetzen – vorausgesetzt, die Anschaffungskosten der Fahrzeuge und Produktionskosten der (grünen) Kraftstoffe werden gesenkt, eine adäquate Betankungsinfrastruktur geschaffen und jede Lkw-Klasse (bis 40 t) wird abgedeckt.“ ◇



In diesem Artikel macht CargoTime Details der Projektstudie transparent, wobei im Folgenden auch auf weitere Aspekte rund um alternative Antriebe eingegangen wird.

### Unter Strom

Elektromobilität ist ein weites Feld. Die Heilbronner Studenten konzentrierten sich daher auf batteriebetriebene Fahrzeuge (Battery Electric Vehicles, kurz BEV), die meistgenutzte Form der E-Mobilität. Für BEV gilt: Je größer die Reichweite, desto größer, schwerer und teurer die Batterie. Unter den Nutzfahrzeugen gibt es daher bislang fast ausschließlich kleinere Modelle mit Reichweiten bis zu 250 km. CargoLine-Gesellschafter Rhenus nutzt sie für den Vor- und Nachlauf. Er will die Klimawende in der Logistik bewusst mitgestalten und setzte daher schon 2005 auf alternative Antriebe – zunächst auf solche, die mit Biokraftstoffen liefen, später auch in Form von BEV. „2011 nahmen wir den weltweit ersten Hybrid-Lkw in Betrieb, einen Mercedes Atego, den wir drei Jahre lang testeten“, so Sascha Hähnke, Geschäftsführer von Rhenus Transport. Da es an schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb mangelt, ließ der CargoLiner zudem von kleineren Unternehmen diverse Diesel-Lkw gezielt umrüsten. Gemeinsam mit Prototypen namhafter Hersteller verfügt Rhenus damit heute über eine große Flotte elektrisch betriebener Schwer-Lastkraftwagen. „Die Fahrzeuge haben natürlich ihre Kinderkrankheiten. Doch dafür vermeiden sie Emissionen und fahren nahezu lautlos. Das ist ein großer Vorteil vor allem mit Blick auf den Lärmschutz“, sagt Hähnke.

Erster Serienhersteller, der in Europa einen fernverkehrstauglichen 40-Tonner liefert, wird wohl Volvo mit dem FH Electric sein. Die Sattelzugmaschine soll ab Mitte des Jahres produziert werden und ist bei Bedarf mit bis zu sechs Batteriepaketen (540 kWh) erhältlich. Sie wiegen zwar stolze zwei Tonnen und nehmen entsprechend Raum ein, doch dafür reicht ihre Ladung auch für rund 300 km oder mehr (bei einer kurzen Zwischenladung gar bis zu 500 km). Im Praxistest benötigte das Schwergewicht nur halb so viel Energie wie ein vergleichbares Dieselmotormodell.

### Obenauf

Elektrisch unterwegs sein geht auch anders. Das zeigt das Projekt Elisa<sup>2</sup>, an dem Rhenus beteiligt ist. Und zwar mit einem für Contargo im Einsatz befindlichen Hybrid-Lkw auf dem „E-Highway A5“ – einer von drei Teststrecken.



Seien es elektrische Leichtfahrzeuge, Pkw, Lkw, Anhänger oder Busse: Mit der Solarintegration von Sono Motors lässt sich während der Fahrt umweltfreundliche Sonnenenergie tanken.

◇◇ **Bei uns kommen alle alternativen Antriebsformen zum Einsatz. Dabei wollen wir als Vorreiter andere Speditionen zum Mitmachen animieren. Zugleich haben wir schon viele wertvolle Erfahrungen gesammelt, die uns einen Zeitvorsprung gewähren, wenn es mit dem jeweiligen Antrieb richtig losgeht.** ◇◇

Sascha Hähnke, Rhenus



Über ein Oberleitungsnetzwerk kann das Fahrzeug hier seine benötigte Energie direkt beziehen und parallel dazu seine Batterie für die Weiterfahrt aufladen. Ähnlich wie bei einer Straßenbahn fährt dazu ein Bügel aus. Bei Ausweich- oder Überholmanövern wird automatisch „abgebügelt“. So weit, so gut. Da die Teststrecken aber selbst nur wenige Kilometer lang sind, reicht die hier zusätzlich gespeicherte Energie nur für wenige weitere Kilometer. Es braucht also längere Strecken (Siemens Mobility prüft derzeit einen 100-km-Korridor), aber auch mehr Fahrzeuge mit entsprechender Antriebstechnik. Denn längst nicht jeder Hersteller ist von der Zukunftstauglichkeit der Idee überzeugt.

Ganz anders das Fraunhofer IAO. Gemeinsam mit Partnern wie der Hochschule Heilbronn führte das Institut die Studie „StratON“ durch, auf deren Basis das Bundesverkehrsministerium die meistfrequentierten 4.000 km umrüsten will – knapp ein Drittel des deutschen Autobahnnetzes. „Bauen wir ein solches Oberleitungsnetz auf, können die direkten Treibhausgasemissionen allein des Straßengüterfernverkehrs pro Jahr um bis zu 12 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sinken. Das entspricht mehr als einem Drittel der Emissionen des schweren Straßengüterverkehrs“, so Florian Hacker, Leiter von StratON.

### Gas geben

Die bislang am besten etablierte Dieselalternative im Straßengüterverkehr ist Flüssiggas

(LNG – Liquefied Natural Gas), das durch Abkühlung auf bis zu  $-164\text{ }^{\circ}\text{C}$  aus komprimiertem Erdgas (CNG – Compressed Natural Gas) gewonnen wird. LNG nimmt nur wenig Raum ein und ist gleichzeitig sehr effizient – ideal für lange Strecken und schwere Transporte. Zugleich lassen sich dabei rund 20 Prozent  $\text{CO}_2$  einsparen, wie die Heilbronner Studie zeigt. Für CargoLiner wie Finsterwalder, Gruber, Hartmann, Hugger, Köster & Hapke und TLT gehören LNG-Lkw daher bereits zu ihrem Fuhrpark. Nächster Schritt ist das Betanken mit Biokraftstoffen, die gar völlige Emissionsfreiheit versprechen. Allen voran HVO, ein synthetischer Kraftstoff aus hydrierten Pflanzenölen (Hydrotreated Vegetable Oils). Während die erste HVO-Generation noch aus Rohstoffen stammte, die auch als Lebensmittel hätten verwendet werden können (Stichwort „Tank gegen Teller“), soll die jüngste Generation überwiegend auf Basis von Abfällen bestehen. Das klingt für viele überzeugend, sodass HVO in Europa immer mehr Anwendung finden.

## H<sub>2</sub> ohne O

Trennt man bei Wassermolekülen ( $\text{H}_2\text{O}$ ) den Sauerstoff (O) ab, bleibt Wasserstoff ( $\text{H}_2$ ) übrig: ein ungiftiges Gas, das in gigantischen Mengen verfügbar ist. Wandelt man es über Brennstoffzellen (Fuel Cells) in Strom um, lässt sich damit ein E-Motor betreiben. Der-



Gemäß der Studie „StratOn“ haben Oberleitungs-Lkw ein hohes Potenzial zur  $\text{CO}_2$ -Mindererung im Straßengüterverkehr.

## Wir machen alles mit, brauchen aber Infrastruktur und Investitionssicherheit.

Jörn Peter Struck, Vorsitzender der CargoLine-Geschäftsführung

artige Fuel Cells sind deutlich leichter und kleiner als derzeitige Elektrobatterien und erlauben Reichweiten von bis zu 1.000 km oder mehr. Ideal für schweren Nutzlastverkehr. Allerdings: Rund um den alternativen Antrieb ist vieles noch im Test- bzw. Forschungsstadium. CargoLine-Partner Fritz engagiert sich daher bei Initiativen, welche die Entwicklung vorantreiben. Derweil hat Gruber schon einen Wasserstoff-Lkw vorbestellt. Und Rhenus sammelt bereits über das Schwesterunternehmen Remondis mit zwei eigenen Testautos Erfahrungen, um für den Einsatz in den ersten Speditionsfahrzeugen gewappnet zu sein. Zudem ist der Pionier als eines von insgesamt nur fünf Logistikunternehmen Projektpartner der MAN-Bayernflotte.<sup>3</sup>

Hyundai zeigt zudem in einem weltweit einzigartigen Projekt in der Schweiz, was bereits heute geht: Knapp ein Jahr lang tourten hier 46 Hyundai Xcient Fuel Cell durch das bergige Land. In dieser Zeit legten die 36-Tonner gemeinsam rund eine Million Kilometer zurück, wobei sie im Vergleich zu Dieselvarianten mehr als 630 Tonnen Kohlendioxid einsparten. Bis 2025 soll die Schweizer Flotte auf 1.600 Lkw erhöht werden. Zudem will Hyundai Hydrogen Mobility (so der Name des dahinterstehenden Joint Venture) noch in diesem Jahr in Europa weiter expandieren. Nachschub versprechen auch Iveco aus Italien und Nikola aus den USA: Sie eröffneten kürzlich in Ulm ein Werk für batterie- und brennstoffzellenbetriebene Trucks: Ende 2023 läuft hier das erste Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV) vom Band – so der Plan. Der Hersteller Hyzon

Motors wiederum hat in den Niederlanden bereits Fuß gefasst. Wie viele andere will er gemeinsam mit dem Konsortium Hydrogen Europe den Ausbau von Wasserstoff-Lkw und -Tankstellen vorantreiben.

Es tut sich also einiges bei alternativen Antrieben. Oder, um es mit den Worten von Sascha Hähnke auszudrücken: „Wenn man auf die vergangenen Jahre zurückschaut, ist das, was gerade passiert, mega!“ Nur leider gibt es auch noch einiges zu tun. Vor allem mit Blick auf Ladeinfrastruktur, Anschaffungs- und Betriebskosten sowie Umweltschutz.

## Einmal volltanken, bitte!

Was beim Diesel einfach ist, gestaltet sich bei seinen Alternativen durchaus kompliziert. Nehmen wir als Beispiel (Bio-)LNG und Wasserstoff: Beides kann man schnell tanken. Nur wo? Entsprechende Bezugspunkte für Lkw gibt es kaum. Bei Wasserstoff muss zudem der Druck nach jedem Tanken von der „Zapfsäule“ neu aufgebaut werden (Dauer: 20 Minuten), wobei je nach Fahrzeug unterschiedliche Bar-Werte nötig sind. Ferner muss noch geklärt werden, wie der  $\text{H}_2$  überhaupt zur Tankstelle gelangt. Das gilt selbstverständlich auch für die gigantischen Mengen an (idealerweise grünem) Strom, die es künftig braucht, um sämtliche E-Fahrzeuge (auch Pkw) bedarfsgerecht zu versorgen. Des Weiteren mangelt es schon heute an Stellplätzen auf Raststätten: Wie sollen dann dort zahlreiche Fahrzeuge gleichzeitig eine oder mehrere Stunden Strom tanken?

Fest steht: Ohne funktionierende Infrastruktur haben Logistikdienstleister keine Chance, die Vorgaben der Politik zu erreichen. Der Dachverband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) fordert die EU daher auf, bis 2030 insgesamt rund 42.000 öffentliche Ladepunkte für Elektrobusse/-Lkw einzurichten.

Einen Impuls für den flächendeckenden Ausbau könnte ein Joint Venture von Daimler Truck, Traton und Volvo geben: Gemeinsam wollen sie innerhalb der EU bis zu 1.700 solcher Punkte errichten. Geplant sind dabei nicht nur Stationen für längeres Laden (z. B. über Nacht), sondern auch Hochleistungs- 

### Stichwort Sendungsrechner:

Prof. Dirk Lohre erhebt auch normgerecht die Daten für den Carbon Footprint von CargoLine und ihren Sendungsrechner. So können Kunden den  $\text{CO}_2\text{e}$ -Fußabdruck ihrer

Sendungen ermitteln und in ihre Ökobilanzen einfließen lassen (siehe CargoTime 1/21). Auskunft zu diesem Service geben die CargoLine-Partner.

säulen und Megawatt-Charging-Systeme<sup>4</sup>: Letztere sollen einen Langstrecken-Lkw innerhalb von 45 Minuten mit voller Power versorgen. Aber man muss ja nicht immer gleich vollladen, wie Sascha Hähnke sagt: „Da Zeit im Speditionsgeschäft von immenser Bedeutung ist, nutzen wir planbare Pausen an den eigenen Standorten, die mit Ladeinfrastruktur gut ausgestattet sind. Eine von einer IT-Lösung entsprechend geplante Strecke lässt sich auf diese Weise gut bewältigen.“

Apropos: Eigene Standorte mit Ladeinfrastruktur auszustatten ist für den Betrieb von BEV-Lkw natürlich elementar. Als CargoLiner TLT jedoch gemeinsam mit einer weiteren Spedition auf dem gemeinsam genutzten Gelände E-Ladestationen errichten wollte, lehnte es die Stadt Potsdam aus Kostengründen ab, eine entsprechende Stromleitung zum Gelände zu ziehen. So lässt sich die geplante Energie- und Verkehrswende jedenfalls nicht verwirklichen.

### Money, money, money

Mit Blick auf die finanziellen Investitionen sind gleichfalls verschiedene Vor- und Nachteile alternativer Antriebstechniken zu bedenken. Ist ein Fahrzeug damit ausgestattet, können zum Beispiel die Wartungskosten geringer sein, da womöglich der Ölwechsel entfällt. Auch der Kraftstoffverbrauch kann im Vergleich zu Diesel deutlich niedriger sein. Wasserstoff stellt genau dies in Aussicht. Da das Kilogramm derzeit jedoch 9,50 Euro kostet<sup>5</sup>, geht die Rechnung noch nicht auf. Bei Strom oder Flüssiggas wiederum schwanken die Kosten von Ladestation zu Ladestation sowie von Tag zu Tag oft stark

In puncto Anschaffung sieht's kaum besser aus: Während ein Diesel-Lkw bspw. für 100.000 Euro zu haben ist, kostet ein vergleichbares Wasserstoffmodell gut fünf Mal so viel. Zwar übernimmt der Staat bis zu 80 Prozent der Mehrkosten – in diesem Fall 320.000 Euro –, doch das bedeutet immer noch eine Investition von 180.000 Euro für den Käufer! Bei dem von Hyundai vorgestellten Projekt gibt es daher ein Leasing, das von der Einfuhr über die technische Betreuung bis zum Betanken sämtliche Kosten beinhaltet. So will man Interessenten den Einstieg in die Technik erleichtern und ihnen mehr Planungs-



Das von Gruber getankte Methan kommt ohne fossile Stoffe aus, da es komplett aus landwirtschaftlichen Abfallprodukten stammt.

sicherheit bieten. Wünschenswert ist, dass es eine solche Sicherheit auch bei Vergünstigungen hinsichtlich Maut, Steuern oder anderen staatlichen Anreizen gibt.

### Es grünt so grün?

Neben alledem darf eines nicht aus dem Blick geraten: der Umweltschutz selbst. Reicht hier der Vergleich von ausgestoßenen CO<sub>2</sub>-Werten? Eigentlich nicht. Schließlich braucht es für Elektrobatterien seltene Rohstoffe aus fernen Ländern, deren Förderung oft fragwürdig ist. Zudem ist die Batterieproduktion sehr energieaufwendig, was auch für die Elektrolyse beim Wasserstoff oder die Komprimierung bzw. Hydrierung bei (Bio-)LNG gilt. Auch der Bau eines Überleitungsnetzwerks bedarf mit seinen zahlreichen Stahlträgern und Leitungen entsprechender Ressourcen. Insofern gilt: In- und Output rund um alternative An-

triebe sollten stets so grün wie möglich sein. Beim Schweizer Hyundai-Projekt beispielsweise stammt der Wasserstoff zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen. Auch das Joint Venture von Daimler Truck setzt bei der Versorgung seiner Ladesäulen auf grünen Strom. Das lässt hoffen – ebenso wie die Tatsache, dass die technologischen und ökologischen Entwicklungen in den kommenden Jahren weiter voranschreiten. Wer weiß: Vielleicht müssen Lkw dann nicht mehr an die Ladesäule, sondern wechseln ihre leere Batterie einfach gegen eine geladene aus. Oder sie beziehen ihre Power aus Algen als Biokraftstoffe ... oder über Solarmodule rund um ihren Auflieger. Zukunftsmusik? Nein, sofern die Politik die richtigen Weichen stellt. ◇

<sup>1</sup> Folgende Masterstudenten waren an der Studie beteiligt: Viktor Kechler, Maximilian Klose, Yannick Lederer, Felix Oberst und Daniel Zügel.

<sup>2</sup> Mehr dazu unter <https://ehighway.hessen.de/elisa>.

<sup>3</sup> Mehr dazu unter <https://press.mantruckandbus.com/corporate/de/man-beschleunigt-wandel-zu-nullemissionsantrieben>

<sup>4</sup> BEV-Lkw lassen sich mit unterschiedlich hohen Leistungen (50 bis 750 kW) laden. Dabei soll der hiesige CCS-Standard (Combined Charging System) für Lkw künftig durch den leistungsstärkeren MCS-Standard ergänzt/ersetzt werden (Megawatt Charging System).

<sup>5</sup> Stand: April 2022.

# Mann des Vertrauens

Uwe Hofmann vertritt seit mehr als sechs Jahren die Interessen der Franchisenehmer im Beirat der CargoLine-Familie. Im eigenen Betrieb geht es ebenfalls sehr familiär zu.

**W**enn Uwe Hofmann morgens in die Firma geht, juckt es ihn öfters in den Fingern: Zu gern würde der 55-Jährige als Erstes das Rolltor der Halle hinten auf dem Speditionsgelände hochfahren, sich auf den Fahrersitz seines geliebten amerikanischen Kenworth Truck – Baujahr 1999 – setzen, den satten Klang des großvolumigen Cummins-Motors hören und kurz einmal die charakteristischen Signalhörner ertönen lassen. Er besitzt zwei von diesen US-Boliden und hat auch einen Hang zu amerikanischer Technik, wenn es um Zweiräder geht: Seine „Fatboy“ fand er schon vor den Terminator-Filmen gut. Dem Firmenchef fehlt allerdings die Zeit für seine motorstarken Hobbys, denn sein Leben „gehört mittlerweile ganz und gar der Firma“, sagt er und setzt mit einem Augenzwinkern direkt hinzu: „... wenn Sie meine Frau fragen.“ Tatsächlich steht die Harley schon seit drei Jahren in der Garage, aber auch wegen seines Verantwortungsbewusstseins und des hohen Unfallrisikos.

## Echter Familienbetrieb

„Über wenig Arbeit kann ich mich in der Tat nicht beklagen“, sagt Uwe Hofmann, und das ist kein Wunder: Er führt gemeinsam mit seinem Bruder Helmut die mittelständische Hofmann Spedition im hessischen Biebesheim mit über 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und 80 eigenen Lkw. Seine Eltern hatten vor 60 Jahren mit nur einem Mähdrescher und einem zweiachsigen Kipper begonnen. Nach seinem betriebswirtschaftlichen Studium an der Berufsakademie in Mannheim stieg Hofmann 1989 direkt in den Betrieb ein und übernahm mit seinem vier Jahre älteren Bruder die Geschicke der elterlichen Kraftwagenspedition. Seine Frau arbeitet in der Buchhaltung, seine 26-jäh-



rige Tochter und sein 23-jähriger Sohn sind inzwischen auch im Unternehmen tätig, und die beiden Töchter seines Bruders beschäftigen sich ebenfalls mit dem Einstieg – ein wahres Familienunternehmen. Neben der Beförderung von Stückgut, auch interkontinental, bietet die Hofmann Unternehmensgruppe ein breites Spektrum an Dienstleistungen, von speziellen Transportaufgaben bis zu Value-added Services sowohl im Transport als auch im Lagerbereich. Lösungen für die Pharmabranche (GDP) und die chemische Industrie gehören ebenfalls zum täglichen Geschäft.

## Vernetzung in der CargoLine

Nach mehrjährigen persönlichen Kontakten wurde die Spedition Anfang 2015 Franchisenehmer von CargoLine für das Gebiet Frankfurt, Mainz und Wiesbaden. Für Hofmann stand dabei die effektive Vernetzung mit den CargoLine-Partnerbetrieben im Vor-

dergrund. „So etwas kann man allein nicht aufbauen und pflegen“, betont er. Bereits ein Jahr später wurde der kollegiale Unternehmer zum Vertreter der Franchisenehmer in den Beirat der CargoLine gewählt. Inzwischen wurde er zweimal in das Gremium wiedergewählt: eine schöne Bestätigung für seine Vertrauen schaffende Interessenvertretung. Hofmann nimmt an allen Beiratssitzungen und Gesellschafterversammlungen teil und kennt die besondere Verbundsituation sehr genau. In seiner Gremienarbeit widmet er sich insbesondere der Aufgabe, den Nachwuchs zu vernetzen und an eine Unternehmensleitung heranzuführen, sowie der verstärkten Digitalisierung. Dabei hat er sich erfolgreich dafür stark gemacht, dass sich neben den Gesellschaftern auch die Franchisenehmer an der neu gegründeten Start-up-Schmiede von CargoLine, Cargo Digital World (CDW), beteiligen und sich dort engagieren können.

## Ein Verbund für alle

Seine Funktion als Franchisenehmervertreter empfindet Uwe Hofmann oftmals als eine Gratwanderung, doch er weiß sie gut zu gehen. „CargoLine ist eine sehr heterogene Kooperation, was natürlich auch Diskrepanzen mit sich bringt. Es gibt speditionelle Schwergewichte auf der einen und kleine, aber feine Betriebe auf der anderen Seite. Natürlich kann das schwächste Glied nicht die Entwicklung des Verbunds bestimmen. Dennoch ist es wichtig, möglichst an jeden Partner zu denken.“ Eine CargoLine nur mit Gesellschaftern würde schließlich nicht funktionieren: „Wir brauchen alle Partner. Und genau diese Gemeinschaft macht uns stark“, so das Resümee seiner langjährigen Tätigkeit. <

# Vorsicht, Glas!

Das norddeutsche Unternehmen European Aquaristics importiert spezialgefertigte hochpreisige Aquarien aus Asien und den USA und vertreibt sie exklusiv über Zoofachgeschäfte und Onlineshops in Europa. Ohne den Fulfilment-Partner BHS aus Bremen und das Cargoline-Netzwerk wäre das Geschäft so nicht machbar.



Gemächlich gleitet ein Schwarm kleiner blau-roter Neonsalmler durch eine glitzernde Unterwasserlandschaft mit skurrilen Wurzeln, grünen Gräsern und Farne. Die empfindlichen Fische kommen in freier Natur im oberen Amazonasbecken vor. Damit sie sich auch in einem künstlichen Umfeld zu Hause fühlen, benötigen sie eine konstante Temperatur, einen genau abgestimmten pH-Wert des Wassers und viel helles, dem Sonnenschein nachgebildetes Licht. Jörg Buhlmann weiß das genau. Akribisch säubert er mit einer kleinen Bürste Algenbelag von der Innenseite des oben offenen Aquariums. Er ist in seinem Element: Schon als Kind hat er Fische in Einweckgläsern seiner Großmutter gehalten. Das ist lange her, aber immer in ihm wach geblieben, weshalb der heute 54-Jährige vor zehn Jahren sein Hobby zum Beruf machte. Ein gewagter Schritt, denn dafür hat der erfolgreiche Selfmade-Unternehmer sein früheres Leben als Geschäftsführer eines Groß- und Einzelhandelsbetriebs mit mehr als 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aufgegeben. Als er den berühmten Aqua-Designer Takashi Amano Ende 2011 auf einem Messe-Workshop in Deutschland persönlich kennenlernen durfte, stand der Entschluss fest, dessen Produkte nach Europa zu bringen. Bislang waren die transparent verklebten und aus einem besonders klaren Spezialglas gefertigten Aquarien in unseren Breiten nicht zu bekommen. Der Handel mit den mehrere tausend Euro teuren Wasserbe-

cken samt abgestimmtem Zubehör wie Filter, Pumpen und Spezialbeleuchtung war nur etwas für ganz besondere Liebhaber und ein „absolutes Nischengeschäft“, erinnert sich Buhlmann.

## Aus der Nische zum Boom

Die Nachfrage nach hochwertigen Aquarien hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Es begann bei Buhlmann mit einem 150-qm-Lager und dem Import von zwei Containern im Jahr. Heute verfügt er über ein fast 800 qm umfassendes Hochregal- samt Einzelteillager bei seinem Kooperationspartner BHS in Bremen und wickelt über ihn 30 bis 40 Container pro Jahr ab. Der andere Umgang

mit Zeitressourcen während der Corona-Pandemie habe, seinem Eindruck nach, den Trend der Szene hin zu Qualität und Langlebigkeit noch befeuert. „Die Geiz-ist-geil-Mentalität ist vorbei. Die Käufer unserer High-End-Produkte sind aber nicht die reichen Leute, sondern markenaffine junge Menschen, die sich die Ausgaben für ihr Hobby vom Mund absparen und sich bewusst weiterentwickeln wollen“, erläutert er anhand von Diskussionen und Blogs in den einschlägigen sozialen Medien.

## Schlanke Strukturen bedingen starke Partner

Von Anfang an hat Buhlmann auf super-schlanke Betriebsstrukturen Wert gelegt und

### Aquascaping – die Kunst des Zen

Einfachheit, Klarheit und Ordnung sind die zentralen Momente der jahrhundertealten Philosophie des japanischen Zen-Buddhismus mit seinen Meditationspraktiken. Und so aufgeräumt, friedlich und klar erscheinen auch die Süßwasserwelten des „Aquascaping“, eines Zweigs der Aquaristik, den der Japaner Takashi Amano ins Leben gerufen hat. Der renommierte Fotograf, Designer, Autor und Radrennfahrer war bis zu seinem Tod 2015 passionierter Aquarianer. Er orientierte sich bei der Gestaltung seiner Aquarien stark an der Natur. Sein Konzept verbindet dabei Momente japanischer Gartenkunst mit hochwer-

tigen Materialien und moderner Technik zu einem visuellen Gesamtkunstwerk. Die bis ins Detail durchdachten, gestalteten und perfekt aufeinander abgestimmten Unterwasserwelten von Fluss- und Teichlandschaften „en miniature“ begeistern weltweit Tausende Anhänger dieses ausgefeilten Hobbys.

**Tipp:** Einen Eindruck solch vollendeter Aquariengestaltung bekommt man im Fachgeschäft AquaDesign in Oldenburg ([www.aquadesign.de](http://www.aquadesign.de)) oder im Hamburger Onlineshop Garnelenhaus ([www.garnelenhaus.de](http://www.garnelenhaus.de)).



Schließlich müssen die zerbrechlichen bis zu 120 x 60 x 60 cm großen Aquarien und die Zubehörartikel beim Hersteller in Japan oder den USA abgeholt, auf Container verladen und per Schiff sicher nach Hamburg gebracht werden. Anschließend gilt es, die Ware in Bremen auspacken, zu prüfen, zu kommissionieren, einzulagern und letztendlich schnell und heil zu den Fachgeschäften oder über ihre Online-shops auch direkt zum Kunden in Europa oder gar Israel zu bringen.

### Service aus einer Hand

Diese zentrale Rundum-Dienstleistung erledigt für ihn „par excellence“ – so Buhlmann – seit Anfang 2020 das Speditions- und Logistikunternehmen BHS. Die zuvor allein mit der Seefracht zu seinem ehemaligen Lager in Schleswig-Holstein beauftragte Spedition ist ein Bremer Joint Venture der beiden gestandenen CargoLiner Bursped und Schmidt-Gevelsberg mit dem internationalen Logistikunternehmen a.hartrodt. „Alle drei Partner hatten hier je eine Niederlassung und die gemeinsame Idee, ihre jeweils besonderen Potenziale zusammenzuführen: Schmidt-Gevelsberg ist stark im nationalen Lkw-Verkehr, Bursped im internationalen Lkw-Verkehr, und hartrodt brachte die Luft- und Seefracht ein“, erklärt BHS-Geschäftsführer Torsten Dahl das Konzept. Für das ansonsten eher im Automotive-Bereich angesiedelte Unternehmen war der Fulfilment-Auftrag in Sachen Aquarien eine Herausforderung, die dazu geführt hat, dass es einen neuen Geschäftszweig erfolgreich etablieren konnte.

„Wir haben in den letzten Jahren viel miteinander gelernt“, sagen Dahl und Buhlmann übereinstimmend. „Es funktioniert alles sehr gut und war für mich der richtige Schritt“, betont Buhlmann, „gerade weil ich mit den vielen verschiedenen Einzelaufgaben – inklusive der gesamten Zollabwicklung und flexiblen Lagernutzung – bei BHS alles in guten Händen weiß.“ Auch Torsten Dahl ist mit seinem A-Kunden und der Auftragsentwicklung äußerst zufrieden. „In diesem Jahr haben wir 40 Prozent mehr Umsatz als im Vorjahr, Tendenz steigend“, bemerkt er zufrieden. Auf die Frage, ob er nun das angebotene Takashi-Amano-Aquarium im Verwaltungsgebäude aufstellen wird, antwortet er zögernd, dass in einem Speditionsbetrieb dafür leider die Muße fehle: „Es ist immer zu viel los.“ 

### EUROPEAN AQUARISTICS

... ist der führende Importeur und Markenlieferant für High-End-Aquarien und Zubehör in Europa von Aqua Design Amano und weiteren Aquaristik-Designfirmen.

Import aus Japan, Korea, Taiwan, Indien und den USA

Vertrieb in Deutschland, weiteren **15** europäischen Ländern und Israel

[www.europeanaquaristics.com](http://www.europeanaquaristics.com)

alles nicht unbedingt Notwendige an externe Dienstleister und Freelancer ausgelagert. „Ich wollte bewusst kein großes Unternehmen gründen mit Verwaltung, Bürogebäude, Lager und so weiter. Nur den Customer-Service für meine 120 Händler und die Warenwirtschaft mache ich selbst, alles andere gebe ich raus.“ Dafür beschäftigt er nur zwei Mitarbeiter im Homeoffice, denn „mehr braucht man heutzutage in einer digitalisierten Welt nicht“, ist Buhlmann überzeugt. Das funktioniert allerdings nur, wenn man starke Partner mit einem verlässlichen Netzwerk hat, die real anpacken können.



Die aus Japan kommenden Designerbecken werden von BHS-Mitarbeitern für den Weitertransport versiert verpackt.

### BHS

... ist ein 2004 gegründetes mittelständisches Speditions- und Logistikunternehmen mit Sitz in Bremen. Es gehört zur Unternehmensgruppe der drei Logistikdienstleister a. hartrodt, Bursped und Schmidt-Gevelsberg und ist Partner von CargoLine in der Region Bremen.

**70**

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Umschlaglager mit **5.000** qm

**6.000** qm  
externe Lagerfläche

[www.bhs-spedition.com](http://www.bhs-spedition.com)

# Auf grünen Sohlen

Der multinationale Transport- und Logistikdienstleister Gruber Logistics, CargoLine-Partner für die Regionen Venetien, Emilia-Romagna und Teile der Lombardei, setzt sich für alternative Kraftstoffe und optimierte digitale Abläufe ein. Bei den Unternehmenswerten stehen die Belegschaft und Partner im Netzwerk ganz oben.



**N**achhaltigkeit hat viele Gesichter, und der Grad, mit dem die Unternehmen die Umsetzung ernst nehmen, kann sehr unterschiedlich ausfallen. Es gibt diejenigen, die nur zum Schein einem Trend folgen, und diejenigen, die überzeugt davon sind und die Art und Weise ihrer Unternehmensführung danach ausrichten – bis hin zu recycelten Sicherheitsschuhen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Eines dieser überzeugten Unternehmen ist Gruber Logistics. Das Bozener Unternehmen wurde kürzlich von den italienischen Medien als Benchmark für den italienischen Logistiksektor hervorgehoben. Das internationale Magazin Forbes zählt das Logistikunternehmen sogar zu den besten Arbeitgebern auf dem italienischen Markt und hebt die gute Mitarbeiterführung, die verlässliche Zahlung von Sozialleistungen und die Sicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und vieles mehr hervor. „Wir haben Nachhaltigkeit zu einem der Eckpfeiler unserer Strategie erklärt und betrachten sowohl soziale als auch ökologische Aspekte als Schlüsselemente für die Entwicklung des Unternehmens“, betont Geschäftsführer Marcello Corazzola. „Nachhaltigkeit bedeutet auch die Dekarbonisierung von Transport und Logistik. Dabei stützt sich unser Unternehmen auf drei Säulen: Intermodalität, alternative Kraftstoffe und Logistikoptimierung.“

## Glaubwürdiges innovatives Engagement

Der Logistiker richtet alle Unternehmensbereiche so weit wie möglich an nachhaltigen Kriterien aus: Die Firmengebäude werden energiesparend beleuchtet und Einweg-Plastikbecher sind aus dem Haus verdammt. Am Hauptsitz in Auer bei Bozen liefert ein eigenes, mit

Holzpellets befeuertes Blockheizkraftwerk die benötigte Energie für den Betrieb und weitere 1.000 Haushalte in der Nachbarschaft. Die 1.500 Transporteinheiten zählende Lkw-Flotte besteht aus modernsten Fahrzeugen gemäß der Abgasnorm Euro 6, die nicht älter als zwei Jahre sind. Alle Fahrer sind in energiesparender Fahrweise geschult. „Unser sehr diversifizierter Fahrzeugpark ist ein sehr wichtiges Instrument zur Reduktion unseres ökologischen Fußabdrucks“, erklärt Andrea Condotta, bei Gruber für Public Affairs & Innovation zuständig. Der Fachmann ist auch stellvertretender Vorsitzender der Initiative 2ZERO und vertritt den Logistiksektor in der von der EU eingerichteten Partnerschaft zur Förderung emissionsfreier Mobilität.

Für Condotta stehen dabei sinnvolle Alternativen zu konventionellen Transportlösungen im Vordergrund: Er setzt sich für die konsequente Optimierung des Intermodalverkehrs, der Kombination von Straßen- mit Schienenverkehr und Schifffahrt, ein. Allein im letzten Jahr schaffte Gruber Logistics auf seine Initiative hin 100 neue IVECO-Trucks an, die mit flüssigem Erdgas (Methan) angetrieben werden. Doch damit nicht genug: Seit Juni 2021 fahren diese Lkw auch fast klimaneutral über den Brenner. Möglich macht dies eine von Gruber unterstützte einzigartige Anlage, die flüssiges Biogas aus landwirtschaftlichen Abfallprodukten in reiner Form in die Tanks füllen kann – ohne die sonst übliche Vermischung mit fossilem Kraftstoff. Dadurch kann der Ausstoß von Kohlendioxid und Stickoxiden um 95 Prozent gesenkt werden. Darüber hinaus betreibt Gruber noch 80 SCANIA-Lkw, deren Motoren reinen Biodiesel verbrennen können.

## Weniger Emissionen – mehr Digitalisierung

Die dritte Säule der Dekarbonisierung bei Gruber Logistics ist die Optimierung der Transportnetze und der Kapazitäten. Dies ist sowohl für die wirtschaftliche als auch für die ökologische



Nachhaltigkeit von Bedeutung. „Die Europäische Kommission hat festgestellt, dass das europäische Transportnetz große Ineffizienzen aufweist. Einige Berechnungen sprechen von fast 30 Prozent Leerfahrten. Diese Zahl ergibt sich aus unausgewogenen Sendungsströmen und der mangelnden Ausnutzung der Frachtkapazität in Bezug auf Volumen oder Gewicht. Eine Verbesserung der Frachtauslastung um 10 Prozent bedeutet beispielsweise 10 Prozent weniger Emissionen und weniger Lkw auf der Straße“, ist Condotta überzeugt. Marcello Corazzola stimmt dem zu: „Dieser Optimierungsprozess ist eng mit der digitalen Innovation verbunden. Ich meine, dass derzeit jede Art von externer und interner Initiative mit digitalen Verbesserungen verbunden ist oder sie erfordert. Deshalb haben wir beschlossen, die Digitalisierung in unsere Unternehmensstrategie aufzunehmen. Dadurch können



wir Prozesse flüssiger gestalten und den täglichen Austausch mit unseren Kunden und Lieferanten vereinfachen.“

Dieses transparente Konzept besteht aus mehreren Bausteinen: Neben einem einheitlichen innerbetrieblichen Informationssystem umfasst es den elektronischen Datenaustausch (EDI) und eine Anwendungsprogrammierschnittstelle (API), die die Schaffung digitaler Ökosysteme mit Partnern und Kunden ermöglichen. Darüber hinaus hat das Unternehmen eine App für Smartphones und Tablets entwickelt, die es den Fahrern ermöglicht, direkt mit der Dispositionsabteilung in Kontakt zu treten. Auf diese Weise können sie ohne Zeitverlust eventuelle Änderungen an der Tour vornehmen oder spontane Wünsche der Empfänger einbeziehen. Auch die Geolokalisierung des Fahrzeugs ist jederzeit möglich. Mit der Plattform „Gruber Beyond MyDesk“ können Kunden und Lieferanten all ihre Bestellungen und Rechnungen selbstständig verwalten und die Lieferung in Echtzeit verfolgen.

### Wachstum in Krisenzeiten

Trotz – oder gerade wegen – der Coronakrise hat das seit 1936 bestehende Familienunternehmen in den letzten beiden Jahren stark investiert und so ein deutliches Wachstum erfahren: Mit 40 Niederlassungen in zehn verschiedenen Ländern erwirtschaftet das Logistikschwergewicht 420 Millionen Euro Jahresumsatz. Allein in Italien wurden in dieser Zeit 100.000 qm neue Logistikfläche geschaffen. Gruber Logistics investierte gezielt in den Ausbau des LTL- und Sammelgutsektors, der mittlerweile die gesamte italienische Halbinsel abdeckt.

Diese erfolgreiche Entwicklung wäre ohne eine motivierte Belegschaft und ein verlässliches Netzwerk nicht möglich, darin ist sich Firmeninhaber Martin Gruber sicher. Er schreibt: „In den mehr als 80 Jahren unserer Unterneh-

### » Nachhaltigkeits- und digitale Optimierung gehen für uns Hand in Hand. «

Marcello Corazzola,  
Geschäftsführer Gruber Logistics



menstätigkeit haben wir uns stets bemüht, ethische Entscheidungen zu treffen, indem wir in die Entwicklung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investieren, schrittweise die Umweltbelastungen durch unseren Fuhrpark reduzieren sowie solide und transparente Beziehungen zu unseren Partnern aufbauen.“

Der gute und solide Kontakt zu CargoLine besteht bereits viele Jahre. Seit 2004 arbeitet die Niederlassung in Verona mit dem Verbund zusammen. „Wir sehen CargoLine als führendes Stückgutnetzwerk für den deutschen Markt an. Unsere Kooperation hat sich in all der Zeit in bester Art und Weise ent-

wickelt“, betont Marcello Corazzola und lobt dabei insbesondere den respektvollen Umgang auf Augenhöhe, die Verlässlichkeit und Qualität der Services sowie die umfangreichen Umweltzertifizierungen und Ökobilanzen. Man darf gespannt sein, ob die Vertreter von Gruber Logistics und CargoLine-Geschäftsführer Bernd Höppner beim nächsten Geschäftstreffen die besagten, aus 80 Prozent recyceltem Material bestehenden Öko-Sneaker mit den grünen Sohlen tragen, die Gruber Logistics eigens für seine Mitarbeiter hat entwickeln lassen. 

#### Gruber Logistics in Zahlen:

**40**

Niederlassungen in 10 Ländern

**1.300**

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

**1.500**

Fahrzeuge

**420** Millionen Euro

Jahresumsatz in 6 verschiedenen  
Geschäftssegmenten

# Investition in Zukunft und Kundenzufriedenheit

Die kontinuierliche Digitalisierung von Prozessen, der Ausbau des Business Continuity Managements, eine eigene Start-up-Schmiede, grenzüberschreitende Produkterweiterung und eine aktualisierte CO<sub>2</sub>-Bilanz: 2021 war ein sehr produktives Jahr für CargoLine. Nutznießer sind Verlader, ihre Kunden und die Partnerbetriebe des Verbunds gleichermaßen.



**A**ls Teil einer systemrelevanten Branche konnten sich die CargoLiner über einen Mangel an Transport- und Kontraktlogistikaufträgen noch nie beschweren. Erst recht nicht seit Ausbruch der Pandemie. Unbeeindruckt von Sendungswachstum und coronabedingten Herausforderungen – personell wie im Hinblick auf unterbrochene Lieferketten – haben die Systemzentrale und die Arbeitskreise des

Verbunds jedoch auch im Jahr 2021 beständig daran gearbeitet, die in ihren Balanced Scorecards (BSC) festgehaltenen Vorhaben umzusetzen. Sie alle zahlen auf ein übergeordnetes Ziel ein: Die Stückgutkooperation durch Weiterentwicklungen in Service, Produktion und IT für bestehende und potenzielle Verbundpartner sowie für Kunden kontinuierlich noch attraktiver zu machen.

## Vom Sendungsverfolgungstool zum Informationshub

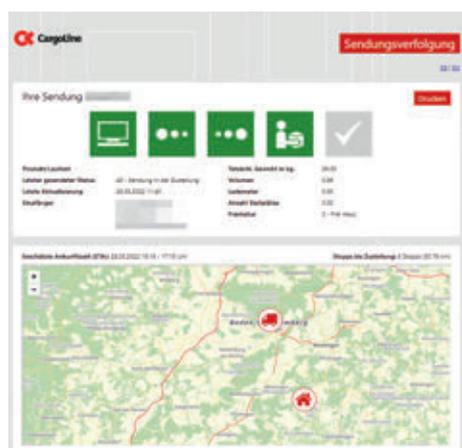
Eines dieser Vorhaben ist die beständige Weiterentwicklung des Onlineportals Cepra. Das ursprünglich für die Sendungsverfolgung konzipierte, partnerübergreifende Softwaremodul hält mittlerweile umfangreiche Services für Verlader und ihre Kunden bereit. So haben sie beispielsweise seit Anfang letzten Jahres die Möglichkeit, in Cepra zu erfahren, wie viele Stopps der Lkw mit ihrer Sendung noch von der Adresse des Empfängers entfernt ist. Verzögert sich die Zustellung aufgrund der Verkehrslage oder anderer Hindernisse, wird die Vorhersage automatisch angepasst. „Gewerbliche Empfänger profitieren von dieser Ankunftszeitprognose – auch Estimated Time of Arrival (ETA) genannt –, da sie Prozesssicherheit gewinnen. Endkunden wiederum können die Entgegennahme ihrer Lieferung besser

mit ihren Tätigkeiten an diesem Tag abstimmen“, sagt Jörn Peter Struck, Vorsitzender der Geschäftsführung von CargoLine. Damit bringt er die wesentlichen Vorteile dieses Service, den branchenweit nur wenige Transportdienstleister anbieten, auf den Punkt.

Sehr bequem ist auch, dass Auftraggeber mittlerweile ihre gesamte Kommunikation dank Chat- und E-Mail-Funktionen mit dem für sie zuständigen CargoLiner im Kundenportal abwickeln können. So müssen sie nicht zwischen verschiedenen Anwendungen wechseln und haben alle Informationen zu einer Sendung gesammelt an einem Ort. Außerdem bietet das Portal die Möglichkeit, dort wichtige Dokumente wie den Ablieferbeleg zu archivieren und den jeweils gültigen Tarif zu hinterlegen.



Den Speditionen im Netzwerk wiederum bietet Cebra die Möglichkeit, eine Reihe von Kennzahlen auszuwerten und die eigene Leistung mit der anderer Kooperationsmitglieder zu vergleichen. „Das versetzt sie in die Lage, an bestimmten Themen gezielt zu arbeiten und so Effizienz und Kundenzufriedenheit dauerhaft auf einem hohen Level zu halten“, erklärt Struck. Als Beispiel nennt er die Verweildauer einer Sendung beim zustellenden CargoLiner, bevor sie an den Empfänger geliefert wird. Darüber hinaus hat der Verbund im letzten Jahr eine Software in Cebra eingebettet, die drohende Störfälle im speditionellen Ablauf identifiziert und den jeweiligen Adressaten bzw. Verursacher umgehend darüber informiert. So kann er korrigierend eingreifen, bevor etwas „anbrennt“.

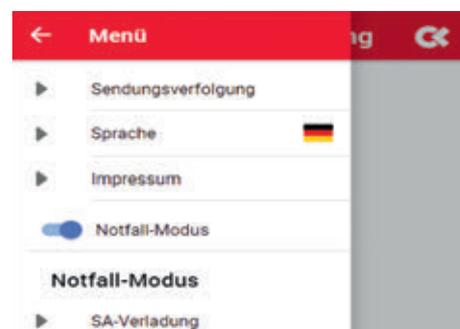


## Bedachter Umgang mit Risiken

Apropos anbrennen: Die Zahl erfasster Cyberstraftaten ist in den letzten Jahren stetig angestiegen – allein 2020 um knapp 8 Prozent auf 108.474 Fälle, wie im jüngsten Bundeslagebild Cybercrime des Bundeskriminalamts nachzulesen ist.

Zunehmend geraten auch Logistikunternehmen ins Visier von Hackern. Daher hat CargoLine den Umfang ihres Business Continuity Managements um ein ausgefeiltes IT-Notfallkonzept erweitert. Es enthält eindeutige Handlungsanweisungen für den Fall, dass geschäftskritische IT-Anwendungen nicht verfügbar oder bei einem Cyberangriff auch die Daten-Back-ups infiziert sind. Das Konzept ergänzt die IT-Sicherheitsmaßnahmen, die der Verbund in Anlehnung an die Anforderungen der ISO 27000 bereits vor zehn Jahren implementiert hat. Unter anderem verlangt es Redundanz, also das doppelte Vorhalten von IT-Systemen und Stromkreisläufen, um den dauerhaften Schutz aller Daten und einen reibungslosen Arbeitsablauf zu gewährleisten.

„Oberstes Ziel ist es zu verhindern, dass die Hallen mit Sendungen volllaufen und nicht nur der betroffene Partner, sondern das gesamte Netzwerk aus dem Takt gerät“, erläutert Sebastian Grollius, Leiter IT & Projektmanagement der Stückgutkooperation. 



Dreh- und Angelpunkt des Notfallkonzepts ist erneut Cebra: Der umfangreiche Informationshub fungiert hier nämlich auch als partnerübergreifendes Back-up für die individuellen Transportmanagementsysteme der CargoLiner. „Kann ein Partner auf seine eigenen geschäftskritischen Anwendungen und die Datenfernübertragung vorübergehend nicht zugreifen, ermöglicht ihm die Plattform, Sendungsdaten auszutauschen, die Transportaufträge abzuarbeiten, Statusmeldungen zu hinterlegen und Zustellquittungen zu erzeugen“, so Grollius. Dazu sieht das Notfallkonzept auch die Nutzung einer Web- und einer Handy-App vor. Mit Cebra gekoppelt stellen sie sicher, dass sämtliche Sendungen vollständig und nur einmal erfasst werden. Nach der Wiederaufnahme des Normalbetriebs erleichtert dies die direkte Sendungsverarbeitung wie auch die rückwirkende Datenpflege enorm. 

## Programmierte Attraktivität

Der systematische Ausbau der Online-Kundenservices, die partnerübergreifende Digitalisierung von Abläufen und die Erweiterung des Kennzahlensystems: All diese Maßnahmen sorgen dafür, dass CargoLine auch zukünftig als Dienstleister und „Heimat“ für mittelständische Speditionen attraktiv ist. Ergänzt werden diese Bemühungen durch das Entwickeln plattformbasierter Geschäftsmodelle wie Cargoboard. Der erfolgreiche Launch der Onlinespedition gelang CargoLine im Jahr 2019 gemeinsam mit vier Jung-Entrepreneuren. Mit Cargocast zur Prognose von Sendungsvolumina und Cargonative als Onlinefrachtraumbörse kamen in kürzester Zeit zwei weitere Start-ups hinzu.

Im April 2021 war dann die Zeit reif für den nächsten Schritt: die Gründung der Cargo Digital World AG, kurz CDW. Ihre Aufgabe ist es, wegweisende technologiegetriebene Geschäftsmodelle zu entwickeln und zu skalieren. „Wir wollen in Zeiten schneller Markt-



CDW-Vorstand Dr. Tim Brühn (Mitte) sucht und entwickelt neue Start-ups für CargoLine.

veränderungen dynamisch reagieren und uns damit weitere Wachstumschancen eröffnen“, so Struck. „Mit Cargoboard beispielsweise orientieren wir uns gezielt an den Bedürfnissen von Geringversendern und solchen, die ihre Logistik zu jeder beliebigen Zeit und an jedem beliebigen Ort organisieren möchten.“ Weitere Start-ups in den Bereichen Warehousing/ E-Fulfilment und Seefracht befinden sich gerade in der Entwicklungsphase.

## CO<sub>2</sub>-Fußabdruck sichtbar gemacht

So schön es ist, wenn die Geschäfte florieren: Mit jeder Sendung hinterlassen Versender, Empfänger und Transportunternehmen einen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Ihn erhebt die Kooperation seit 2013. Dazu wird der Treibhausgasausstoß anhand der zurückgelegten Kilometer einer Sendung, ihres Gewichts und der partnerspezifischen Emissionswerte ermittelt. Letztere basieren auf einer regelmäßigen umfangrei-

chen Erhebung, unter sachkundiger Anleitung von Prof. Dirk Lore von FORLOGIC\* (siehe CargoTime 1/21).

Während die verursachten Emissionen bislang auf Wunsch mitgeteilt wurden, werden sie seit April 2021 nun auch im bereits mehrfach erwähnten Portal Cepra ausgewiesen. Diese Angaben versetzen Verlager in die Lage, das Thema Logistik mit minimalem Aufwand in ihrem eigenen Nachhaltigkeitsbericht auszuweisen und den von ihren Sendungen verursachten CO<sub>2</sub>-Fußabdruck über Drittpartner wie myclimate oder Atmosfair zu kompensieren.

Die von FORLOGIC erstellte Klimabilanz dient allerdings nicht nur der Berechnung der sendungsspezifischen Emissionen. Sie zeigt ebenfalls auf, welche Bemühungen jedes einzelnen CargoLine-Partners zur Reduzierung der Emissionswerte seit der letzten Erhebung erfolgreich waren. Außerdem gibt sie Aufschluss darüber, in welchen Bereichen noch Potenzial besteht.



Eines von vielen myclimate-Kompensationsprojekten: Wasser aus der 450-Liter-Wasser-aufbereitungsanlage der Nkumba Talemwa Junior School in Entebbe, Uganda.

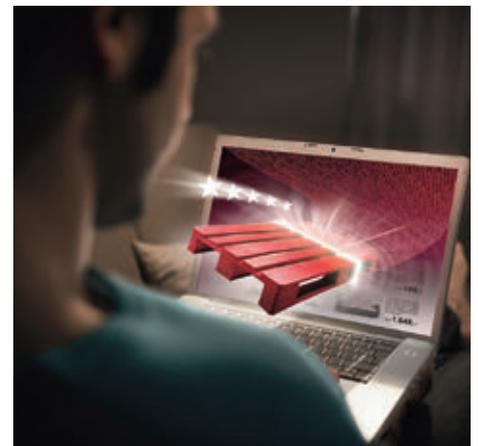
## Spannendes Jahr voraus!

Auch für 2022 hat sich die Kooperation einiges vorgenommen. Den Anfang machte in diesem April die Einführung einer Abstellgenehmigung im Privatkundenbereich. Dabei erteilt der Auftraggeber dem zustellenden CargoLine-Partner die Erlaubnis, die erwar-

tete Sendung an einem bestimmten Ort zu hinterlassen, falls der Empfänger zum Zeitpunkt der Lieferung nicht zu Hause sein sollte. Das macht es für Endkunden noch einfacher, eine online getätigte Bestellung schnell und unkompliziert zu erhalten, und

## Onlineshopping ohne Grenzen

Corona hat den ohnehin boomenden Trend zum Kauf im Internet noch weiter befeuert. Zunehmend werden dabei Waren grenzüberschreitend bestellt und geliefert. Daher hat CargoLine die Verfügbarkeit des Produkts B2CLine um die Länder Belgien, Dänemark, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen und Schweiz erweitert. Bei Buchung der B2CLine Europe genannten Dienstleistung erhalten Privatempfänger nun auch in diesen Ländern eine aktive Benachrichtigung über das geplante Zustellfenster. Somit können sie die Lieferung in ihren Tagesablauf einplanen oder das Datum verlegen und den Status ihrer Sendung bei entsprechender Berechtigung in Cepra einsehen.



„Privatkunden erwarten mittlerweile von Speditionen dasselbe Maß an Information, das sie von Paketdienstleistern gewohnt sind. Mit B2CLine Europe können wir diesen Komfort nun auch im Ausland anbieten und Onlinehändler in Sachen Service bei ihren Kunden punkten“, freut sich Bernd Höppner, Geschäftsführer von CargoLine und verantwortlich für den Bereich Internationales.

erhöht den Servicegrad des jeweiligen Internethändlers.

Über weitere Entwicklungen wird dieses Magazin in seinen Folgeausgaben berichten. Stay tuned! ◇

\*Steinbeis-Beratungszentrum Forwarding and Logistics Center, Frankfurt am Main.

# Alte Liebe rostet nicht

Seit Juli 2021 verstärkt Frank Weidenfeller als Key Account Manager die CargoLine-Systemzentrale. Für die Verbundpartner ist er kein Unbekannter: Von 1994 bis 2016 war er bereits einer von ihnen. Im Gespräch mit CargoTime erzählt der erfahrene Vertriebler, was er am Netzwerk schätzt und welche Entwicklungen er besonders spannend findet.

## CargoTime: Herr Weidenfeller, warum sind Sie zu CargoLine zurückgekehrt?

*Frank Weidenfeller:* Es klingt nach Phrasendreschen, aber die CargoLine ist schon etwas Besonderes. Im Zusammenhang mit ihr wird oft das Wort „Familie“ benutzt. Ursächlich dafür zeichnen die vielen inhabergeführten Unternehmen, Geschäftsführer, die die Probleme im Tagesgeschäft kennen, eine gewisse Handschlagmentalität und das gute Verhältnis untereinander. Es menschelt einfach, und das ist ein Umfeld, in dem ich mich wohlfühle.

## Hat CargoLine sich verändert?

Meiner Meinung nach hat die Innovationsfähigkeit der CargoLine bedeutend zugenommen. Globalisierung, Digitalisierung, Ressourcenknappheit, der demografische Wandel und nicht zuletzt der Umweltschutz sind Themen, denen wir uns täglich stellen. Die Welt dreht sich immer schneller, und wir sind so aufgestellt, dass wir das Tempo unproblematisch mitgehen können.

## Worin bestehen Ihre Aufgaben als Key Account Manager?

Die Aufgaben sind sehr vielfältig. Das reicht von der Sichtung, Qualifizierung und Koordination von Anfragen über die Erstellung von Konzepten für Projekte im Bereich der Kontraktlogistik bis hin zur Pflege der Bestandsgeschäfte und dem Ausbau des Geschäftsbereichs. Darüber hinaus unterstützen wir aus der Zentrale auch die Partnerunternehmen bei Ausschreibungen und fühlen uns so als Teil des Ganzen. In Summe ist es eine bunte Mischung, kein Tag ist wie der andere.

## Bei Balter Logistics waren Sie ebenfalls im Vertrieb tätig. Wie hat sich das Metier in den letzten Jahren verändert?

Die Anonymisierung hat weiter zugenommen. Schon vor Jahren fingen größere Unternehmen damit an, die Ansprechpartner im



Einkauf in einem festgelegten Rhythmus durchzuwechseln mit dem Ziel, dass das Verhältnis zum Dienstleister nicht zu persönlich wird und er dadurch austauschbarer. Auch Ausschreibungsportale spielen eine große Rolle: Sind die Einstieghürden geschafft, ist oft allein der Preis entscheidend. Die Steigerung sind Auktionen. Da lehnen wir jedoch fallweise die Teilnahme ab.

## Was finden Sie im Umgang mit Kunden besonders wichtig?

Sich möglichst auf Augenhöhe zu begegnen und einen fairen Umgang miteinander zu pflegen. Meine Erfahrung ist, dass sich das in der Regel auszahlt.

## Welche drei Dinge lieben Sie an Ihrem Job besonders?

Erstens die unterschiedlichen Menschen, mit denen man in Kontakt kommt. Zweitens ist unsere Branche einem ständigen Wandel unterzogen, es wird also nie langweilig. Drittens sind die Start-ups, die wir unter dem Dach von Cargo Digital World (CDW) auf den Weg bringen, äußerst spannend und innovativ. Anstatt Entwicklungen hinterherzulaufen, sind wir also selbst Entwickler. Das finde ich großartig.

## Was wäre Ihr Wunsch für die Zukunft?

Um zu wissen, dass die Logistikbranche systemrelevant ist, sollte keine Pandemie nötig sein. Wir gestalten die Zukunft maßgeblich mit! Unser Image in Gesellschaft und Politik muss sich entsprechend verändern. Nur so lassen sich mehr junge Menschen für diese tolle Branche begeistern. 

### Frank Weidenfeller

... war 24 Jahre lang beim ehemaligen CargoLine-Gesellschafter Balter Logistics beschäftigt, zuletzt als Mitglied der Geschäftsführung. Nach einem Abstecher in die Bauindustrie kehrte er 2019 zunächst in beratender Funktion zur Kooperation zurück, bevor er im Juli 2021 das Key Account Management übernahm.

Der 54-Jährige ist auch privat gern aktiv. So lässt er sich stets allerlei Freizeitaktivitäten einfallen, um seine halbwüchsigen Kinder von ihren Handys wegzulocken, unternimmt mit seinem Hund ausgedehnte Spaziergänge, treibt regelmäßig Sport, bspw. Paddeln auf der Lahn, und mag Rockmusik am liebsten live.

# Einfach machen

Medikamente, medizinische Geräte, Trinkwasser, Hygieneartikel, haltbare Lebensmittel – die Liste der in der Ukraine und ihren Grenzregionen benötigten Hilfsgüter ist lang. Die Liste der CargoLine-Partner, ihrer Mitarbeiter und Kunden, die sich engagieren, aber auch.<sup>1</sup>



Balsam für geschundene Kinderseelen: Nicht nur Hilfsgüter fanden ihren Weg in die Ukraine, sondern auch Spiele und Kuscheltiere.

**E**s gab Momente, da wusste Stephan Graf kurzfristig nicht weiter. Beispielsweise, als Tankstellen keinen dringend benötigten Dieseltreibstoff mehr hatten oder von Securitypersonal abgeriegelt wurden. Aufgeben? Für das Mitglied der Geschäftsleitung von **Streit+Co** keine Option. Vor allem nicht, wenn man mit seinem Sohn und einer Ladung Sachspenden in Ungarn kurz vor der ukrainischen Grenze steht! Doch Sohn Marinus hatte nicht nur die Idee, Hilfsgüter für die Regensburger Organisation Space Eye in das vom Krieg gebeutelte Land zu fahren. Er ist auch Mitglied einer WhatsApp-Gruppe der Feuerwehr Wörth a. d. Donau, die ebenfalls vor Ort war und kurzfristig den Kontakt zu einem ungarischen Bürgermeister herstellte. Über beide fand sich der dringend benötigte Nachschub für den Tank – und die Reise konnte weitergehen.

Die Kosten für den Miet-Lkw übernahm Marinus' Arbeitgeber Dachser in Regensburg, während CargoLine-Partner Streit maßgeblich den Sprit für die Tour finanzierte. „Ein starkes Netzwerk an engagierten Menschen ist einfach Gold wert“, sind Vater und Sohn sich einig. Selbst die Zoll- und Grenzbeamten bei der Einreise in die Ukraine waren sehr hilfsbereit. So landete die Ladung trotz einiger Hindernisse wie geplant an ihrem Bestimmungsort Uschorod – und die beiden Bayern wieder in ihrer Heimat Obertraubling.

„Einfach machen“ haben sich auch Fuhrparkleiter Johann Goßmann und Jan-Per Bergemann, Gesellschafter der **John Spedition** in Eichenzell bei Fulda, gesagt. Sie transportierten Sachspenden nach Krakau, wo sie in Lkw mit Ziel Ukraine umgeladen wurden. Dabei trafen sie auf

zwei ukrainische Mütter mit ihren insgesamt vier Kindern. Kurzerhand boten die beiden Männer an, sie mit nach Eichenzell zu nehmen, wo Familie Bergemann eine Unterkunft für sie fand. Einem weiteren geflüchteten Ukrainer gaben sie nach seiner Ankunft in Fulda spontan die Möglichkeit, im Lager von John zu arbeiten.

Auf Initiative eines Kollegen, der gebürtig aus der Ukraine stammt, sammelte die Belegschaft der **SCHMELZ-Gruppe** Lebensmittel und Hygieneartikel, die Flüchtlinge an der polnisch-ukrainischen Grenze erhielten. Zudem spendete das Unternehmen 10.000 Euro an den Verein Ärzte ohne Grenzen. Mitarbeiter von Schäfflein kümmerten sich gleichfalls eifrig um dringend benötigte Hilfsgüter und übergaben sie dem Verein Hinsehen und Helfen. Ihren Kunden Bosch in Waiblingen und die Gemeinde Röhlein – Firmensitz der Spedition – animierten sie erfolgreich zum Mitmachen.

Eine Mitarbeiterin von **Bursped** wiederum nahm zwei junge Frauen aus der Ukraine bei sich auf. Kollegen unterstützen sie dabei mit Sachspenden, Geld und Zeit. Der Mann einer anderen Bursped-Angestellten, langjähriger Fußballtrainer und Jugendwart, bot dem Aufnahmezentrum Hamburg-Rahlstedt an, regelmäßige Trainingseinheiten für ukrainische Kinder und Jugendliche abzuhalten, um sie abzulenken und körperlich auszulasten. Darüber hinaus unterstützten Belegschaft und Unternehmen die Hilfsaktion ihres Kunden Makita Engineering mit kostenlosen Transporten und Waren. „Sechs Gitterboxen und drei große Rollwagen mit haltbaren Lebensmitteln, Hygieneartikeln, Kerzen und Kuscheltieren kamen zusammen“, berichtet Bursped-Verkaufsleiterin Andrea Waschek überwältigt. Der Fuhrparkleiter des CargoLiners baute zudem eine Versorgungsbrücke mit einer gemeinnützigen Organisation in der Ukraine auf: Ihre Mitarbeiter kamen den Bursped-Fahrern so weit entgegen, dass sich die Güter gefahrlos umladen ließen. Für Konvois von Hanseatic Help und der Hamburger Tafel – die



1



2



3



4



5

**1** Auf dem Sprung nach Krakau: Johann Goßmann (links) und Jan-Per Bergemann von John Spedition mit einem Transporter voller Sachspenden für ukrainische Flüchtlinge. **2** Lorenzo Gozzo und Manuel Moretto von Brigl packen Hilfsgüter in Kartons, die von diesem ukrainischen Ehepaar **3** an ihre Landsleute verteilt wurden. **4** Auf ihrem Weg in die Ukraine konnten Stephan Graf (Streit+Co) und sein Sohn Marinus auf ein starkes Netzwerk zählen. **5** Die Belegschaft der Schmelz-Gruppe sammelte nicht nur Hilfsgüter, das Unternehmen spendete auch 10.000 Euro an Ärzte ohne Grenzen.

von Bursped mit fünf Lkw plus Ersatzfahrer in begleitenden Kleinbussen organisiert wurden – war dies eine enorme Erleichterung. Erfreulich: Von ihrem Geschäftspartner Shell Deutschland erhielt die Spedition einen großzügigen Betrag, um den Dieselmotorkraftstoff für diese Transporte zu finanzieren. Unterstützt wurde die Aktion ferner durch gesammelte Sachspenden von Mitarbeitern der Chemischen Fabrik Bruno Bock und mehrere Paletten Tee von Dethlefsen & Balk – beides Bursped-Kunden.

Auch andernorts gehen Kunden und Spediteur Hand in Hand. **Köster & Hapke** verbrachte für Lavera rund 30 Europaletten mit fabrikneuen Pflegeprodukten im Wert von 180.000 Euro kostenlos zur gemeinnützigen Plattform Innatura, die sie an seriöse Stellen in der Ukraine weiterleitet. In Zusammenarbeit mit

seinen polnischen Partnern lieferte **Koch International** derweil 32 Paletten mit abgepacktem Brot und anderen Hilfsgütern seiner Kunden Höfelmeyer Waagen und DIOSNA Dierks & Söhne – und deren Kunden – ins Nachbarland. Hinzu kamen Spenden, die der Verein ROLLING HOSPITAL gesammelt hatte. So erreichten dank der Pro-bono-Transporte der Spedition unter anderem wichtige medizinische Geräte, Betten, Behandlungsliegen und ein Notstromaggregat sicher ukrainische Krankenhäuser – mit dabei auch ein Inkubator zum Transport von Neugeborenen.

Rund 15 Tonnen Medikamente, Trinkwasser und weitere benötigte Güter gelangten über einen von **Borne Logistik** organisierten Transport an die polnisch-ukrainische Grenze. In Abstimmung mit regionalen Initiativen beförderte auch **Klump + Müller** derartige

Waren ins Grenzgebiet. **BTG Feldberg** transportierte derweil Betten und stellte Paletten sowie Kartons im Wert von mehreren Tausend Euro zum Verpacken von Sachspenden kostenlos zur Verfügung. Und die **Hofmann Unternehmensgruppe** stellte für die DLRG in Stockstadt (Rhein) Wechselbrücken zum Sammeln von Hilfsgütern bereit, unterstützte Aktionen ihres Kunden T.O.M. mit kostenlosen Transporten und mehr.

Internationale Speditionen sind natürlich ebenso aktiv: **Brigl** in Südtirol beispielsweise organisierte gemeinsam mit Freunden aus Verona einen Hilfstransport, der von Bozen aus startete. 

*<sup>1</sup> Die Aufzählung spiegelt den Stand zum Redaktionsschluss am 18. März 2022 wider und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.*

## CargoLine und LEMAN gemeinsam im Land des Lächelns

In welchem Maße Industrie und Handel von Importen aus Asien abhängen und was passiert, wenn Supply Chains unterbrochen werden, war im vergangenen Jahr deutlich zu sehen (siehe auch CargoTime 2/21). Gut, wenn man potente Partner hat wie den dänischen Transport- und Logistikdienstleister LEMAN. Mit ihm hat CargoLine zum 1. März 2022 eine Kooperationsvereinbarung getroffen. Im ersten Schritt umfasst sie die Beschaffungslogistik per Seefracht aus derzeit sechs chinesischen Metropolen nach Hamburg und die Verteilung der Sendungen im 83 Partner umfassenden europäischen Netzwerk des Verbunds. Darüber hinaus bietet LEMAN den CargoLinern einen einfachen Zugang zum schnell wachsenden chinesischen Markt.

„LEMAN ist ein starker und seriöser Player, der in Schanghai, Ningbo, Qingdao, Shenzhen, Peking und Tianjing mit insgesamt 100 Mitarbeitern in eigenen Niederlassungen tätig ist. Von diesen Standorten aus können wir Verladern nun Door-to-Door-Raten und eine durchgehende Sendungsverfolgung nach Europa anbieten. Haus-Haus-Tarife für weite-



Die zum 1. März um den Bereich Beschaffungslogistik aus China erweiterte Zusammenarbeit zwischen LEMAN und CargoLine bietet Kunden der Stückgutkooperation u. a. Door-to-Door-Raten nach Europa und eine durchgehende Sendungsverfolgung, erklären Henrik Hansen, Commercial Business Partnering Director bei LEMAN (links), und Bernd Höpner, Geschäftsführer der CargoLine für den Bereich Internationales.

re chinesische Regionen werden schrittweise folgen“, erklärt Bernd Höpner, Geschäftsführer von CargoLine und zuständig für den Bereich Internationales. „Die Vereinbarung ergänzt bestehende Verträge mit Co-Loadern zum Im- und Export von Stückgutsendungen aus und nach Übersee. Damit stärkt sie unser

Produkt Sealine, mit dem wir Seefracht, europäische Landverkehre und weitere Dienstleistungen aus einer Hand anbieten.“

„Das Potenzial ist enorm, vor allem im Bereich der Stückgutverkehre aus China nach Deutschland, wobei LEMAN als Eingangspfortal für CargoLine fungiert. Langfristig streben wir an, die Kooperation auf Luftfracht, kombinierte Verkehre und Komplettladungen auszuweiten“, betont Henrik Hansen, Commercial Business Partnering Director bei LEMAN. „Für uns bietet die Zusammenarbeit eine sehr gute Gelegenheit, weiter zu wachsen, den Bekanntheitsgrad wie auch die Reputation in China zu erhöhen und eine gute Basis für weitere Expansion zu schaffen.“

Die beiden Unternehmen kooperieren bereits seit vielen Jahren vertrauensvoll im Bereich deutsch-dänische Stückgutverkehre. In China unterhält LEMAN für das Stückgutnetzwerk eine zentrale Koordinationsstelle in Qingdao, die anfangs die operative Abwicklung in China übernimmt. ◇

## Auf dem Qualitätsgipfel



Die Pandemie hat vieles verändert, nicht jedoch das Bestreben der internationalen CargoLine-Partner, beim alljährlichen Qualitätsranking der Kooperation einen der Top-3-Plätze zu belegen. Hoch erfreut waren daher Rhenus Schweiz (ehemals Interfracht), Englmayer (Österreich) und Lebert (Schweiz), als sie von ihrem hervorragenden Abschneiden erfuhren. Basis für die Auszeichnung waren wie immer operative und vertriebliche Kennzahlen, die monatlich über das jeweils vergangene Kalenderjahr hinweg ausgewertet wurden.

Darüber hinaus verlieh die Kooperation den sogenannten Quality Award an M & M Bulgarien und Cargomax (Lettland/Estland). Mit ihm drückt sie ihre besondere Wertschätzung gegenüber denjenigen Kollegen aus, die die qualitativen Anforderungen von CargoLine am besten erfüllen.

Fotos von der Preisverleihung, die am 26. April im Rahmen des internationalen Partnertreffens in Oberursel im Taunus stattfand, wird CargoTime in der Oktoberausgabe nachliefern. ◇



# Transportlogistik. Kontraktlogistik. Interkontinental. Einer unserer Partner ist garantiert in Ihrer Nähe.

## ► 0....

L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH  
01723 Wilsdruff  
Finsterwalder Transport und Logistik GmbH  
06112 Halle/Saale  
Franz Transport GmbH  
07580 Ronneburg

## ► 1....

TLT Berlin GmbH  
14478 Potsdam  
Sander Logistics GmbH  
18146 Rostock

## ► 2....

Sander Logistics GmbH  
21129 Hamburg  
KG Bursped Spedition-GmbH & Co.  
22113 Hamburg  
Sander Logistics GmbH  
25224 Itzehoe  
CargoLine Apen  
c/o CargoLine GmbH & Co. KG  
BHS Spedition und Logistik GmbH  
28197 Bremen

## ► 3....

Carl Köster & Louis Hapke GmbH & Co. KG  
31319 Sehnde  
HARTMANN International GmbH & Co. KG  
33106 Paderborn  
Erich Schmelz GmbH & Co. KG  
Internationale Spedition  
34123 Kassel  
John Spedition GmbH  
36124 Eichenzell  
Friedrich Zufall GmbH & Co. KG  
Internationale Spedition  
37079 Göttingen  
Ritter Logistik GmbH  
39126 Magdeburg

## ► 4....

Rhenus Freight Logistics Düsseldorf GmbH  
40597 Düsseldorf  
Nellen & Quack Logistik GmbH  
41066 Mönchengladbach  
BTG Feldberg & Sohn GmbH & Co. KG  
46395 Bocholt  
Rhenus Freight Logistics GmbH & Co. KG  
47229 Duisburg  
Heinrich Koch Internationale Spedition  
GmbH & Co. KG  
49090 Osnabrück

## ► 5....

CargoLine Köln  
c/o CargoLine GmbH & Co. KG  
Borne Logistik und Speditionsgesellschaft mbH  
54311 Trierweiler  
Gustav Helmraath GmbH & Co. KG  
55543 Bad Kreuznach  
CargoLine Polch  
c/o CargoLine GmbH & Co. KG  
Leopold Schäfer GmbH, Spedition  
57290 Neunkirchen  
Schmidt-Gevelsberg GmbH  
Internationale Spedition  
58332 Schwelm  
Rhenus Freight Logistics GmbH & Co. KG  
59425 Unna

## ► 6....

Kissel Spedition GmbH  
63814 Mainaschaff  
Hofmann Internationale Spedition GmbH  
64584 Biebesheim am Rhein  
CargoLine Saarlouis  
c/o CargoLine GmbH & Co. KG  
Mannheimer Transport-  
Gesellschaft (MTG) Bayer GmbH  
68169 Mannheim

## ► 7....

Rentschler Transport + Logistik GmbH  
72213 Altensteig  
L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH  
73037 Göppingen  
Fritz GmbH & Co. KG  
74078 Heilbronn  
Rüdinger Spedition GmbH  
74238 Krautheim  
CargoLine Karlsruhe  
c/o CargoLine GmbH & Co. KG  
Klumpp + Müller GmbH & Co. KG  
77694 Kehl  
Hugger Logistics – Zweigniederlassung der  
Bächle Logistics GmbH  
78554 Aldingen  
Streck Transportges. mbH  
79108 Freiburg

## ► 8....

Hinterberger GmbH & Co. KG  
Spedition u. Logistik  
84503 Altötting  
Kochtrans Patrick G. Koch GmbH  
85375 Neufahrn  
CargoLine Gersthofen  
c/o CargoLine GmbH & Co. KG  
Noerpel Kempten GmbH  
87437 Kempten  
Noerpel Baienfurt GmbH  
88255 Baienfurt  
Honold International GmbH & Co. KG  
89231 Neu-Ulm

## ► 9....

Amm GmbH & Co KG Spedition  
90451 Nürnberg  
Streit+Co Internationale Spedition GmbH  
93083 Obertraubling  
Spedition Georg Graßl GmbH  
94447 Plattling  
amm logistics GmbH  
95176 Konradsreuth  
Schäfflein Spedition GmbH  
97520 Röthlein  
AXTHELM + ZUFALL GmbH & Co. KG  
99428 Nohra

## ► Internationale Partner

G. Englmayer Spedition GmbH  
A-4600 Wels  
H.Essers ZN & Int. Transport NV  
B-3600 Genk  
M&M Militzer & Münch BG Co. Ltd.  
BG-1336 Sofia  
Rhenus Logistics AG  
CH-4133 Pratteln  
Lebert AG  
CH-8280 Kreuzlingen

Rhenus Logistics AG  
CZ-252 19 Chrášťany  
LEMAN International System Transport A/S  
DK-2670 Greve  
SALVAT LOGÍSTICA S.A.  
E-08040 Barcelona  
Ziegler France, Région Nord  
F-59223 Roncq (Lille)  
Ziegler France, Région Alsace-Lorraine  
F-67720 Hoerdt (Strasbourg)  
Dimotrans Group  
F-69330 Pusignan  
DGS Transports S.A.S.  
F-94456 Limeil-Brevannes  
FREJA Transport & Logistics Oy  
FI-20100 Turku  
M&M Militzer & Muench S.A.  
GR-19300 Aspropyrgos  
Englmayer Hungária Kft.  
H-2051 Biatorbágy  
Englmayer Zagreb d.o.o.  
HR-10000 Zagreb  
Stante Srl  
I-00040 Pomezia (RM)  
Stante & Ecotrans Srl  
I-22071 Cadorago (CO)  
GRUBER Logistics SpA  
I-37139 Verona  
Brigl AG, Internationale Spedition  
I-39100 Bozen  
Lombard Shipping Ltd  
IE-Dublin 15 D15 X7KK  
AD Services UAB  
LT-06229 Vilnius  
Cargomax SIA  
LV-1012 Riga  
Nortrail – Norsk Trailer Express AS  
N-0614 Oslo  
Van Duuren Districenters B.V.  
NL-4131 NJ Vianen  
Rohlig SUUS Logistics SA  
PL-62-080 Tarnowo Podgorne  
Lusocargo (Sul) Transitários, Lda.  
PT-2671-901 Loures (Lissabon)  
Lusocargo-Transitários SA  
PT-4470-777 Maia (Porto)  
M&M Militzer & Munch Romania SRL  
RO-077096 Jud. Ilfov  
PostNord Sverige AB  
SE-212 41 Malmö  
Rhenus Logistics, s.r.o.  
SK-922 10 Trebatice  
Englmayer mednarodna spedicija  
in logistika d.o.o.  
SLO-1000 Ljubljana  
Ekol Lojistik A.S.  
TR-34934 Sultanbeyli/Istanbul  
Europa Road Ltd.  
UK-Dartford, Kent DA1 5PZ



**CargoLine**  
Logistics Network

CargoLine GmbH & Co. KG  
Lyoner Str. 15  
60528 Frankfurt am Main  
Tel. +49 69 951550-0  
info@cargoline.de  
www.cargoline.de