

INHALT

Seite 2/3
Gemeinsam auf die Schiene
 Mit vereinten Kräften haben sieben Unternehmen eine Ladeinheit vom Lkw auf die Bahn verladen.

Seite 4/5
Auf das Mindset kommt es an
 Wie HTS-Chefin Christine Hüttges sich und ihre Mitarbeitenden auch in anspruchsvollen Zeiten motiviert.

Seite 6
E-Lkw erfolgreich einsetzen
 Wie können sich E-Lkw gegenüber Diesel-Lkw behaupten? Antworten lieferte unsere MV.

Seite 7
Schadenersatz rückt näher
 Beim Lkw-Kartell ist nach zehn Jahren ein Ende der Prozesse in Sicht.

Seite 8
Wenn Stress krank macht
 Vorgesetzte sollten auf die Gesundheit ihrer Mitarbeitenden achten – aber auch auf ihre eigene.

Sponsoren

Herzlichen Dank unseren Partnern, die uns engagiert bei der Organisation unseres 9. TC09-Kongresses unterstützen



9. TC09-Kongress in Neu-Ulm
Unser Branchentreff ruft

Mit großen Schritten geht es auf unseren 9. TC09-Kongress in Neu-Ulm zu. Er findet am 22. April in der Oldtimerfabrik statt.

In diesem Jahr dreht sich alles um die Megathemen Elektromobilität und Künstliche Intelligenz (KI), die unseren Unternehmen Chancen bieten, sie aber auch vor Herausforderungen stellen. Das Motto: Transportbranche unter Strom. Es passt zu beiden Themenkomplexen: Große Strommengen benötigen sowohl die Elektrifizierung als auch die Rechenzentren für die KI. Ein mittelgroßes Rechenzentrum verschlingt laut Internationaler Energieagentur jährlich so viel Strom wie 100.000 Haushalte.

Die Herausforderungen sind also riesig, um so wichtiger ist es zu wissen, worauf es ankommt. Bei einer Podiumsdiskussion mit dem Fokus Ladeinfrastruktur und Energiemanagement mit dabei sind Andreas Diez und Andre Wessels, die Geschäftsführer unserer Mitgliedsunternehmen Diez und Wessels, ebenso Sascha Hähnke, Geschäftsführer von Remondis Sustainable Services, Sascha Strähle von Daimler Truck Charge und Dr. Carl Phillip Tüllmann-de Lima von GP JOULE Connect. Wie sich Unternehmen gegenseitig helfen und beim Laden unterstützen können, berichtet Thorsten Gutmann, Projektleiter von Kravag Truck Charging. Dass auch die gezogene Einheit elektrifiziert werden kann, erläutert Michael Nimtsch, Geschäftsführer von Trailer Dynamics. Wer E-Fahrzeuge betreibt, benötigt die nötige Ladeinfrastruktur. Bei Planung und Betrieb sind viele

Fragen zu lösen. Antworten gibt Johannes Dörflinger, Geschäftsführer von novaSES. Wie sich Routen planen und berechnen lassen, sagt Michael Hubschneider, Senior Product Manager von PTV Logistics. Ob die Elektro-Lkw wirtschaftlich geladen werden, lässt sich mithilfe eines Tools des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme tracken. Beim Kongress liefert Dr. Martin Ufert, Gruppenleiter Monitoring und Betriebsstrategien, hierzu Einblicke.

Das Mega-Thema KI kommt ebenfalls nicht zu kurz. Wir haben die Ulmer CDU-Bundestagsabgeordnete Ronja Kemmer befragt, wie sie das Thema für den Mittelstand einschätzt und werden ein entsprechendes Video auf dem Kongress präsentieren. Was KI in der Logistik alles kann, erläutert Kolibrain-Geschäftsführer Lyth Al-Khazrage, der Schöpfer unseres digitalen Mitarbeiters Alf bei TC09. Wo sich mithilfe von KI Potenziale bei der Tourenplanung heben lassen, stellt Christian Brüggemann vor, Mitbegründer und CTO des IT-Unternehmens Graphmasters.

Zurück zur E-Mobilität. Sie wird bei unserem Event nicht nur in Vorträgen, sondern auch ganz konkret erlebbar. Vor dem Eingang steht ein DAF XD Electric, den das EBB Truck-Center beisteuert. Ein weiterer Blickfang: ein eTrailer des Unternehmens Trailer Dynamics, der ebenfalls im Eingangsbereich zu sehen sein wird.

Anmeldung QR-Code:



Matthias Rathmann

EDITORIAL



Wiederholung!!

Zum neunten Mal findet unser TC09-Kongress mittlerweile statt. Und nicht einer war nur der Abklatsch des vorherigen Kongresses. Jedes Mal ist es uns gelungen, mit aktuellen oder zukünftig wichtigen Themen aufzutreten.

2018 hieß unser Kongress: „Digilog – der echte Weg von analog zu digital.“ Das ist lange her, doch ist die notwendige Transformation bei vielen noch nicht abgeschlossen. Oft nicht einmal begonnen. Das Thema hat weder an Aktualität noch an Wichtigkeit verloren.

Noch länger her ist der erste TC09-Kongress. Da lautete das Motto „ohne Unternehmenskultur keine Transportqualität“. Dies gilt auch heute noch ungebrochen. Denn die Kultur ist der Garant sowohl für den Fortbestand als auch die Veränderung eines Unternehmens.

Auch dieses Mal freuen wir uns sehr auf unseren Kongress und sind sehr gespannt, welche Diskussionen entstehen und welche Eindrücke bleiben werden.

Ich wünsche allen erfolgreiches und frohes Schaffen. Und natürlich wie immer auch wieder viel Freude beim Lesen unserer aktuellen Ausgabe.

Josef Perisa

Erfolgreicher Pilottransport im Kombinierten Verkehr

Blumenerde auf der Schiene



**GEMEINSAM
AUF DIE
SCHIENE.**
Ein intermodaler
Pilotverkehr.

Sieben Partner, ein Ziel – gemeinsam auf die Schiene. Sieben Unternehmen haben eine Verlagerung auf die Bahn und die Leistungsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs getestet.

Die Bilanz des von Transcoop09 initiierten Pilottransports: fast drei Viertel weniger ausgestoßenes CO₂, eine vergleichbare Laufzeit mit dem Lkw und eine gute Ausgangsposition für eine Kostenparität mit dem Straßentransport. Sie kann eintreten, wenn aus dem Pilottransport später ein Regelverkehr werden sollte. Insgesamt fielen bei der im Kombinierten Verkehr (KV) abgewickelten Ladeinheit von Ostrhauderfehn (Kreis Leer) nach Ludwigshafen 630 Kilogramm oder 73 Prozent weniger CO₂ gegenüber dem Straßentransport an.

Was die Laufzeit angeht: Trotz einer erhöhten Komplexität des Intermodaltransports durch mehrere Schnittstellen und zwei Kranumschläge in Dörpen und Ludwigshafen ist sie mit der eines Straßentransports vergleich-

bar. Unser Mitgliedsunternehmen Focko Lüpsen & Sohn aus Filsum, das den Pilottransport abwickelte, kalkuliert für den Lkw-Transport etwa acht Stunden Fahrzeit, auf die eine elfstündige Ruhezeit folgt. Die Auslieferung kann damit erst am nächsten Tag erfolgen. Bei Nutzung des Zugangebots des Intermodal-Spezialisten Kombiverkehr ist diese Laufzeit ebenfalls dreimal pro Woche möglich. Jeweils montags, mittwochs und freitags startet abends ein Ganzzug vom Terminal der Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr (DUK) zum KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen, das er am Folgetag erreicht.

Dieser Fahrplan wurde auch beim Pilottransport eingehalten: Zwar traf der Güterzug am nächsten Morgen mit zwei Stunden Verspätung erst um halb neun in Ludwigshafen ein. Trotzdem erreichte die Ladeinheit pünktlich ihr gebuchtes Zeitfenster um 12 Uhr bei einem Baumarkt im Ludwigshafener Stadtteil Oggersheim. Die Auslieferung erfolgte mit einer Elektro-Zugmaschine von Scania,

Sieben Partner, eine Mission – gemeinsam auf die Schiene. Das sind die Akteure hinter dem Pilottransport.

die zum KTL-Fuhrpark gehört. Die Ladeinheit – ein 45-Fuß-Curtainsider-Wechselbehälter Wecon StackmaX45 – hatte der Aufbautenhersteller Wecon aus Ascheberg zur Verfügung gestellt. Sie ist sortenrein stapelbar, beladen dreifach und unbeladen vierfach. An Bord der Box: 26 Paletten mit Blumenerde des Unternehmens Floragard mit einem Gesamtgewicht von 24 Tonnen.

Bleibt die Kostenbetrachtung: Die Spedition Lüpsen geht davon aus, dass im Fall eines möglichen Regeltransports im KV ebenfalls eine Parität gegenüber der Straße machbar ist. Zwar fallen der Vor- und Nachlauf und die beiden Terminalumschläge zusätzlich bei den Kosten ins Gewicht. Auf der anderen Seite profitiert das Logistikunternehmen von einer höheren Effizienz, weil im Intermodaltransport Lkw-Gesamtwichte von

44 Tonnen erlaubt sind; beim Einsatz eines E-Lkw im Vor- und Nachlauf sind es sogar 46 Tonnen, um die erhöhten Batterie-Gewichte auszugleichen.

Für Lüpsen wäre die erhöhte Tonnage eines der Argumente für die Schiene. Die Ladeinheit hätte noch Platz, sodass bei einem möglichen Folgetransport theoretisch mehr als die 26 Paletten verladen werden könnten. Ebenfalls in die Berechnung einbeziehen muss man laut Logistikunternehmer Dirk Lüpsen die eingesparten Personalkosten, weil der Fahrer im Hauptlauf nicht dabei ist und in der Zeit andere Transportaufgaben übernehmen kann. Ohnehin werde es immer schwerer, die nötigen Fachkräfte überhaupt noch zu finden.

Ein weiterer Hebel für eine erhöhte Effizienz im Intermodalverkehr ist eine Paarigkeit der Verkehre. Im Fall der Kombiverkehr-Verbindung von Dörpen nach Ludwigshafen ist ein Zugpaar immer dienstags, donnerstags und samstags in Gegenrichtung unterwegs. Klappt ein Rundlauf, hat das Einfluss auf die Gesamtkalkulation. Im Fall der Pilotverladung gelang es der Disposition bei Lüpsen, gleich noch eine Rückladung von Karlsruhe nach Meppen zu akquirieren. War die Ladeinheit auf dem Hinweg mit Blumenerde beladen, so waren auf dem Rückweg neun Pakete Stahlbleche zu je 2,6 Tonnen an Bord. Ob Erde oder Stahl – vielen Gütern ist das Transportmittel egal. Mit Blick auf den Klimaschutz ist die Bahn jedoch die erste Wahl.

Matthias Rathmann

Verkehrsträger differenzierter betrachten

Nicht nur auf den Preis schießen

Es ist wie bei so vielen Sachen. Kaum hat man etwas angekündigt, erklären einem Experten schon, warum es nicht geht. Als wir unser Pilotprojekt im Intermodalverkehr mit unserem Mitgliedsunternehmen Lüpsen und fünf weiteren Partnern ankündigten, schlugen uns gleich Bedenken entgegen. Gute Sache – aber kein Kunde sei bereit, für die Bahn eine erhöhte Fracht zu bezahlen.

Für die anvisierte 550 Kilometer lange Strecke müsse man erst mal die 750 Euro auf der Straße toppen, hieß es in den sozialen Netzwerken. Doch kann man den Transport auf der Straße wirklich zu diesem Preis ausführen, wo eine Lkw-Spedition eher zwei Euro pro Lastkilometer braucht? Eigentlich nicht. Daher ist die Frage, ob sich der Kombinierte Transport wirklich an diesem Preis messen muss, der offensichtlich nicht kostendeckend ist. Im aktuellen, ange-

spannten Umfeld ist der Preis für viele Akteure am Markt aber entscheidend.

Die Hauptvorteile des Intermodalverkehrs – signifikant weniger CO₂, vier Tonnen mehr, Entlastung der Straße, Antwort auf den Fahrer-Mangel – werden von vielen dagegen nicht so richtig wahrgenommen. Wird die Ladeinheit statt auf der Straße im Kombinierten Verkehr (KV) von Ostfriesland in die Pfalz gebracht, wird nahezu drei Viertel weniger klimaschädliches CO₂ ausgestoßen. Offenbar ist das für manche nur noch ein positiver Nebeneffekt. Doch unabhängig, wie man dazu steht, zeigt sich, dass der KV auch beim Preis liefern muss.

Hier braucht es jedoch eine ganzheitliche Betrachtung. Denn die aufgeführten Vorteile haben unmittelbaren Einfluss auf die Kosten. Im Pilotprojekt mit der

Spedition Lüpsen war der Trailer mit 24 Tonnen beladen. Vier Tonnen mehr wären möglich. Sie bedeuten 17 Prozent mehr Tonnage und Effizienz. Der Fahrer und der Fahrzeug-Einsatz werden produktiver. Der Fahrer muss nicht mehr beim Hauptlauf dabei sein, sondern kann in dieser Zeit mehrere Fahrten im Vor- und Nachlauf erledigen. Und das Equipment ist nicht am Zielort gebunden, wenn der Fahrer seine Ruhezeit einlegt, sondern kann in dieser Zeit bewegt werden. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass diese Effekte möglich sind, aber erst eintreten, wenn sich ein Unternehmen konsequent dem KV verschreibt.

Was allen bewusst sein sollte: Fahrer sind sehr rar, und der Engpass dürfte sich verschärfen. Damit rechnet auch die Spedition Lüpsen. Erst vor wenigen Wochen haben die Verbände Alarm



75 Prozent weniger CO₂ sind eine Ansage, findet Matthias Rathmann. Leider kommt für ihn der Klimaaspekt bei der Schiene viel zu kurz.

geschlagen, weil – nach vorsichtiger Schätzung – 70.000 Berufskraftfahrer allein in Deutschland fehlen. Auch dieser Faktor muss in die Kalkulation rein. Beschäftigt man sich etwas differenzierter mit dem Ganzen, erkennt man die Chancen. Wer gleich die Dinge im Keim erstickt, dem bleiben sie verschlossen.

Matthias Rathmann

Impressionen: Spedition Lüpsen testet die Schiene

Erfolgreich kombiniert – so geht es

Sieben starke Akteure haben mit vereinten Kräften eine Lkw-Sendung der Spedition Lüpsen erfolgreich auf die Schiene verlagert.

Es gibt immer was zu tun, heißt es in der Werbung eines Baumarkts. Das trifft erst recht dann zu, wenn die Lieferung im Kombinierten Verkehr (KV) erfolgt. So waren bei unserem Pilottransport viele starke Partner gut beschäftigt, das Ganze zu organisieren und zur Umsetzung zu bringen. Doch die Mühe hat sich gelohnt. Am späten Vormittag in Ostfriesland verladen, am Nachmittag in Dörpen auf den Zug gesetzt, erreicht die Ladeeinheit mit Blumenerde am nächsten Morgen Ludwigshafen und ist pünktlich zum vereinbarten Zeitfenster um 12 Uhr am Baumarkt. Auf dieser Seite präsentieren wir Ihnen einige Impressionen von unserem KV-Projekt.



Fotos: Ostfriesland Filmstudio, Transcoop09



Daumen hoch, der Zug ist eingetroffen (von links): Mohsen Abedi und Jan Weiser (Kombiverkehr), Matthias Rathmann (Transcoop09), Neele und Onno Lüpsen (Focko Lüpsen & Sohn) und Christoph Klein (KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen).



- 1 Blumenerde macht sich auf die Reise: Beladung der Wecon-Wechselbrücke bei Floragard in Ostrhauderfehn (Landkreis Leer).
- 2 Alles im Kasten: Ein Filmteam des Ostfriesland Filmstudios begleitet den Transport über die gesamte Strecke – das Ergebnis gibt es in Kürze zu sehen.
- 3 Von der Straße auf die Schiene: Der Sattelzug der Spedition Lüpsen erreicht das trimodale Terminal der Dörpener Umschlagsgesellschaft für den kombinierten Verkehr und wechselt auf die Schiene.
- 4 Willkommen im KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen: Am nächsten Morgen kommt die Ladeeinheit an und wechselt zurück auf die Straße: Die Strecke zum Endkunden im Stadtteil Oggersheim beträgt nur zehn Kilometer.
- 5 Per Elektro-Lkw zum Kunden: Das KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen verfügt über mehrere Elektro-Zugmaschinen, der neueste Flottenzugang ist dieser Scania 40R Electric.

Vorstellung **Hüttges Transport-Service** (HTS) aus Kranenburg

Mit dem richtigen Mindset läuft es

Nur keine schlechte Stimmung aufkommen lassen: Christine Hüttges kann fast jeder Situation etwas Positives abgewinnen. Die Geschäftsführerin unseres Mitglieds HTS aus Kranenburg blickt voller Freude und Dankbarkeit auf ihr erstes Jahr an der Spitze des Unternehmens zurück.

Wer ein Unternehmen führt, braucht eine positive Einstellung und Ausdauer. Beides ist bei Christine Hüttges reichlich vorhanden, wie man im Gespräch mit ihr schnell spürt. Die positive Einstellung habe sie von ihrem Großvater Heinz Hüttges, der das Unternehmen Hüttges Transport-Service (HTS) zum 1. Januar 1993 in Kranenburg (Landkreis Kleve) gegründet hatte, berichtet die Geschäftsführerin mit einem Lächeln im Gesicht. Inzwischen sei ihr Opa über 90 Jahre alt und immer noch sehr umtriebig.

Die Ausdauer hat sie sich im Sport aufgebaut. Die 34-Jährige ist Marathonläuferin – mit einer Zeit von 3:08 Stunden beim Münster-Marathon voriges Jahr überdies eine äußerst schnelle. Am 10. Mai kündigt sich die nächste Herausforderung an, denn der Startplatz für den Rhein-Ruhr-Marathon in Duisburg ist bereits gebucht. Christine Hüttges' Leidenschaft fürs Laufen sprang bereits auf einige Mitarbeitende über: Mit sieben von ihnen trat sie zum Jahreswechsel beim Silvesterlauf im nahen Goch-Pfalzdorf an. Nach erfolgreich absolvierten fünf Kilometern startete die sportliche Unternehmerin knappe zwei Stunden später auch noch beim Zehn-Kilometer-Lauf, in diesem Fall allein. So blieb Zeit, nachzudenken und Dankbarkeit zu spüren. „Ich habe geweint vor Glück“, berichtet sie – über das Privileg, das Unternehmen führen zu dürfen und über den besonderen Teamgeist dort, der bereits zur Gründung einer Laufgruppe geführt hat.



Läuft also, sollte man meinen. Doch hat HTS natürlich mit denselben Problemen zu kämpfen wie die ganze Branche – Mengenrückgänge infolge der schwachen Konjunktur, eine hohe Kostenbelastung und ein insgesamt niedriges Frachtniveau. Die Unternehmerin verbreitet dennoch Zuversicht – und hier wären wir wieder bei der positiven Einstellung: „Ich habe schon 2025 gesagt: Leute, das wird unser Jahr! Und diesen Slogan habe ich 2026 wiederholt.“ Sie habe gelernt, dass sich immer ein Weg auftue. „Es muss schon mit dem Teufel zugehen, wenn wir mal den Kopf in den Sand stecken“, sagt Christine Hüttges.

In der Tat gibt es sie auch – die positiven Signale: Der sonst eher ruhigere Jahreswechsel bescherte HTS reichlich Arbeit. „Wir hatten noch nie einen so starken Dezember und Januar“, be-

Blick ins Lager: Das Unternehmen bewirtschaftet rund 15.000 Quadratmeter, einen Teil davon nutzt es auch als Zolllager.

richtet die Logistikerin. Ein Kunde hatte das Lager bei einer anderen Spedition gekündigt, damit wechselte die Importware nach Kranenburg. In dem Fall handelte es sich um Unmengen von 25-Kilo-Säcken, gefüllt mit weißer Tapioka-Stärke. Fünf Container am Tag galt es abzuwickeln. Für die Mitarbeiter im Lager, aber auch für die vier Leute in der Zollabteilung sei das ein Knochenjob gewesen, sagt die Firmenchefin.

Das Beispiel mit der Stärke steht für die Stärke von HTS – nämlich auch kurzfristig und flexibel Lösungen zu finden. „Das Wort Service ist nicht ohne Grund Teil unseres Firmennamens“, betont die Chefin. Die Mitarbeitenden seien für ihre Kunden und deren Produkte da. „Wir haben den Servicegedanken in jeder Abteilung“, berichtet sie und gibt ein Beispiel – wieder in Verbindung mit der Tapioka-Stärke. Der Kunde habe auf neue Säcke umgestellt. Das Problem: Sie passten gestapelt nicht mehr auf eine Palette, sondern standen über – was sich nicht mit einem vollautomatischen Lager beim Endkunden verträgt. Also machte ihr Lagermeister Bilder

und Vorschläge, wie sich das Problem lösen lässt. „Wir denken mit, als wäre es unsere Ware, schließlich wollen wir zufriedene Kunden und langfristige Kundenbeziehungen“, erläutert die Unternehmerin.

So sehr das Pulver aus der Maniok-Wurzel die Belegschaft von HTS zum Jahreswechsel auch im Griff hatte, so untypisch ist dieses Beispiel zugleich. Denn die Logistik von Lebensmitteln spielt bei dem Mittelständler eher eine untergeordnete Rolle. Die Spedition wickelt überwiegend Konsumgüter ab –

Das Unternehmen



Unser Mitgliedsunternehmen Hüttges Transport-Service (HTS) aus Kranenburg versteht sich als Komplettanbieter. Er deckt nahezu alle Bereiche der Logistik ab und wickelt für seine Kunden am liebsten Komplettpakete im Im- und Export ab. Das Familienunternehmen ist seit 1993 am Markt, beschäftigt rund 50 Mitarbeitende und unterhält neben Kranenburg noch einen Standort in Ridderkerk in der Nähe von Rotterdam.

Die bewirtschaftete Lagerfläche beläuft sich auf insgesamt 15.000 Quadratmeter, einen Teil davon nutzt das Unternehmen als Zolllager. HTS bietet auch Lkw-Verkehre an und unterhält eine Flotte von zehn eigenen Lkw – einen 18-Tonner mit Hebebühne und neun 40-Tonner. Mit dem Eigenfuhrpark bedient das Unternehmen in Deutschland die Postleitzahlgebiete 4 und 5 sowie die Niederlande. Bei Bedarf bietet die Spedition auch Luftfracht und Bahnverkehre an.



Beim Firmenjubiläum (von links): Raymond Westmaas, Geschäftsführer der Hüttges Transport-Service Nederland, der frühere Geschäftsführer Jürgen Esser, Firmengründer Heinz Hüttges, Geschäftsführerin Christine Hüttges und ihre Mutter Birgit Hüttges.



links unten:

Treue Belegschaft: Seit 30 Jahren dabei ist Fahrer Georg Hebben (mit Urkunde), ebenso Mitarbeiterin Ruth Krauß (links).

rechts unten:

Läuft: Mit einem eigenen Team trat das Logistikunternehmen zum Jahreswechsel beim Silvesterlauf in Goch-Pfalzdorf an.



ob Kosmetik, Gartenbedarf, Deko-Artikel, Ein-Euro-Ware oder Papier. „Alles, was Handelsware ist, nehmen wir mit Kuschhand“, sagt die Firmenchefin. Am liebsten sind ihr komplexe Logistikgeschäfte – „sodass jede Abteilung etwas davon hat.“ Als Beispiel nennt Christine Hüttges Sendungen von China nach Deutschland. Hier müssen nicht nur die Seefracht und der Nachlauf ab Rotterdam organisiert werden. Das Ganze muss auch verzollt und in den freien Verkehr überführt werden.

Was den zuletzt genannten Punkt – die Zoll-Expertise – angeht, hat HTS langjährige Erfahrung. Als Grenzspedition gegründet, war das Thema Zoll immer eines der Steckenpferde. Das Team am Standort Rotterdam ist fit mit Fiskal-

verzollungen, kann Kunden also Liquiditätsvorteile beschere, indem diese sich die hohe Einfuhrumsatzsteuer in den Niederlanden von 21 Prozent sparen. Als weiteren Service unterhält HTS am Stammsitz in Kranenburg ein Zolllager. Die Lagerfläche insgesamt beläuft sich auf 15.000 Quadratmeter.

Um das aktuell vierköpfige Team in der Zollabteilung zu entlasten und um seine Digitalkompetenz auszubauen, setzt HTS auch auf Künstliche Intelligenz (KI). Seit März vorigen Jahres hat das Unternehmen eine KI-Lösung des Anbieters Digicust aus Österreich im Einsatz. In Sekundenschnelle scannt diese Dokumente wie Handelsrechnungen und fasst unterschiedliche Warengruppen darauf zusammen. Die Leute in der

Zollabteilung müssen sich die Handelsrechnungen, die Dutzende von Seiten umfassen können, also nicht mehr selbst anschauen, sondern können dies der KI überlassen. Sie müssen lediglich noch einen finalen Check vornehmen und können die von der KI bereitgestellten Daten ins System übernehmen.

Die Mitarbeiter werden also weiterhin benötigt. „Wir schaffen sie nicht ab, sondern sorgen für Entlastung“, betont Christine Hüttges. Den Charme sieht sie darin, dass ihre Leute Zeit gewinnen, die sie sonst mit wiederkehrenden, monotonen Tätigkeiten verlieren. Auch gefällt ihr der Gedanke daran, dass künftig alles noch schneller gehen kann. „Skalierung ist das A und O“, sagt sie und ergänzt: „Die KI ist immer

Macht der Familie

Hüttges Transport-Service (HTS) ist wieder komplett in Familienhand. Christine Hüttges führt seit Jahresbeginn 2025 die Geschäfte der Spedition allein, nachdem ihr Vorgänger – der externe Geschäftsführer – Jürgen Esser viele Jahre die Geschicke der Spedition gelenkt hatte. Ebenfalls im Unternehmen aktiv sind Christine Hüttges' Mutter Birgit Hüttges, die sich um die Bereiche Personal und Buchhaltung kümmert, sowie ihr Bruder Tim Hüttges, der im Lager tätig ist.

Hin und wieder schaut Heinz Hüttges rein, der inzwischen über 90 Jahre alt ist. Zum 1. Januar 1993 hatte er das Unternehmen gegründet. Sein Sohn Michael Hüttges war 2007 überraschend verstorben, sodass Jürgen Esser ins Unternehmen kam. „Er hat uns nach dem Tod meines Vaters in einer schwierigen Situation unterstützt und uns im Lauf der Jahre zu dem gemacht, was wir heute sind, dafür bin ich ihm sehr dankbar“, sagt Christine Hüttges.

zur Stelle – sie kennt keine Krankheit und keinen Sommerurlaub.“

Die Unternehmerin warnt aber auch vor zu großen Erwartungen auf sofortige Effekte: „Wir haben die KI fast ein Jahr lang erprobt und entwickelt“, bilanziert sie. „Jetzt sind wir so weit, dass sie im zuverlässigen Bereich arbeitet.“ Es braucht wie beim Sport eben einen langen Atem. Doch die Ausdauer zahlt sich aus – das gilt eben auch bei der KI. Hat sie erst einmal richtig Laufen gelernt, kann auch sie eines Tages Höchstleistungen erbringen.

Matthias Rathmann

Das Lager in Kranenburg mit dem markanten Firmenlogo ist schon von weitem sichtbar.



Einsatz von Elektro-Lkw

Was bei der E-Mobilität wirklich zählt

Wer Elektro-Lkw in seine Flotte aufnimmt, muss genau kalkulieren. Wie der Einsatz wirtschaftlich werden und der Stromer gegenüber dem Diesel sogar im Vorteil sein kann, erläuterte TC09-Vorstand Josef Perisa bei der hybriden MV im Februar.

Einige Unternehmen aus unserem Mitgliederkreis setzen bereits Elektro-Lkw ein. Andere haben noch keine Erfahrungen sammeln können und sind dankbar über Informationen und Erkenntnisse zur Elektrifizierung der Flotte. Diesem Bedarf trug Transcoop09-Vorstand Josef Perisa bei unserer hybriden Mitgliederversammlung (MV) Anfang Februar in Senden Rechnung. Er gab Handlungsempfehlungen für Einsteiger und erläuterte, worauf es im Betrieb der Fahrzeuge ankommt, um eine Kostenparität gegenüber dem Diesel-Lkw zu erreichen.

Andre Wessels, Geschäftsführer unseres Mitgliedsunternehmens Wessels Logistik aus Rhede, ergänzte den Vortrag um Erkenntnisse aus der Praxis. Sieben Elektro-Trucks sind für das Logistikunternehmen bereits im Einsatz, weitere sieben sind bestellt. Die Lkw sind teilweise Tag und Nacht unterwegs, mitunter auch schon im Fernverkehr. Am Depot stehen Wessels Logistik eigene Schnellladesäulen zur Verfügung, ergänzt um einen Speicher. Dort wird der Strom gepuffert, den das Unternehmen nach Möglichkeit einkauft, wenn die Preise an der Leipziger Strombörse entsprechend niedrig sind. Das richtige Timing ist entscheidend. „Wir erleben dort Preissprünge von fünf bis zehn Cent, im Sommer sogar um bis zu 20 Cent am Tag“, berichtete der Unternehmer.



Es lohnt sich, gut zu rechnen – denn der Strompreis ist eine der wichtigsten Stellschrauben auf dem Weg zu einem wirtschaftlichen Betrieb der Elektro-Trucks. Als Faustformel gilt: Mehr als 40 Cent pro kWh sollte der Strom nicht kosten, wie Josef Perisa exemplarisch vorrechnete. Bei 39,2 Cent pro kWh herrsche Preisparität zum Diesel, darunter sei der Elektro-Lkw im Vorteil. Dieser Rechnung liegen ein Dieselpreis von 1,69 Euro pro Liter, ein Dieserverbrauch von 28 Litern und ein Stromverbrauch von 120 kWh auf 100 Kilometern zu Grunde (siehe Beispielrechnung).

„Beim Unterwegs-Laden ist ein Strompreis von unter 40 Cent aber unrealistisch“, erläuterte der TC09-Chef. Zuverlässiges und günstiges Depotladen auf dem eigenen Betriebsgelände sei deshalb Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlichen Einsatz. Unternehmen müssen bei der neuen Antriebstechnologie aber nicht nur die variablen Kosten im Blick haben, sondern auch die Kosten für den Erwerb des Fahrzeugs und den Aufbau der Ladeinfrastruktur. Das TC09-Rechenbeispiel setzt vorsichtig 2.000 Euro an Mehrkosten pro Monat für einen Elektro-Lkw an.

Auf der anderen Seite gibt es auch Vorteile: Null-Emissions-Fahrzeuge profitieren bis 30. Juni 2031 von einer Mautbefreiung. Damit dieser Effekt zum Tragen kommt, müssen die Trucks möglichst viele Kilometer am Tag absolvieren. „Damit die Mehrkosten über die Mautersparnis gedeckt werden, muss eine Elektro-Sattelzugmaschine etwa 300 Kilometer am Tag auf mautpflichtigen Straßen zurücklegen“, erläuterte Josef Perisa (siehe Beispielrechnung).

Der TC09-Vorstand machte aber auch deutlich, dass es nicht nur ums Kompensieren der Mehrkosten geht. „Wir müssen auch Geld damit verdienen“, betonte er. Unternehmen sollten mit ihren Energieanbietern offen über die Strompreise reden. Hilfreich sei auch die Nutzung einer Photovoltaikanlage, um eigenen und preiswerten Sonnenstrom zu erzeugen. Um diesen auch puffern zu können, seien Stromspeicher sinnvoll, die in der Anschaffung aber noch sehr teuer seien.

Dass sich Elektro-Lkw für die Logistik eignen, machte der Kooperations-Chef anhand von zwei Fallstudien des Öko-

Bereit zum Laden: Elektro-Zugmaschine von DAF an einer Alpitronic-Schnellladesäule bei unserem Mitgliedsunternehmen Diez.

Instituts deutlich. Die Wissenschaftler hatten 23 reale Fernverkehrs-Tages-touren der Rigerink-Logistikgruppe aus Nordhorn untersucht. Dabei zeigte sich, dass die Trucks mit ihren Reichweiten von 500 bis 600 Kilometern die Aufgaben gut meistern. Ein Zwischenladen war nur bei vier von zehn Fahrten erforderlich und konnte in der Regel in die vorgeschriebenen Pausen integriert werden. Als problematisch stellte sich nur das Laden nachts heraus, wenn das eigene Depot nicht erreicht wurde und öffentliche Ladestellen nicht geeignet oder nur schwer erreichbar waren.

Im zweiten Praxisfall setzte sich das Öko-Institut mit der vollständigen Elektrifizierung einer Niederlassung des Logistikdienstleisters Dachser mit 250 Fahrzeugen auseinander. Die Trucks müssten nach ihrer Rückkehr ins Depot zwingend zeitversetzt geladen werden, um extreme Lastspitzen von bis zu 27 Megawatt zu vermeiden. Durch die zusätzliche Nutzung eines Speichers kann der Spitzenbedarf sogar auf „nur“ noch 3,8 Megawatt gedrückt werden. Die Elektrifizierung sei grundsätzlich möglich, erfordere aber häufiges Umparken der Lkw und komplett neue Abläufe.

Auch bei Wessels Logistik ist durch die neue Antriebsart ein Umdenken erforderlich. „Man muss aber auch Spaß an dem Thema haben“, verdeutlichte Unternehmer Andre Wessels. „Wir sind schließlich nicht mit Strom, Watt, Volt und Kilowattstunden groß geworden.“

Matthias Rathmann

Gut kalkuliert: Diesel vs. Elektro

Preisparität im Betrieb herstellen

Diesel

angenommener Verbrauch 28 Liter auf 100 km
angenommener Preis 1,69 Euro pro Liter
28 Liter x 1,69 Euro = 47,32 Euro je 100 km bzw. 47 Cent/km

Elektro

angenommener Verbrauch 120 kWh auf 100 km
angenommener Preis 39,2 Cent pro kWh
120 kWh x 39,2 Cent = 47,04 Euro je 100 km bzw. 47 Cent/km

→ Kann der Elektro-Lkw Strom für 39,2 Cent/kWh beziehen, herrscht Preisparität zum Diesel

Mehrkosten beim Erwerb ausgleichen

Mehrkosten für E-Zugmaschine im Monat: 2.000 Euro
- 5.900 Mautkilometer x 34 Cent je km: 2.000 Euro

0 Euro

→ Elektro-Zugmaschine muss 5.900 km im Monat oder 300 km am Tag zurücklegen, um die Mehrkosten durch den Mautvorteil zu kompensieren

Neues im Lkw-Kartell

Schadenersatz rückt näher



Foto: Rathmann

Was wurde eigentlich aus den Klagen gegen das Lkw-Kartell? Zehn Jahre ist es inzwischen her, dass unsere Unternehmen vor Gericht gezogen sind. Nun befinden sie sich endlich auf der Zielgeraden.

Das Warten hat sich gelohnt. Zehn Jahre, nachdem mehrere unserer Mitgliedsunternehmen wegen überhöhter Preise für neue Trucks Klage gegen das sogenannte Lkw-Kartell eingereicht haben, kommen sie dem Schadenersatz näher. „Wir hätten nie gedacht, dass es so lange dauern würde“, berichtete der für unsere Unternehmen tätige Rechtsanwalt Janós Morlin von der Kanzlei SGP Schneider Geiwitz aus Ulm bei unserer hybriden Mitgliederversammlung (MV) Anfang Februar.

Das Team bei SGP Schneider Geiwitz hatte die Erwartung gehegt, dass es nach spätestens drei Jahren zu Vergleichen kommen würde. Die Vielzahl an Klagen habe die Gerichtskanäle jedoch verstopft und alles in die Länge gezogen, erläuterte Morlin. Allein 350 Klagen seien vorm Landgericht Stuttgart eingereicht worden – davon fast ein Drittel durch seine Kanzlei. „Doch nun sind wir auf den letzten Metern und unserem Ziel so nahe wie noch nie“, berichtete er und empfahl den Unternehmen, durchzuhalten.

Jurist Morlin wies auf das Landgericht Berlin hin, das den entstandenen Schaden für einen Lkw-Käufer auf fünf Prozent plus Zinsen geschätzt habe. Dieser Einschätzung sei das Landgericht Stuttgart gefolgt, das in einem

Geld zurück? Unsere Unternehmen können bei einem Kaufpreis von 70.000 Euro mit rund 7.000 Euro Schadenersatz kalkulieren.

Urteil 2025 den Nachteil für den Kunden ebenfalls auf fünf Prozent plus Zinsen beziffert habe. „Das ist kein wirklich erfreulicher Schadenersatz, aber definitiv besser als nichts“, erklärte der Rechtsanwalt und Fachanwalt für Geld- und Kapitalrecht. „Ein erster Pflock ist eingeschlagen, und unterm Strich kommen wir mit Zinsen auf zehn Prozent“, erläuterte er.

Heißt konkret: Bei einem durchschnittlichen Kaufpreis von 70.000 Euro beläuft sich der Schadenersatz auf einen Wert von rund 7.000 Euro. 70.000 Euro entspricht nicht dem aktuellen Preis

für einen Lkw; die Preisabsprachen liegen mehrere Jahre zurück. Nach Erkenntnissen der EU-Kommission war das Lkw-Kartell seit 1997 aktiv. Über einen Zeitraum von 14 Jahren wirkten alle europäischen Lkw-Hersteller daran mit.

Die fünf Prozent Schadenersatz plus fünf Prozent Zinsen sind für unsere Unternehmen aber eher die untere Linie, wie unser Anwalt ausführte. Nach den bisherigen Urteilen hätten sowohl die Kartellanten als auch die betroffenen Spediteure Rechtsmittel eingelegt, um einen für sie niedrigeren beziehungsweise höheren Schadenersatz zu erreichen. „Rückendeckung erhalten wir nun vom Oberlandesgericht Stuttgart, das vor wenigen Wochen ein Urteil erlassen und einen Schätzansatz präsentiert hat, der auf 17 Prozent kam“, erläuterte Janós Morlin. „Das heißt nicht, dass wir nun 17 Prozent sehen werden, aber dass es über die fünf Prozent hinausgeht.“

Mit den nun gefällten Urteilen und Schätzwerten hätten die Gerichte Pflöcke eingeschlagen und einen Nährboden für Vergleiche geschaffen. Die Bereitschaft der sieben Fahrzeugbauer, sich außergerichtlich zu einigen, habe sich verändert. „Sie beginnen, Gespräche zu führen.“

Die TC09-Unternehmen haben ihre Klagen an unterschiedlichen Gerichten in Stuttgart, München, Nürnberg und Düsseldorf eingelegt – abhängig auch von ihren jeweiligen Firmensitzen. In nächster Instanz sind nun die Richter an den jeweiligen Oberlandesgerichten gefragt. Ein Fall ging sogar weiter bis vor den Bundesgerichtshof in Karlsruhe. Spätestens mit dem Urteil in letzter Instanz zum Lkw-Kartell wird der lange Klageweg dann sein Ende finden.

Matthias Rathmann

Neues in Sachen Maut-Klage

Das Verwaltungsgericht Köln hat im März 2024 entschieden, dass die Lkw-Maut vom 1. Oktober 2015 bis zum 27. Oktober 2020 fehlerhaft erhoben wurde und den Weg für eine Rückerstattung freigemacht (AZ: 14 K 6556/20). Konkret geht es um die Kosten für die Verkehrspolizei. Diese durften wegen Vorgaben der EU-Wegekostenrichtlinie nicht in die Berechnung der Mautsätze einbezogen werden. Dabei geht es um einen Kostenanteil von 5,86 Prozent im Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2018 und von 4,44 Prozent im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 27. Oktober 2020.

Rechtsanwalt Janós Morlin beziffert die Zahl der aktuell laufenden Mautverfahren auf rund 150. Die Hälfte

davon ist vor dem Verwaltungsgericht Köln anhängig, darunter sind auch Klagen von TC09-Unternehmen. Am 24. Februar sollte es in Köln eine mündliche Verhandlung geben, in der über die Klagen entschieden werden und Fragen zur Zulässigkeit beantwortet werden sollten. Morlin berichtete davon, dass Speditionen versucht hätten, die zu viel bezahlte Maut über das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zurückerstattet zu bekommen, dabei aber keinen Erfolg hatten. „Daher ist es erfreulich, dass es diesen Verhandlungstermin gibt und wir Klarheit bekommen, wohin die Reise geht.“ Die Erwartung des Anwalts: dass das BALM danach in die Abwicklung geht und die zu viel bezahlte Maut zurückerstattet.

Gut zu wissen

Das Kartell

Die EU-Kommission hat im Juli 2016 gegen fünf der damals sieben europäischen Lkw-Hersteller wegen illegaler Preisabsprachen eine Geldbuße von insgesamt 2,93 Milliarden Euro verhängt. Der Fahrzeugbauer MAN entging der Strafe durch eine Selbstanzeige. Der schwedische Marktgleiter Scania wurde gesondert beurteilt und musste eine Strafzahlung von 880 Millionen Euro leisten. Nach Angaben der Kommission war das 1997 gegründete Kartell rund 14 Jahre lang aktiv. Auf höchster Ebene hätten sich die Unternehmen unerlaubterweise über Verkaufspreise sowie über die Zeitpläne für die Einführung abgasmindernder Technologien verständigt.

Die Rolle von Scania

Scania hatte sich gegen die Geldbuße juristisch zur Wehr gesetzt, der Europäische Gerichtshof bestätigte im Februar 2024 jedoch die Strafzahlung. Dies habe die Verjährung der Ansprüche gegenüber Scania gehemmt, erläuterte Anwalt János Morlin. In der Folge können geschädigte Flottenbetreiber noch immer gegen den schwedischen Fahrzeugbauer vor Gericht ziehen – tendenziell aber nur noch für Käufe ab dem Jahr 2002. Die Ansprüche davor sind nach Einschätzung des Juristen verjährt. Ein weiterer Hinweis von ihm: Da Scania gesamtschuldnerisch haftet, können Speditionen versuchen, auch Ansprüche gegenüber den anderen Fahrzeugbauern bei Scania geltend zu machen.

TERMINE

> BITTE VORMERKEN

DISPONENTEN-JOUR FIXE

Nächste Termine:

Mittwoch 15. April
Mittwoch 19. August
Mittwoch 21. Oktober
Mittwoch 16. Dezember

Weitere Infos gibt es bei
karel.jansen@tc09.de

SAVE THE DATE

Der Termin für den nächsten
TC09-Kongress steht:
22. April 2026
in der Oldtimerfabrik in Neu-Ulm
 bitte vormerken!

IMPRESSUM

Herausgeber:
 Transcoop09 AG
 Robert-Bosch-Straße 3
 89250 Senden
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



Vorsicht vor Dauerstress

Kein Raubbau an der Gesundheit

Chefs sollten eine mögliche Suchterkrankung eines Mitarbeitenden nicht ignorieren, sondern handeln. Genauso wichtig ist es aber, auch auf die eigene Gesundheit zu achten.

Millionen Deutsche sind abhängig – von Alkohol, Tabakprodukten, Drogen und Medikamenten, aber auch von Spielautomaten. „Es gibt viele Arten von Süchten, die ganze Familien kaputt machen können“, sagte TC09-Vorstand Josef Persia. Um dafür die Augen zu öffnen, setzte er die Themen Gesundheit und Prävention auf die Tagesordnung unserer hybriden Mitgliederversammlung (MV) in Senden.

Sind Mitarbeiter suchtkrank oder laufen Gefahr, abhängig zu werden, dürfen die Vorgesetzten nicht wegschauen. „Warten Sie nicht, wenn Auffälligkeiten da sind“, so der Appell von Jürgen Haringer, Ansprechpartner für Suchtfragen bei der Universität Ulm. „Das Thema verschwindet nicht, sondern wird für alle immer schlimmer“, warnte er. Es sei ein Irrglaube, zu denken, betroffene Mitarbeiter im Büro könnten – im Gegensatz zu einem alkoholisierten Lkw-Fahrer – keinen Schaden anrichten: „Macht er etwas in der Abrechnung falsch, kostet Sie das einen Haufen Geld – oder führt zum Verlust von Kunden.“

Vorgesetzte könnten mögliche Abhängigkeiten ihrer Beschäftigten in der Regel gut wahrnehmen, denn es gebe typische Anzeichen. Dazu zählten das häufige Verlassen des Arbeitsplatzes (wenn etwa im Spind oder im Auto Alkohol deponiert ist), Nervosität, Gereiztheit, Zittern, rote Augen, Geldsorgen (der Drogenkonsum hat seinen Preis), eine Persönlichkeitsveränderung und häufige Krankmeldungen. „Wenn Sie den Verdacht haben, dass eine Suchterkrankung vorliegt, müssen Sie das ansprechen“, betonte Haringer. Das Format dafür sei ein Fürsorgegespräch, in dem solche Dinge angesprochen und über Hilfsangebote gesprochen wird. An der Uni Ulm gibt es eine Betriebsverein-



Vanessa Krieweth sprach bewundernswert offen über ihre Krebserkrankung. Sie appellierte an ihre Unternehmerkollegen, die Vorsorge-Angebote der Kassen wahrzunehmen.

barung, in der alle Schritte beschrieben sind, wie bei Suchterkrankungen vorgegangen wird – von der Prävention bis zur Wiedereingliederung.

Vorgesetzte haben eine Verantwortung für ihre Mitarbeitenden – aber auch für sich selbst. Das machte Vanessa Krieweth sehr deutlich, die neun Jahre lang Geschäftsführerin bei unserem Mitgliedsunternehmen Sotraprint aus Neunkirchen am Sand war. Sehr offen und ergreifend sprach sie über ihre Krebserkrankung, für die eine chronische Stressbelastung der wahrscheinliche Auslöser war. Seit ihrer Diagnose vor vier Jahren stellte sie sich einer Vielzahl an Operationen sowie Chemo- und Antikörpertherapien. Transcoop09 organisierte auch einen Spendenaufruf, um sie bei den kostspieligen Maßnahmen zu unterstützen. „Das hat mir sehr viel bedeutet“, sagte sie.

Sie sei im Hamsterrad der Selbstständigkeit gefangen gewesen, habe unendlich lange Arbeitstage gehabt und sei

fremdbestimmt gewesen. „Man grübelt zu Hause und kann nicht schlafen“, berichtete sie. Das verursache chronischen Stress, der zum Gesundheitsrisiko werde. Vanessa Krieweth appellierte an ihre zugeschalteten Unternehmerkollegen, ihre Gesundheit ernst zu nehmen. „Treibt keinen Schindluder mit ihr und macht es besser als ich!“ Sie ermunterte die Entscheider, die kostenfrei von den Kassen angebotenen Vorsorge-Untersuchungen wahrzunehmen – ab 30 Jahren gebe es Angebote für Frauen zur Brustkrebs-Vorsorge und ab 50 Jahren für beide Geschlechter zur Darmkrebs-Vorsorge. „Man muss nichts dafür bezahlen – und trotzdem machen wir es nicht“, bedauerte die Spediteurin.

Mit ihrem Mann hatte sie angesichts des hohen Stresspegels eine Auszeit geplant. Die Pferde-Liebhaberin wollte einen Reitstall in Südfrankreich eröffnen. Doch die Krankheit machte ihr einen Strich durch die Rechnung. Nun habe sie das Gefühl, dass eine Therapie anschlage. „Vielleicht wird es ja noch etwas mit unserem Reitstall“, sagte sie. Wir alle wünschen es ihr. In dem Fall – so die Zusage des TC09-Teams – wird es auch eine MV in Frankreich geben.

Matthias Rathmann

Sucht in Zahlen

Suchterkrankungen sind keine Randerscheinung. Hier die Zahlen

- 1,7 Millionen Menschen sind alkoholabhängig**
- 1,8 Millionen Menschen sind medikamentenabhängig**
- 4,3 Millionen Menschen sind abhängig von Tabakprodukten**
- 1,3 Millionen Menschen sind spielsüchtig**

Quelle: Deutsche Hauptstelle für Suchtfragen, Beauftragter der Bundesregierung für Sucht- und Drogenfragen, Glücksspielatlas

Anzeige



Kontakt:

Tel. +49 731 4939 1450 | julian.perisa@tc09.de

TC09 Trade AG

Edisonallee 21
 89231 Neu-Ulm

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

