Transcoop 09

+ + + + Informationen für Logistiker und Mitglieder der Transcoop09 AG | Ausgabe 27 | 03_2025 + + + +

INHALT

Seite 2
BMW setzt auf Wasserstoff
Vier Partner, eine Mission: Iveco, BMW, DHL und der Energieversorger Teal Mobility starten ein Pilotprojekt mit Wasserstoff-Lkw.

Seite 3
Nach der Wahl
Was muss eine neue Bundesregierung in Sachen Transport und Logistik als Erstes in Angriff nehmen? BGL-Chef Prof. Engelhardt bezieht Stellung.

Seite 4–5
Investieren trotz Krise
Die Semmer Spedition sieht sich trotz des schwierigen Umfelds gut aufgestellt. Sie hat in neue Lkw und Mitnahmestapler investiert.

Seite 6
Reifen leben länger
Nach der Spedition Stefan Eisenhofer findet auch die Spedition Oppel Gefallen an einer Reifenschneidemaschine.

Seite 7
Pflichten ernst nehmen
Unternehmen müssen ihre elektrischen Anlagen einmal jährlich prüfen lassen. Warum es wichtig ist, die Pflichten einzuhalten.

Seite 8
Eigenes Elektro-Ökosystem
2019 mit zwei Elektro-Lkw in die Elektromobilität gestartet, hat Contargo nun einen weiteren Meilenstein gesetzt.

Ihr Termin

Wir sind für Sie da! Sie treffen uns auf der Transport Logistic in München in Halle A5, Stand 109/210.
Um Wartezeiten zu vermeiden, am besten gleich einen Gesprächstermin mit uns vereinbaren unter:
www.transcoop09.de/termin

Foto: Messe München

Transport Logistic rückt näher

Wir rocken die Messe!

Wir müssen reden! Über Trends in der Logistik, Digitalisierung, Effizienz im Fuhrpark, alternative Antriebe und über clevere Versicherungslösungen. Jeden Tag organisieren wir auf der Fachmesse Transport Logistic eine Talkrunde.

Wenn man irgendwo ins Gespräch kommt, dann auf der Transport Logistic. Die weltgrößte Messe für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management in München ist DER Branchentreff schlechthin. Und wenn man dort besonders viele Kontakte knüpfen, sich über Trends in er Logistik informieren und austauschen möchte, dann ist man in der Halle A5 goldrichtig. Hier sind große inhabergeführte Logistikdienstleister ebenso anzutreffen wie die Kooperationen – und damit auch Transcoop09 an Stand 109/210.
Noch sind es nicht einmal mehr drei Monate bis zur Transport Logistic. Sie findet von 2. bis 5. Juni auf dem Messegelände in München statt. Für Transcoop09 gehört die Messepräsenz zum guten Ton: Seit 2013 sind wir dort alle zwei Jahre mit einem Stand vertreten. Das TC09-Team wird sein komplettes Dienstleistungsportfolio präsentieren. Wir stellen die Kooperation vor, ebenso wie die TC09 Logistics, die TC09 Secure und die TC09 Trade.
Ein Highlight auf dem Stand sind unsere täglichen Talkrunden unter der Überschrift „Rathmanns Klartext“. Jeden Messetag von 10:30 bis 11:30 Uhr (außer am 3. Juni von 15:30 bis 16:30 Uhr) sprechen wir mit Hochkarätern aus der Branche über aktuelle Trends und Herausforderungen. Das Themenspektrum reicht von den Anforderungen an die Verkehrspolitik und die Rolle von Kooperationen und Verbänden über Effizienz im Fuhrparkmanagement, Elektromobilität und Transfomation bis hin zu Digitalisierung und Versicherung.
Ihre Teilnahme bestätigt haben bereits Christian Wilz, CEO von Mercedes-Benz Trucks Deutschland, Krone-Geschäftsführer Dr. Frank Albers und Sascha Hähnke, Geschäftsführer von Remondis Sustainable Services. Beim Thema Fuhrparkmanagement mit von der Partie sind Josef Warmeling, Gesellschafter von Bear-Machines, und unser Kooperationsmitglied Stefan Eisenhofer, der in seiner Spedition eine Reifenschneidemaschine von Bear-Machines bereits erfolgreich einsetzt.
Transcoop09-Vorstand Josef Perisa bietet Interessenten an, unseren offenen Stand erneut für Gespräche und Begegnungen mit der Kooperation zu nutzen. Er rät, am besten frühzeitig einen Gesprächstermin zu vereinbaren (siehe Infokasten). Die Messe München stellt sich auf großen Zulauf ein. Aufgrund des hohen Interesses öffnet sie zwei zusätzliche Hallen. Damit belegt die Transport Logistic insgesamt 150.000 Quadratmeter Fläche, verteilt auf neuerdings zwölf Hallen und das Freigelände.
Schwerpunktthemen der Messe sind unter anderem Künstliche Intelligenz (KI), Cybersicherheit und Nachhaltigkeit. Schon jetzt können sich Interessenten auf der Seite transportlogistic.de unter dem Menüpunkt Programm einen Überblick über das umfangreiche Themenangebot verschaffen.

Matthias Rathmann

EDITORIAL

Foto: TC09

Auf geht’s!!

Nun sind die Wahlen vorbei und es wird definitiv eine neue Zeit geben. Ob gut, wird man sehen, große Euphorie ist jedoch nicht spürbar.

Was den Logistikmarkt anbelangt, glaube ich nicht, dass die neue Politik viele Impulse liefern wird. Es wird am Ende wieder auf die Lkw-Unternehmer selbst ankommen.

Ihnen muss es in den nächsten Wochen und Monaten gelingen, zunächst die aktuellen nicht fruchtsamen Wochen zu überstehen und dann einen Kurs in Richtung Erfolg einzuschlagen. Auch bei der Frage, welcher Kurs denn der richtige sei, wird der einzelne Unternehmer ebenfalls auf sich selbst gestellt sein.

Das ist nichts Neues. Neu beziehungsweise härter werden die Folgen sein, wenn man zu lange abwartet und vor allem keine individuelle Strategie kreiiert. Um diese zu finden, können natürlich intensive Austausche, auch auf der Transport Logistic, positiv dazu beitragen.

Darauf freue ich mich schon heute, wünsche aber allen erst einmal viel Freude beim Lesen unserer neuen Ausgabe.

Josef Perisa

Wasserstoff-Lkw von Iveco

BMW testet weitere Antriebsart

Foto: BMW Group

Wasserstoff im Realbetrieb: der Iveco S-eWay Fuel Cell im Einsatz in der Automotive-Logistik.

Elektro oder Wasserstoff? Beim Fahrzeugbauer BMW heißt es: sowohl als auch. Er will beide Antriebsarten in seinen Autos anbieten. Auch in der Logistik erprobt er beide Technologien.

Ein weiterer Lkw-Serienhersteller bringt Trucks mit Wasserstoffantrieb in Deutschland auf die Straße. Ein halbes Jahr, nachdem Daimler Truck fünf GenH2 Trucks mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb zur Erprobung an unterschiedliche Flottenbetreiber ausgeliefert hat, startete Ende Februar auch Iveco mit zwei S-eWay Fuel Cell-Trucks in den Praxisbetrieb. Auch sie stammen aus heimischer Produktion. Der GenH2 Truck stammt aus Wörth, der S-eWay Fuel Cell aus Ulm.

Die BMW Group wird die beiden Trucks in Kooperation mit dem Logistikdienstleister DHL und dem Energieversorger Teal Mobility – einem Gemeinschaftsunternehmen von Air Liquide und Total Energies – im Realbetrieb zwischen ihren Werken in Leipzig, Landsberg und Nürnberg einsetzen. Damit die Fahrzeuge unterwegs die nötige Energie beziehen können, sollen im sächsischen Leipzig und Hormersdorf Wasserstoff-Tankstellen entstehen, wie BMW mitteilt. Der Einsatz der Wasserstoff-Trucks bei BMW ist Teil des europäischen H2-Haul-Projekts mit insgesamt 16 Lkw in unterschiedlichen europäischen Ländern. Ziel des Projekts ist es, in unterschiedlichen Anwendungsfällen und Regionen die Zuverlässigkeit von Wasserstoff-Anwendungen unter Beweis zu stellen.

Zwölf dieser Fahrzeuge steuert Iveco bei. „Die Lieferung unserer ersten beiden S-eWay-Brennstoffzellen-Lkw an BMW stellt einen bedeutenden Fortschritt beim Nachweis der Praktikabilität und Skalierbarkeit des wasserstoffbetriebenen Fernverkehrs dar. Wir sind stolz darauf, durch unsere aktive Teilnahme am H2-Haul-Projekt den Weg für eine emissionsfreie Zukunft im europäischen Verkehrssektor zu ebnen“, erklärt Giandomenico Fioretti, Leiter des Business Developments für alternative Antriebe bei Iveco. Der S-eWay Fuel Cell bietet nach Herstellerangaben eine Reichweite von bis zu 800 Kilometern. In weniger als 20 Minuten könne er 70 Kilogramm Wasserstoff bei einem Druck von 700 bar aufnehmen.

Noch handelt es sich bei den Wasserstoff-Lkw aus Wörth und Ulm um Prototypen. BMW erklärt, dass die Erkenntnisse aus dem Praxisbetrieb dabei helfen sollen, der Technologie zur Marktreife zu verhelfen. Nach Ansicht der Logistikverantwortlichen bei BMW können Wasserstoff-Lkw gerade auf der Langstrecke ihre Vorteile ausspielen – in Ergänzung zu den bereits eingesetzten Elektro-Lkw. Was ebenfalls für Wasserstoff-Trucks spreche, sei ein flexibler Einsatz. Angesichts der hohen Reichweite muss das Tankstellennetz nicht so dicht geknüpft werden wie das Ladenetzwerk für Elektro-Lkw. „Dieses Projekt ist ein wichtiger Meilenstein, um Erfahrungen im Serienbetrieb zu erlangen und diese wichtige Technologie weiter voranzutreiben“, sagt Michael Nikolaides, Leiter des Bereichs Produktionsnetzwerk und Logistik bei der BMW Group.

BMW setzt als einer der wenigen Autobauer auch selbst auf den Wasserstoffantrieb: Nachdem eine Pilotflotte des iX5 Hydrogen weltweit in der Erprobung war, bereitet sich BMW auf die Serienproduktion vor. 2028 soll sie starten. Bis dahin wird auch die Nutzfahrzeugindustrie beim Thema Wasserstoff deutlich weiter sein.

Matthias Rathmann

Antriebsarten im Vergleich

Warten auf den Wasserstoff

Foto: Rathmann

Wasserstoff in der Logistik kann eine sinnvolle Ergänzung zur E-Mobilität sein, findet Matthias Rathmann.

Es ist ruhig geworden ums Thema Wasserstoff (H2). Man sieht so gut wie keine H2-Trucks auf der Straße, auch Autos mit Wasserstofftanks haben Seltenheitswert. Neben drei Fahrzeugbauern aus Fernost ist BMW nun der erste deutsche Hersteller, der ankündigt, 2028 in die Serienfertigung zu starten – in Ergänzung zum Verbrenner und zum Elektroauto.

Es scheint, als würden die Anhänger von Wasserstoff eher auf der Stelle treten. Bei der E-Mobilität sind die Fortschritte viel deutlicher sichtbar: Das Ladenetz wächst, und die Lkw-Hersteller melden fast täglich neue Auslieferungen von Elektro-Trucks. Alle etablierten Hersteller sind lieferfähig, und keiner lässt es sich nehmen, die Übergaben medial mit schicken Fotos und Videos zu begleiten. Mitunter entsteht der Eindruck, es würden nur noch E-Trucks ausgeliefert, was natürlich nicht der Fall ist. Noch dominiert bei den Zulassungen deutlich der Diesel.

Dass bei Wasserstoff-Anwendungen alles viel schleppender verläuft, liegt an der Komplexität des Themas. Nur die Tankstelle lässt sich vergleichsweise schnell realisieren. Alles andere braucht einen langen Atem: Pipelines müssen verlegt, Elektrolyseure aufgebaut und die Produktion der Brennstoffzelle zur Serienreife gebracht werden. Noch ist das kleine Kraftwerk an Bord der Trucks so teuer wie eine Elektro-Zugmaschine. Deutlich günstiger in der Herstellung ist der Wasserstoff-Verbrennungsmotor. Ein entsprechendes Umrüst-Kit hätte zusätzlich den Vorteil, dass es eine klimaschonende Lösung für den großen Fahrzeugbestand weltweit wäre.

Kommt der H2-Truck deutlich zu spät? Hat er seine Marktchance schon verspielt und dem Elektro-Truck das Feld überlassen? Es ist davon auszugehen, dass der E-Truck die bewährte Technologie sein wird, wenn der Schwer-Lkw mit Wasserstoff Ende des Jahrzehnts mit nennenswerten Stückzahlen ins Spiel kommt. Er wird dann keinen leichten Stand haben. Viele Fuhrparkleiter haben bis dahin Erfahrungen mit Elektro-Lkw gesammelt. Sie wissen, wie und wo sie ihn einsetzen können, worauf bei der Ladeinfrastruktur zu achten ist und wie sie einen Business Case erzielen können.

Trotzdem kann man nicht folgern, dass es H2-Trucks in der Logistik dann nicht mehr braucht. Ihre große Stärke ist die Reichweite. 800 oder gar 1.000 Kilometer am Stück sollen kein Problem sein, heißt es von Iveco oder Daimler Truck. Sie sind Elektro-Trucks in puncto Flexibilität damit deutlich überlegen, weil die Disponenten nicht gleich nach einer Tankstelle Ausschau halten müssen. Wer keine planbaren Linien, sondern europaweite Trampverkehre fährt, wird sich so schnell nicht mit Elektro-Lkw anfreunden. Der Wasserstoff-Truck kann daher eine sinnvolle Ergänzung sein.

Matthias Rathmann

BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt zu den Top-Themen für die Branche

Hier muss die Regierung anpacken

Bis eine neue Bundesregierung steht, werden voraussichtlich noch einige Wochen vergehen. Dass Schwarz-Rot an den Start gehen wird, gilt als ausgemacht. Diese fünf Punkte muss eine große Koalition aus Sicht des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) als erstes in Angriff nehmen.

Herr Prof. Engelhardt, Deutschland hat gewählt. Welche Themen muss eine neue Bundesregierung im Verkehrsbereich als Erstes in Angriff nehmen?
Engelhardt: Wir haben den möglichen Regierungsparteien ein 100-Tage-Programm zu den aus unserer Sicht wichtigsten Themen zur Verfügung gestellt. Bei fünf Punkten drückt der Schuh am meisten. Eine neue Bundesregierung muss den Finanzierungskreislauf Straße schließen, den Fahrermangel bekämpfen, die Bürokratie zurückdrängen, das schleichende Sterben des deutschen Mittelstands verhindern und die richtigen Rahmenbedingungen für einen klimafreundlichen Straßengüterverkehr setzen.

Beginnen wir mit Punkt eins, der Finanzierung der Straße. Aktuell fließt ein Teil der Einnahmen aus der Lkw-Maut auch in Schiene und Wasserstraße. Warum wollen Sie das beenden?
Weil der Bedarf auf der Straße einfach immens ist, hier brauchen wir jeden Euro. Das ist weder ein Angriff auf die Bahn noch auf das Binnenschiff, die wir beide ebenfalls zur Bewältigung des steigenden Güterverkehrs brauchen. Ihre Finanzierung musss über andere Wege wie die klassische Haushaltsfinanzierung gewährleistet werden. Die jährlich rund 15 Milliarden Euro an Einnahmen aus der Maut müssen zweckgebunden reinvestiert werden – in die Brückensanierung, den Erhalt der Straßen, in Lkw-Stellplätze und in die klimafreundliche Transformation.

Als zweiten Punkt nennen Sie den Dauerbrenner Fahrermangel. Hat sich die Lage durch die Wirtschaftsflaute nicht etwas entschärft?
Keineswegs. Wir liegen inzwischen bei einer Zahl von 100.000 bis 120.000 fehlenden Fahrern – ob es nun 10.000 mehr oder weniger sind, ändert nichts an der Dramatik. Das strukturelle Problem bleibt, weil die Babyboomer in Rente gehen und viel zu wenige Fahrer nachrücken. Daher reicht es nicht, nur ein bisschen an den Symptomen herumzudoktern. Wir brauchen eine Umsetzung der Ukraine-Verordnung – hier haben wir eigentlich gültiges europäisches Recht, es scheitert aber auf nationaler Ebene immer noch an Feinheiten. E-Learning, Ausbildung in Fremdsprachen und eine komplette Digitalisierung der Fahrerausbildung sollten zum Regelfall werden. Nach dem Vorbild Österreichs sollten die Ausbildung und Fahrerlaubnis in einem Aufwasch absolviert werden können. Wir sollten die Prüfungen ab dem 50. Lebensjahr vereinfachen, indem wir die ärztliche Untersuchung hinterfragen und der Sehtest beim Optiker reicht. Geflüchtete oder Geduldete sollten sofort mit der Arbeit beginnen dürfen und Sozialleistungen gestrichen werden, wenn zumutbare Tätigkeiten nicht angenommen werden.

Sie gehen sogar so weit, dass Sie sagen: Weg mit der Berufskraftfahrer-Qualifizierung. Die war in der Branche doch mal ein hohes Gut, weil gut ausgebildete Fahrer auch die Sicherheit auf der Straße erhöhen.
Vom Grundsatz her ist das richtig. In der Praxis aber sind die Voraussetzungen in jedem Unternehmen anders. Wenn wir eine verpflichtende Weiterbildung beibehalten wollen, sollte sie auf die betriebliche Praxis zugeschnitten sein. Denn die Anforderungen sind je nach Unternehmen höchst unterschiedlich: Fahrer A fährt Silozüge, Fahrer B Gliederzüge im Systemverkehr, Fahrer C stellt Stückgut im Nahverkehr zu.

Punkt 3 ist der Kampf gegen die Bürokratie. Was muss hier Ihrer Ansicht nach passieren?
Der BGL bringt die Bürokratiebremse auf die Formel „one in, two out“: Für jedes neue Gesetz müssen wir zwei kassieren. Dazu müssen wir alte Zöpfe abschneiden – sei es mit Blick auf das Energieeffizienzgesetz oder die CSRD-Berichtspflichten. Sinnvoll wäre auch ein KMU-Faktor, der Ausnahmen oder Vereinfachungen für den Mittelstand vorsieht. Die Kommission Straßengüterverkehr hat hier schon einiges erreicht. Ihre Gründung ging nach den bundesweiten Bauernprotesten auch auf den BGL zurück. Nach Bildung einer neuen Regierung müssen wir diese Kommission weiterführen.

Mit Punkt 4 wollen Sie verhindern, dass bei vielen weiteren mittelständischen Transportunternehmen die Lichter ausgehen. Wie dramatisch stellt sich die Lage aktuell dar?
Branchenabhängig stellt sich das sehr unterschiedlich dar. Unternehmen, die für die Baubranche tätig sind, geht es insgesamt schlecht, weitgehend stabil ist die Situation im Bereich Lebensmittel. In Summe merken wir landauf, landab, dass Flotten reduziert oder Betriebe aufgegeben werden. Wir gehen von einer zweistelligen Insolvenzquote von 12 bis 14 Prozent aus. Eine neue Bundesregierung muss also sehr schnell und pragmatisch ans Werk gehen, um gegenzusteuern – auf nationaler Ebene und natürlich auch ihren Einfluss auf europäischer Ebene geltend machen. Wir brauchen faire Wettbewerbsbedingungen und müssen Sozialdumping konsequent begegnen. Zustände wie in Gräfenhausen wollen wir alle nicht. Sie werfen ein schlechtes Licht auf die Branche, die zu 98 Prozent sehr sauber und seriös arbeitet. Um die mittelständischen Betriebe zu stärken, fordern wir zusätzlich eine Verdopplung der Mautharmonisierung auf jährlich 900 Millionen Euro.

Foto: BGL

Mehr Geld für die Branche – das ist dann auch die Brücke zu ihrem 5. Punkt. Wie viel Geld ist erforderlich, um die Weichen in Richtung klimafreundlicher Straßengüterverkehr zu stellen?
Es geht nicht ums Geld allein, sondern um Planbarkeit für die Branche und eine entsprechende Bedeutung des Themas innerhalb der Regierung. Ein klimafreundlicher Straßengüterverkehr sollte Chefsache sein und die Verantwortung für dieses Thema im Kanzleramt angesiedelt sein – wie im Übrigen auch das Thema faire Wettbewerbsbedingungen. Was die finanzielle Ausstattung angeht, reden wir über Einnahmen aus der CO_2-Maut von rund 30 Milliarden Euro bis 2027, die wir für die Transformation reinvestieren müssen – in eine Anschubfinanzierung in Elektro- und Wasserstoff-Lkw, zum Aufbau der betrieblichen Ladeinfrastruktur, zur Sicherstellung von Netzanschlüssen und für stabile Strompreise durch eine Strompreisbremse. Wir benötigen ferner eine Regelzulassung des Lang-Lkw-Typs 1, stärkere Anreize für die Nutzung von biogenen und synthetischen Kraftstoffen und eine Mautbefreiung für Elektro-Lkw nicht nur in diesem Jahr, sondern über die nächsten Jahre hinweg.

Matthias Rathmann

Zur Person

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (52) ist seit acht Jahren in leitender Funktion für den BGL tätig – zunächst ab Januar 2017 als Hauptgeschäftsführer und später ab Oktober 2019 als Vorstandssprecher. Zuvor verantwortete er die Bereiche Logistik/Fuhrpark bei der Raiffeisen Waren-Zentrale Rhein-Main, für die er fast 19 Jahre tätig war. Die Branche hat ihn seit jeher fasziniert: Schon zu Schul- und Studienzeiten arbeitete er in Logistikunternehmen – auch als Lkw-Fahrer im europäischen Fernverkehr. Engelhardt studierte an der Justus-Liebig-Universität Gießen, dort erlangte er seinen Diplom-Agraringenieur und seinen Doktor der Agrarwissenschaften sowie seine Habilitation.

Talk auf der Messe

Prof. Dr. Dirk Engelhardt ist (voraussichtlich) einer unserer Top-Talkgäste auf der Transport Logistic (Terminkoordination läuft). Er nimmt am Transcoop09-Stand Stellung zu aktuellen branchenpolitischen Herausforderungen.

Vorstellung Semmer Spedition aus Niederwinkling

Tempo, Präzision und Teamgeist

Fotos: Semmer Spedition

Ob Gartengeräte oder Zäune – alles, was groß und unhandlich ist, bringt die Semmer Spedition per Lkw und Mitnahmestapler zur Kundschaft. Auch Tanktransporte und Kontraktlogistik zählen zum Portfolio. Damit sieht sich das Familienunternehmen auch in einem schwierigen Umfeld gut aufgestellt.

Eishockey und Logistik – gibt es da einen Zusammenhang? Spediteur Michael Semmer sieht durchaus Gemeinsamkeiten bei den beiden Disziplinen. „Tempo, Präzision und Teamgeist – das sind die Werte, die sowohl im Eishockey als such in der Logistik den Unterschied machen", sagt der Geschäftsführer der Semmer Spedition aus Niederwinkling (Landkreis Straubing-Bogen). Die Semmer Spedition engagiert sich als Heimspiel-Sponsor des Deggendorfer SC (DSC). „Während das Team auf dem Eis um den Sieg kämpft, sorgen wir in der Logistik dafür, dass alles reibungslos läuft – mit der gleichen Leidenschaft und Entschlossenheit", erläutert der Unternehmer.

Zurzeit werden die Geschäfte durch den hohen Preis- und Kostendruck ziemlich erschwert. Die Verantwortlichen der Semmer Spedition sehen sich aber aber auch in einem angespannten Umfeld relativ gut und krisensicher aufgestellt. „Wenn man eine gewisse Größenordnung hat – wie die meisten Mitglieder bei Transcoop09 – und breit aufgestellt

Geschäftsführer Michael Semmer setzt auf digitale Prozesse im Unternehmen und ist auch am Einsatz von KI interessiert.

ist, muss man keine Zukunftsangst haben", erklärt Michael Semmer. Seine Spedition habe ihre Hausaufgaben in den vergangenen Jahren gemacht, sich neu ausgerichtet und spezialisiert, sodass der weitere Ausblick von ihm und seinem langjährigen Prokuristen Marco Berger positiv ausfällt. „Wir sind relativ gut ins Jahr gestartet", berichtet der 41-Jährige. Und eine größere Investition wurde im noch jungen Jahr auch schon getätigt: Erst im Februar nahm der Mittelständler zehn neue Volvo FH-Zugmaschinen in seine Flotte auf. Vier Trucks wurden ersetzt, doch sechs dienten der Erweiterung. Die Investition sei ein wichtiger Schritt für die Zukunft des Unternehmens. Zusätzlich investierte die Spedition in den Ausbau ihrer Mitnahmestaplerflotte.

Dass die Spedition so schnell nicht ins Schlittern kommen kann, liegt auch an der Risikostreuung. „Kein Kunde hat einen Umsatz, der mehr als fünf Prozent des Gesamtumsatzes ausmacht", teilt Michael Semmer mit. Auch bedient man eine Vielzahl an Branchen, was ebenfalls Abhängigkeiten reduziert. Als einen ganz großen Vorteil sieht der Firmenchef zudem die hohe Spezialisierung an. Einen Standardtrailer sucht man in der Flotte vergeblich. 60 bis 70 Prozent der Tautliner sind mit Halterungen für Mitnahmestapler ausgestattet. Die restlichen Auflieger sind Tankfahrzeuge. Das Unternehmen befördert da-

Grüner kann Logistik nicht sein: An einem regnerischen Herbsttag rückten fleißige Beschäftigte der Semmer Spedition aus und pflanzten in einem nahen Waldstück 195 Bäume. Bäume entziehen der Atmosphäre das klimaschädliche CO_2.

Das Unternehmen

- Die Semmer Spedition aus Niederwinkling beschäftigt rund 120 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und setzte zuletzt 18 Millionen Euro im Jahr um. Neben der Zentrale unterhält sie Standorte in Bitterfeld und Hamburg. Sie bietet Lkw-Landtransporte, Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik an. Spezialität im Landverkehr sind die Distribution von XXL-Stückgut und Teilpartien durch Lkw mit Mitnahmestapler sowie Tanktransporte. Der Logistik stehen ein überdachtes Lager von 8.500 Quadratmeter in Bitterfeld sowie weitere 500 Quadratmeter am Stammsitz Niederwinkling zur Verfügung. Aktuell ist sie wegen des wachsenden Bedarfs auf der Suche nach weiteren Flächen. Die Spedition realisiert Rundläufe, indem sie Kunden mit Rohstoffen ab ihrem Lager versorgt und Endprodukte dorthin zurücknimmt.

- Die Semmer Spedition wurde 1989 von Hans-Peter Semmer gegründet und wird heute von seinem Sohn Michael Semmer in zweiter Generation geführt. 2006 trat er ins väterliche Unternehmen ein und ist dort seit 2019 geschäftsführender Gesellschafter. 2011 eröffnete er den Standort in Hamburg, der aufgrund der Hafennähe seinen Fokus auf der Seefracht hat.

In der Spedition ist Teamplay angesagt. Von links: Wolfgang Kuhlmann, Leiter Vertrieb Nord/Ost, Geschäftsführer Michael Semmer, Christian Müllers, Niederlassungsleiter Hamburg, Christian Kiensch, Dispoleitung Standort Bitterfeld, und Prokurist Marco Berger.

rin zum Beispiel Futtermittel, flüssige Abfälle oder Gefahrgüter. Gezogen werden die Trailer von mehr als 60 eigenen Zugmaschinen der Hersteller Volvo Trucks und MAN.

Die Tankfahrzeuge sind auf dem gesamten Kontinent unterwegs, fast jede Woche geht es zum Beispiel nach England. Die Trucks mit Mitnahmestapler kommen überwiegend innerhalb Deutschlands sowie in der Schweiz, Österreich und Benelux zum Einsatz. Die Spedition arbeitet über ein Netzwerk mit anderen Partnern zusammen, holt komplette Sattelzüge der Kunden ans Lager und übernimmt die Distribution zum Endkunden – ob gewerblich oder privat. Ein breites Spektrum an Güterarten verlangt nach einer Staplerzustellung – ob es nun Gartenhäuser, Garagentüren, Terrassendielen oder Zäune sind. Besonders hoch war der Bedarf zur Corona-Zeit, als Privatleute den Lockdown nutzten, um ihr Haus und ihren Garten auf Vordermann zu bringen und im Überschwang im Internet bestellten. „Dieser Peak hat sich abgeschwächt, aber die Nachfrage ist weiterhin hoch“, bestätigt Unternehmer Semmer.

Wer Spezialequipment einsetzt, tut sich seiner Einschätzung nach auch leichter beim Rekrutieren von Fahrern. „Das Interesse ist größer, wenn eine Spedition höherwertige Dienstleistungen erbringt, die dann auch höher vergütet werden“, sagt der Unternehmer und lobt gleichzeitig das Fuhrparkmanagement in seinem Haus, das offene Stellen gut besetzen könne. Deutsche Fahrer könne man kaum mehr gewinnen, doch würden die verbleibenden Fahrer aus Deutschland gehegt und gepflegt. Das Gros der mobilen Mitarbeiter kommt inzwischen aus Polen. Sie können in ihrer Landessprache sowohl in der Zentrale in Niederwinkling als auch im größeren Standort im sachsen-anhaltinischen Bitterfeld auch mit polnischsprachigen Mitarbeitern im Innendienst kommunizieren.

Doch natürlich: Kommuniziert wird auch bei der Semmer Spedition vermehrt digital. Von der Auftragserfassung über die Dispo, die Auftragsübermittlung, das Upload der Ablieferbelege und die Abrechnung laufen alle Prozesse über moderne IT-Systeme ab. „Wir haben alles digitalisiert“, berichtet Michael Semmer, der das 1989 von seinem Vater Hans-Peter Semmer gegründete Unternehmen seit 2019 in zweiter Generation führt. Vor vier Jahren führte das Unternehmen ein neues Transport-Management-System (TMS) von Translogica ein und wechselte in dem Zug auch gleich den Telematikanbieter. Fortan laufen die Fahrerkommunikation, Ortung, Navi und andere Funktionen über Trimble. Und Michael Semmer sieht in Sachen Digitalisierung nicht das Ende der Fahnenstange erreicht: „Wir sind sehr daran interessiert, das Thema voranzutreiben“, sagt er und sieht erhebliche Potenziale in der Künstlichen Intelligenz (KI). Eine geeignete KI würde er gerne nutzen, um die Sendungserfassung vollständig zu automatisieren. Noch sei man hier aber in Vorgesprächen und am Sondieren. Er sieht darin keine Bedrohung für die Mitarbeiterschaft: „Wir müssen das machen, weil wir die Leute für diese Bereiche schlichtweg nicht mehr finden“, erläutert der Spediteur.

Denn der Fachkräftemangel ist spürbar, und junge Leute haben heute eine deutlich größere Auswahl an Ausbildungsberufen. Michael Semmer war die Logistik damals quasi in die Wiege gelegt worden. „Dadurch, dass ich schon bei meinem Vater im Büro auf dem Schoß saß und Spedition spielte, war die Berufswahl klar“, sagt er mit einem Schmunzeln. Und Michael Semmer brachte nicht nur speditionelle, sondern auch technische Kompetenz mit: Erst machte er eine Ausbildung zum Lkw-Mechaniker, anschließend zum Speditionskaufmann. Und zu guter Letzt sattelte er noch eins drauf und erlangte an der DAV in Bremen seinen Verkehrsfachwirt.

Spezialequipment im Einsatz: Die Semmer Spedition hat 2004 begonnen, einen eigenen Fuhrpark aufzubauen – ein Großteil davon mit Vorrichtungen für Mitnahmestapler.

Pro Kooperation

Mehr miteinander, statt gegen- oder nebeneinander: Michael Semmer ist ein Freund von Kooperationen. „An TC09 schätze ich das Netzwerken und den Austausch auf Augenhöhe“, sagt er. Dass die Zahl der Mitglieder noch überschaubar ist, sieht er eher als Vorteil an. So komme man auf Veranstaltungen besser miteinander ins Gespräch. Als Benefit von TC09 sieht er daneben auch Einkaufsvorteile über TC09 Trade und die angebotenen Versicherungsleistungen von TC09 Secure an.

Durch den technischen Hintergrund interessierte sich Michael Semmer auch stärker für Fuhrparkthemen als sein Vater – oft verhält es sich in Speditionen umgekehrt. „Wir waren lange ein Frachtvermittler ohne Fuhrpark und haben dann 2004 begonnen, eine eigene Flotte aufzubauen“, berichtet er. Das Engagement habe sich ausbezahlt – denn am Markt finde man die benötigten Kapazitäten nicht mehr. Durch den Einsatz von Spezialequipment könne man sich von anderen abheben und seine Chancen auch in Zeiten der Krise nutzen.

Matthias Rathmann

FH-Fahrerhäuser auf der einen Seite, TGX-Modelle auf der anderen Seite: Die Zugmaschinen der Semmer Spedition kommen allesamt von Volvo Trucks und MAN.

Auch Spedition Oppel erwirbt neue Maschine

Für ein längeres Reifenleben

Foto: Bear-Machines

Gutes Zusammenspiel von Mensch-Maschine: Spediteur Andreas Oppel (links) mit Bear-Cut-Erfinder Mark Berendsen (rechts) und dem Team von Oppel.

Lästige Handarbeit adieu: Auch die Oppel Spedition baut beim Nachschneiden ihrer Reifen nun auf Unterstützung durch eine Maschine. Statt 120 Reifen kann sie nun mehr als dreimal so viele im Jahr nachprofilieren.

Ein weiteres Unternehmen aus dem Transcoop09-Mitgliederkreis hat eine Reifenschneidemaschine erworben, um seine Effizienz im Fuhrparkmanagement zu erhöhen. Auch die Spedition Oppel aus Ansbach ist seit kurzem im Besitz eines Geräts des Herstellers Bear-Machines. Bereits seit einem Jahr setzt die Spedition Stefan Eisenhofer aus Wertingen – ebenfalls eines unserer Mitglieder – eine solche Maschine namens Bear-Cut ein. Sie hatte bis Ende 2024 schon rund 300 Reifen nachgeschnitten und ist so angetan von der Technologie, dass sie das Gerät sogar in ihrer E-Mail-Signatur bewirbt. „Bis zu 25 Prozent Lebensverlängerung für Nutzfahrzeugreifen“, heißt es darin.

Das Nachschneiden der Lkw- und Trailerreifen hat auch bei dem Mittelständler aus Mittelfranken Tradition. Bisher allerdings erledigten die Werkstatt-Mitarbeiter bei Oppel diese Arbeit mit herkömmlichen Handgeräten. Das Ganze war nach Angaben der Geschäftsführer Thomas und Andreas Oppel allerdings ziemlich zeitaufwendig und zusätzlich körperlich anstrengend, damit also auch ermüdend. Deshalb begaben sich beide auf die Suche nach einer Alternative und wurden bei Bear-Machines fündig.

Andreas Oppel räumt ein, dass er anfangs skeptisch gewesen war. Der vor einem Jahr in Augenschein genommene Prototyp war noch nicht in der Lage, Querrillen zu schneiden und daher nur fürs Nachprofilieren von Trailerreifen geeignet. Diese Einschränkung wurde nach Angaben von Bear-Machines aber behoben. „Seit einiger Zeit schon kann die Maschine alle gängigen Reifengrößen und Profilformen wie gerade, Wellen- und Zickzacklinien sowie Querrillen schneiden“, erklärt das Unternehmen aus der Gemeinde Heek im Münsterland. Um einen Reifen nachzuschneiden, benötige die Anlage nur wenige Minuten. Selbst ein Werkstattprofi brauche dafür mit analogem Gerät in der Regel mehr als eine halbe Stunde.

Ein Effekt dieser höheren Effizienz: „Durch das Nachprofilieren mit der Maschine verringern sich die Standzeiten der Fahrzeuge und die Arbeitsplätze sind schneller wieder für andere Tätigkeiten frei“, berichtet Andreas Oppel, der die vierte Generation der Unternehmerfamilie vertritt. Er rechne damit, dass sich der Kauf der Maschine nach fünf Jahren für die Spedition rechne. Schneller geht es, wenn sie das Nachschneiden künftig auch Dritten als Dienstleistung anbietet und damit den Output der Maschine erhöht. Zum Firmengruppe gehören nämlich auch Nutzfahrzeug-Vertragswerkstätten in Ansbach und Heilsbronn. Dorthin kann die Bear-Cut mühelos mit einem Transporter befördert werden. Für ihren Betrieb reichen nach Herstellerangaben ein herkömmlicher Stromanschluss und sechs bar Druckluft.

Doch auch mit den Reifen des eigenen Fuhrparks hat die halbautomatische Maschine schon eine gute Grundauslastung. Die Spedition betreibt eine Flotte aus 60 Zugmaschinen und 70 Trailern. Allein hier ergäbe sich durch das regelmäßige Nachschneiden eine Zahl von jährlich 400 Reifen, rechnen die Oppel-Chefs vor. Auf konventionellem Weg schafft die Belegschaft bisher 120 Reifen im Jahr. Das zeigt, wie groß der Sprung in Sachen Reifeneffizienz nun ausfällt. Und damit ist das Ende der Fahnenstange noch nicht erreicht, wie Mark Berendsen, Erfinder der Bear-Cut und Geschäftsführender Gesellschafter von Bear-Machines, unterstreicht. In Kürze sei ein Software-Update verfügbar, lässt er durchblicken. Das Nachschneiden werde damit weiter erleichtert und beschleunigt.

Matthias Rathmann

Das Unternehmen

- Die Spedition Oppel aus Ansbach bietet Transport- und Logistikdienstleistungen an. 60 eigene Lkw sind überwiegend innerdeutsch mit Teil- und Komplettladungen unterwegs. Der Logistikbereich umfasst ein 9.000 Quadratmeter großes Hochregallager und ein 1.600 Quadratmeter großes Blocklager.
- Ihren Sitz hat die Spedition seit 1992 auf einem 128.000 Quadratmeter großen Firmengelände in Ansbach-Elpersdorf. Zur Firmengruppe Oppel zählen noch drei Autohäuser, sie beschäftigt insgesamt 300 Mitarbeiter.
- Gegründet wurde die Spedition 1928 durch Johann Oppel, heute wird sie durch Thomas und Andreas Oppel in dritter und vierter Generation geführt.

Foto: Oppel

Vorkehrungen treffen, Brände verhindern

Nichts tun, ist brandgefährlich

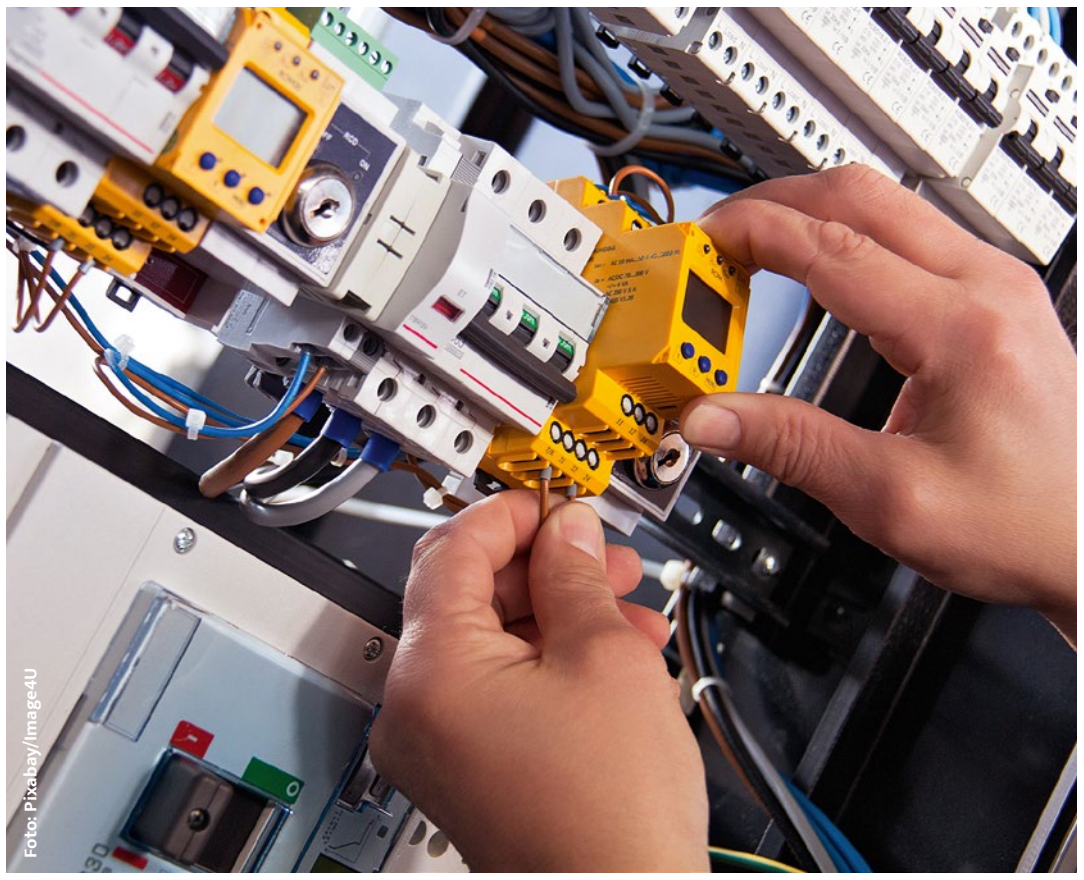
Foto: Pixabay/Image4U

Lästig, aber unerlässlich: Unternehmen müssen ihre elektrischen Anlagen einmal im Jahr durch einen Experten überprüfen lassen.

Haben Sie die Prüfung Ihrer elektrischen Anlagen schon veranlasst? Dann dürfen wir gratulieren, Sie haben alles richtig gemacht! Falls nein, liefern wir Ihnen im Folgenden wichtige Argumente, warum Sie das Thema nicht auf die leichte Schulter nehmen sollten. Nehmen Sie sich die nötige Zeit für die Lektüre. Am Ende erfahren Sie, was Unternehmen blühen kann, die ihre entsprechenden Pflichten vernachlässigen.

Wer einmal einen Brand im eigenen Unternehmen oder im privaten Umfeld miterleben musste, braucht diese Erfahrung kein zweites Mal: Selbst, wenn „nur“ Sachschäden zu beklagen sind, hat man meist viele Monate mit den Folgen zu kämpfen. Es gilt, unzählige Abstimmungen vorzunehmen – sei es mit dem Brandsanierer, der Versicherung oder den Kunden. Die feinen Rußpartikel setzen sich in allen Ritzen und auf allen Oberflächen fest, sodass sich der Brand über die Nase jeden Tag aufs Neue in Erinnerung ruft.

Die häufigste Brandursache in Deutschland: Elektrizität. Ein Drittel aller Brände ist darauf zurückzuführen – ausgelöst etwa durch defekte Geräte oder durch Mehrfachsteckdosen, deren Leistungsgrenze überschritten wurde. Menschliches Fehlverhalten – darunter die vergessene Zigarette oder die vergessene Kerze auf dem Adventskranz – sowie Überhitzung von Gegenständen folgen auf den Plätzen zwei und drei.

Der Deutsche Feuerwehrverband beziffert die Zahl der jährlichen Brände und Explosionen in Deutschland auf etwa 200.000. Der TÜV Nord nannte vor kurzem einige Beispiele aus dem Jahr 2024, die zeigen sollen, dass vor Bränden nahezu kein Bereich gefeit ist und Brandschutz einen entsprechend hohen Stellenwert haben sollte. Vom Altstadtbrand über Wald- und Wohnungsbrände bis zum Werksbrand einer Chemiefabrik reicht das Spektrum der angeführten Beispiele.

Entsprechend wachsam sind auch die Berufsgenossenschaft und die Versicherungen. Darauf weist auch TC09 Secure-Experte Michael Brauch hin. Er erläutert, dass im Rahmen ihrer Sach-/Gebäudeversicherung Kunden dazu angehalten sind, jährlich eine Revision ihrer elektrischen Anlagen vorzunehmen – ob nun im Büro, in Lager- oder Leichtbauhallen, in der Werkstatt oder in der Waschstraße. Das ist nach seiner Wahrnehmung den meisten Unternehmen nicht bekannt, weshalb er hier sensibilisieren möchte. „Wenn man seinen Pflichten aus dem Versicherungsvertrag nicht nachgekommen ist und einen Schaden aus einem solchen Punkt hat, kann es eng werden“, erklärt er. Es blühen Kürzungen bei der Entschädigung durch die Versicherung und ein Strafprozess, sofern Personen zu Schaden kommen. Michael Brauch empfiehlt daher, das Kleingedruckte in den Verträgen nicht nur zu lesen, sondern vor allem zu beherzigen.

Die Versicherer führen in ihrem Vertragswerk zusätzlich meist aus, wie die Prüfung der elektrischen Anlagen zu erfolgen hat. In den Klauseln einer Versicherung, aus denen wir zitieren, heißt es zum Beispiel, dass die Prüfung jährlich – und zwar möglichst innerhalb der ersten drei Monate eines Versicherungsjahrs – zu erfolgen hat. Der Risikoträger erläutert, dass der Versicherungsnehmer einen von der VdS Schadenverhütung (eine 100prozentige Tochter des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft) oder einer gleichermaßen qualifizierten Zertifizierungsstelle anerkannten Sachverständigen beauftragen sollte. Der beauftragte Experte stellt dem jeweiligen Unternehmen einen Prüf- beziehungsweise Mängelbericht mit Fristen aus, innerhalb derer mögliche Mängel zu beseitigen sind. „Die Betriebe sind verpflichtet, diese Mängel auch zu beheben“, betont Michael Brauch.

In die Kategorie „elektrische Anlagen“ fallen übrigens nicht nur Leitungen, Steckdosen oder Schaltschränke, sondern auch Energiequellen wie Batterien, Kondensatoren und alle anderen Quellen, in denen elektrische Energie gespeichert ist. Damit dürfte es in jedem Gebäude etwas zu überprüfen geben. Doch so lästig der Prüfaufwand sein mag – die Pflichten auf die leichte Schulter zu nehmen, kann sich rächen. Spätestens dann, wenn der Ernstfall eintritt und die Feuerwehr anrücken muss.

Matthias Rathmann

Fragen Sie uns

Weitere Informationen und Beratung rund ums das Thema Sach-/Gebäudeversicherung gibt es bei TC09 Secure-Experte
Michael Brauch
michael.brauch@tc09.de
0173 / 3600 814

Anzeigen

TERMINE

> BITTE VORMERKEN

Mai 2025
Mitgliederversammlung Westen
(der genaue Termin steht noch nicht fest, Ort wird noch bekannt gegeben)

02. bis 05. Juni 2025
Fachmesse Transport Logistic in München. Halle A5, Stand 109/210

IMPRESSUM

Herausgeber:
Transcoop09 AG
Edison-Allee 21
89231 Neu-Ulm
www.transcoop09.de

Redaktion:
Matthias Rathmann, Jana Perisa, Josef Perisa

Gestaltung:
Lioba Geggerle, www.logolio.de, Neu-Ulm

Druck:
C. Maurer GmbH & Co. KG, Geislingen

Auflage:
500 Stück + digital

FSC www.fsc.org RECYCLED Papier aus Recyclingmaterial FSC® C100493

Foto: Shotshop_dspguy

Input willkommen

Haben Sie Anregungen und Ideen für unsere Zeitung?

Wir freuen uns über Ihren Input und Ihre Themenvorschläge! Gibt es News aus Ihrem Unternehmen? Haben Sie spannende Projekte am Laufen, die sich zur Veröffentlichung eignen? Eine kurze Mail und ein paar Zeilen reichen.

Kontakt:
matthias.rathmann@tc09.de

Größtes privates Ladenetz für Elektro-Lkw

Unter Strom

Fotos: Rathmann

Contargo **setzt einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Logistik. Bis zu Entfernungen von 500 Kilometern sei der Elektro-Lkw erste Wahl, darüber hinaus Bahn und Binnenschiff, so die Überzeugung von Unternehmer Klemens Rethmann.**

Einen seiner wohl letzten offiziellen Termine zum Thema Logistik hat Noch-Bundesverkehrsminister Volker Wissing (parteilos) bei Contargo in Neuss wahrgenommen. Zu der Rhenus-Tochter bestehen auch bei Transcoop09 gute Kontakte. Seit langem haben wir einen engen Draht zu Sascha Hähnke, Geschäftsführer von Remondis Sustainable Services, der seit vielen Jahren für die alternativ angetriebenen Lkw in der gesamten Firmengruppe verantwortlich ist (im rechten Bild mit dem neuen Mercedes-Benz Trucks CEO Achim Puchert). Er war bereits beim Transcoop09-Kongress 2020 in Darmstadt dabei und wird uns auch an unserem Stand auf der Transport Logistic wieder als Talkgast zur Verfügung stehen.

Apropos Transport Logistic: Vor sechs Jahren kündigten Rhenus und Contargo dort an, zunächst zwei schwere Elektro-Lkw in ihre Flotte aufzunehmen, um damit Vor- und Nachläufe im Kombinierten Verkehr zu fahren. Seitdem hat das Unternehmen einen riesigen Sprung nach vorn gemacht. Aus den zwei E-Trucks sind rund 60 geworden, im Lauf des Jahres werden es 90 sein. War damals noch der Umrüster VDL der Lieferant der Zugmaschinen, bezieht der Logistikdienstleister die Stromer heute von den etablierten Herstellern aus der Serienproduktion.

Auch in Sachen Ladeinfrastruktur spielt Contargo inzwischen in der Champions League: In Neuss feierte das Unternehmen mit rund 50 Gästen den ersten Meilenstein beim Erstellen des nach Firmenangaben größten privaten Ladenetzes für Elektro-Lkw in Deutschland. Contargo will gemeinsam mit der Shell-Tochter SBRS an 15 Standorten von Emmerich bis Weil am Rhein bis zu 90 Ladepunkte errichten.

Contargo sei ein Vorbild für die ganze Branche, lobte der Minister. Die Rethmann-Gruppe habe in den beiden Förderaufrufen des KsNI-Programms Bundesmittel von mehr als 54 Millionen Euro für den Aufbau einer Elektroflotte und Ladeinfrastruktur erhalten. Insgesamt seien dank des (inzwischen gestoppten) KsNI-Programms mehr als 6.000 Null-Emissions-Lkw auf die Straße gekommen, mehr als 40 Prozent davon im schweren Segment. „Die Transformation ist eine Herkulesaufgabe“, betonte Wissing. Sein Haus will ein deutschlandweites Netz von 350 Schnellladesäulen entlang der Bundesfernstraßen errichten, davon 220 an bewirtschafteten und 130 an unbewirtschafteten Flächen.

Contargo-Chef Jürgen Albersmann sagte, dass die Entscheidung für die Elektro-Lkw nicht allen Verantwortlichen leicht gefallen sei. „Viele hatten Diesel im Blut.“ Die Entscheidung sei aber richtig gewesen. Contargo sieht sich nun in der Lage, nahezu komplett CO_2-freie Logistikketten für seine Kunden zu realisieren – mit Ökostrom lokal emissionsfrei im Vor- und Nachlauf auf der Straße und emissionsarm im Hauptlauf per Bahn oder Binnenschiff.

Klemens Rethmann, Vorstandssprecher der Rethmann-Gruppe, wies darauf hin, dass Contargo mit bald 90 Elektro-Lkw schon mehr als ein Drittel des Eigenfuhrparks von 250 Einheiten elektrifiziert hat. Bei Entfernungen bis 250 Kilometern ist seiner Überzeugung nach der Elektro-Lkw die beste Wahl, für Strecken von 250 bis 500 Kilometer sei er ebenfalls prädestiniert. Auf längeren Transportwegen können Bahn und Binnenschiff ihre Stärken ausspielen. „Über 500 Kilometer braucht kein Lkw zu fahren“, bekräftigte er.

Matthias Rathmann

Anzeige

Transcoop 09 | T TC09 Trade AG

Kontakt:
Tel. +49 731 4939 14 50 | julian.perisa@tc09.de

TC09 Trade AG

Edisonallee 21
89231 Neu-Ulm

www.shop.tc09.de
www.tc09.de