

INHALT

Seite 2:
Suche nach Schnittmengen
Transcoop09 und BGL im Austausch.

Seite 3
Wachstum in der Logistik
Girr Logistik aus Graben weitet sein Engagement in der Logistik aus.

Seite 4/5
In der Kanzlerstadt
A.L.S. Arnsberg hat seinen Sitz, wo der Kanzler wohnt. Über Erwartungen an die Politik und die Pläne des Unternehmens.

Seite 6
Power im Vertrieb
Mit Karl Jansens Unterstützung wird TC09 seine Schlagkraft im Vertrieb ausbauen.

Seite 7
CO₂-Ersparnis nachweisen
Mit HVO können Flotten ihren CO₂-Fußabdruck verkleinern.

Seite 8
W&P elektrifiziert
Die Spedition baut eine Elektroflotte und einen Ladepark auf.

Das Team

Im Gegensatz zu früher gibt es in den Ministerien keine Beauftragten mehr – also im Bundesverkehrsministerium auch keinen Koordinator mehr für Güterverkehr und Logistik oder einen Schienenbeauftragten. Zwei neue Parlamentarische Staatssekretäre stehen Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder fortan zur Seite: Christian Hirte und Ulrich Lange. Christian Hirte (49), Wahlkreis Eisenach, ist seit 2008 für die CDU im Bundestag. Ulrich Lange (55), Wahlkreis Donau-Ries, zog 2009 für die CSU erstmals in den Bundestag ein. Beide sind Juristen.



Foto: BMW/Tobias Koch

Verkehrsminister Patrick Schnieder im Porträt

Ich bin der Neue

Patrick Schnieder? Für viele war er ein unbeschriebenes Blatt. Der neue Bundesverkehrsminister bringt aber durchaus politische Erfahrung mit – und das auch in der Verkehrspolitik.

Gruppenfoto am 6. Mai im Schloss Bellevue: Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier übergibt dem neuen Bundeskanzler Friedrich Merz und den neuen 17 Ministerinnen und Ministern ihre Ernennungsurkunden. Einer ragt über alle hinaus – Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder. Mit 2,02 Metern Körperlänge übertrifft der 57-Jährige sowohl den Kanzler (1,98 Meter) als auch Vizekanzler Lars Klingbeil (1,96 Meter).

In Anspielung auf seine Größe und seine Herkunft nennt er sich gerne den „Eifelturm“ (während der Turm in Paris mit zwei „f“ geschrieben wird). In der Eifel, genauer in der Gemeinde Arzfeld im Kreis Bitburg-Prüm, ist der studierte Jurist zu Hause. Für seinen Wohnort engagierte er sich zehn Jahre lang als Bürgermeister, ehe er für die CDU 2009 erstmals in den Bundestag gewählt wurde. Auch sein Vorgänger Volker Wissing kommt aus der Pfalz. Wie Wissing bewegt sich auch Schnieder in seiner Freizeit gerne an der frischen Luft, spielt Orgel und weiß die guten Tröpfchen seiner Region zu schätzen.

„Ich komme aus dem Wahlkreis mit den besten Getränken – seien es Bitburger, Gerolsteiner oder Mosel-Weine“, erzählt der neue Bundesverkehrsminister in seiner Podcast-Reihe „Eifelturm Talk“. Zur Premiere im Oktober hatte er

CDU-Generalsekretär Carsten Linnemann eingeladen. Seitdem hatte er acht weitere illustre Persönlichkeiten zu Gast.

Hörer merken, dass Schnieder – am 23. Februar mit 40,2 Prozent der Erststimmen direkt gewählt – Erfahrung im Politbetrieb mitbringt. Vielen außerhalb von Rheinland-Pfalz war der Name bis dato nämlich nicht geläufig. Doch bei näherem Hinschauen stellt man fest, dass der neue Hausherr in der Invalidenstraße 44 zuvor nicht nur Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion war, sondern von 2009 bis 2021 auch Mitglied im Verkehrsausschuss. Mit den Mobilitätsthemen ist er also vertraut: Mitte Mai stellte er die Leitlinien seines verkehrspolitischen Programms vor, das bei den Verbänden auf Zustimmung stößt. „Besonders zu begrüßen: die Entschlossenheit, verfügbare Mittel zügig in die Infrastruktur fließen zu lassen“, erklärt der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL). Die angekündigte Schließung von Autobahnlücken sei ein positives Signal.

Für Schnieder selbst eine Herzensangelegenheit: der Lückenschluss der A1 in der Eifel. Aktuell fehlt ein 25 Kilometer langes Stück zwischen Blankenheim in Nordrhein-Westfalen und Kelberg in Rheinland-Pfalz. Ist das Teilstück geschlossen, hätte Deutschland eine 730 Kilometer lange durchgängige Verbindung von der Ostsee bis nach Frankreich. Verschiedene Klagen verzögern aktuell jedoch den Weiterbau.

Matthias Rathmann

EDITORIAL



Foto: TC09

Willkommen!!

Nun ist alles umgesetzt und die neuen Player sind am Start. Endlich kann es losgehen und die Akteure haben auch alle sofort sehr viel zu tun.

Es sind reichlich Aufgaben von den Vorgängerregierungen übrig geblieben, die dringend abgearbeitet werden müssen. Gleichzeitig haben die Neuen aber auch Neues vor. Hier wird es wichtig sein, spürbare Impulse zu setzen, die auch die Unternehmen animieren, weiterhin aktiv, aber auch innovativ zu agieren.

Mal schauen, ob die mit viel Hoffnung erwartete Messe Transport Logistic dazu beitragen kann, weitere zündende Effekte hervorzubringen.

Aktuell geht der Daumen schon einmal nach oben. Mehr Geschäft wie auch bessere Preise tragen dazu bei, dass die Stimmung in der Branche sich definitiv aufhellt.

Bleibt zu hoffen, dass die aktuelle Lage zumindest so anhält beziehungsweise im besten Falle noch weiter anzieht.

Ich wünsche allen viel Freude beim Lesen unserer aktuellen Ausgabe und weiterhin frohes Schaffen.

Josef Perisa

Transcoop zum Austausch beim BGL in Frankfurt

Netzwerke loten Kooperation aus

Künstliche Intelligenz, Miettrailer, wechselseitige Information, Begegnungsverkehr und mehr: Der Branchenverband BGL und Transcoop09 haben über aktuelle Themen und Möglichkeiten der Zusammenarbeit gesprochen.

Haus des Verkehrsgewerbes in Frankfurt, zehnter Stock: Vom Besprechungsraum des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) reicht der Blick bis zu den Hochhäusern des Bankenviertels. Auf dem Fenstersims davor sitzen zwei Brummi-Figuren. Die roten Symbolfiguren des Verbands dürfen wahlweise nach draußen blicken und die Aussicht genießen oder sich nach innen wenden und den Gesprächen am großen Besprechungstisch lauschen.

Kürzlich drehte sich da alles um Möglichkeiten einer Kooperation zwischen BGL und Transcoop09. Unser Vorstand Josef Perisa war vor Ort, um sich mit drei Akteuren des Verbands intensiv auszutauschen. Mit von der Partie waren Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Miriam Schwarze von der Stabsstelle Vorstand und Leiterin der Grundsatzabteilung, sowie Roger Schwarz, Leiter Technik und Geschäftsführer des Netzwerks für temperaturgeführte Transporte, Transfrigoroute Deutschland.

Näher ging Transcoop09-Chef Perisa unter anderem auf die Themen Künstliche Intelligenz (KI) und Flottenmanagement ein. Er berichtete über die Fortschritte, die unser digitaler Mitarbeiter Alf bereits sowohl in der Zentrale in Neu-Ulm als auch im Kundeneinsatz



BGL trifft Transcoop09 (von links): Roger Schwarz, Miriam Schwarze und Prof. Dr. Dirk Engelhardt (alle BGL) sowie Josef Perisa und Matthias Rathmann (beide Transcoop09).

macht. Ferner stellte er unseren Webshop mit rund 170.000 Artikeln sowie unsere Trailer-Mietangebote vor.

BGL-Vorstandssprecher Engelhardt wiederum sprach aktuelle Entwicklungen und neue Initiativen seines Verbands an. Zu den neuen Initiativen zählen die Kampagne #ichfahrfrühdich – transport made in Germany und das BGL-Unternehmerinnennetzwerk, das bei der Jahrestagung des Verbands vorigen September in Potsdam an den Start ging. Waren auf Anhieb rund 30 Frauen dabei, ist das Netzwerk inzwischen auf rund 80 Entscheiderinnen aus der Logistik gewachsen.

Wer mehr zu #ichfahrfrühdich und das Unternehmerinnennetzwerk erfahren möchte, dem sei der BGL-Podcast „just in time“ ans Herz gelegt. #ichfahrfrühdich löst die Kampagne „Maut Everest“ ab, die der Verband vor der Einführung der CO₂-Maut gestartet hat, um die Öffentlichkeit auf die Folgen hinzuweisen. Sie soll das Image der mittelständisch geprägten Transportbranche verbessern, auch über die Landesgrenzen hinweg. „Jeder hält es für selbstverständlich, dass die Supermarktregale gefüllt sind. Das ist ein Punkt, der uns ärgert“, erläutert Prof. Engelhardt in dem Podcast zur Kampagne. Ziel sei es, auf die Leistung der Unternehmen, aber auch der Fahrer aufmerksam zu machen, die jeden Tag für uns unterwegs sind. „Wir waren sofort begeistert“, bestätigt Unternehmer Klaus Akkermann, Chef des Fahrzeuglogistikers Akkermann Transporte aus dem niedersächsischen Moormerland und Mitglied im BGL-Aufsichtsrat.

Was das neue Unternehmerinnen-Netzwerk des BGL angeht, war es das Ziel, Unternehmerinnen zu vernetzen und sich untereinander stärker zu unterstützen. Gründungsmitglied ist Unternehmerin Sandra Herbst, Geschäftsführerin von Herbst Transporte aus Bamberg und wie Klaus Akkermann Mitglied im BGL-Aufsichtsrat. „Wir wollen Frauen sichtbarer machen und ermutigen, für sich selbst und ihre Führung einzustehen“, erklärt sie im Podcast. Im eigenen Unternehmen habe sie ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter. „Mich freut es, dass sich Frauen heute ernsthaft für Transport und Logistik interessieren – Bereiche, die früher männerbehaftet waren.“ Auch den Brummi gibt es seit Jahren schon als weibliches Pendant – Brummhilde nennt sie sich und darf wahrscheinlich auch hin und wieder aus dem Fenster blicken.

Matthias Rathmann

Marode Infrastruktur belastet Unternehmen

Straßen auf Vordermann bringen

44 Tonnen überall? Mit zehn Prozent mehr Gesamtgewicht könnten Flottenbetreiber ihre Effizienz erhöhen und die Zahl ihrer Transporte reduzieren. Doch alle bisherigen Vorstöße in Richtung Politik, vier Tonnen mehr generell zu erlauben, blieben erfolglos. Im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr sind vier Tonnen mehr seit Jahr und Tag möglich. Doch bei allen guten Argumenten, die für eine flächendeckende Freigabe von 44 Tonnen sprechen – aktuell sind wir weiter denn je davon entfernt. Der Grund: Unsere Verkehrsinfrastruktur – vor Jahren einmal ein Pfund, mit dem die Republik wuchern konnte – ist in die Jahre gekommen und durch fehlende Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen massiv beeinträchtigt. Fast kein Politiker will ihr noch mehr Lasten zumuten. Schwerlastspediteure können davon ein Lied singen. Sie müssen sich

lange in Geduld üben, ehe sie für ihre geplanten Transporte eine Freigabe erhalten. Die Behörden sind übervorsichtig, wenn es zum Beispiel um die Überfahrt von Schwertransporten auf Brücken geht.

Der neue Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder hat den Handlungsbedarf erkannt. Bei der Vorstellung seines Regierungsprogramms betonte er: „Wir beenden den Sanierungsstau bei der Infrastruktur.“ Er setzt auf schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren, schnellere Entscheidungen und mehr Digitalisierung. Seine Vorgänger mögen das auch schon versprochen haben. Der Unterschied: Schnieder hat im Gegensatz zu Wissing, Dobrindt & Co. auch das nötige Kleingeld. Dank des Sondervermögens für die Infrastruktur kann er wichtige Projekte sauber finanzieren. „Deutschland hat keine Zeit zu verlie-

ren“, sagt der Minister. Recht hat er: Schließlich kommt es uns alle teuer zu stehen, wenn wir die Infrastruktur weiter auf Verschleiß fahren. Voriges Jahr beliefen sich die durch Staus verursachten Kosten in Deutschland nach Berechnungen des Technologieunternehmens Inrix auf 3,6 Milliarden Euro. 43 Stunden haben wir alle im Schnitt danach im Stau verbracht.

CDU-Politiker Schnieder erklärt, dass der Zustand unserer Infrastruktur für Betriebe gar existenzbedrohend sein kann. Das ist nicht übertrieben. Für Logistikunternehmen sind die Folgen besonders drastisch. Es leidet die Produktivität, wenn das Zeitfenster beim Empfänger verpasst oder eine zweite Schicht über den Haufen geworfen wird. Auch unsere Mitgliedsunternehmen leiden unter den Staus, im Sauerland seit fast vier Jahren durch die Sperrung der



Der neue Verkehrsminister hat das Problem erkannt, jetzt müssen Taten folgen, findet Matthias Rathmann.

A45 bei Lüdenscheid. Abhilfe naht: Der Wille ist da, das Problem ist erkannt, die Finanzierung steht. Jetzt muss es schnellstens an die Umsetzung gehen. Bringen wir unsere Verkehrswege auf Vordermann, steigen auch die Chancen, dass 44 Tonnen flächendeckend in Deutschland möglich werden.

Matthias Rathmann

Girr Logistik nimmt neue Halle in Betrieb

Wachstum in der Logistik

Obgleich Girr Logistik die Logistik im Namen trägt, ist sie bei dem Familienunternehmen noch ein zartes Pflänzchen. Das junge Geschäftsfeld entwickelt sich jedoch rasant. In Oktober nimmt das Unternehmen eine neue Halle in Betrieb und plant bereits die nächste.

Bis vor wenigen Wochen noch regnete es rein. Der Boden konnte wegen der Nässe daher nicht gelegt werden. Doch ist das Dach erst dicht, kann es auch im Inneren des Gebäudes weitergehen. Wetterbedingt gibt es auf der Baustelle einen kleinen Verzug. Doch Oliver Girr trägt es mit Fassung: Zum 1. Oktober will er sein neues Lager in Betrieb nehmen. Das hält er für machbar. Der 1. Juli – der zuerst im Raum stand – wäre ihm zu ehrgeizig geworden, wie er beim Gespräch mit der Transcoop09-Zeitung Ende April durchblicken ließ.

Das neue Bauprojekt markiert einen weiteren Meilenstein in der Firmengeschichte des 1989 gegründeten Familienunternehmens in Graben bei Augsburg. Dahinter steht die bis dato größte Einzelinvestition mit rund 3,5 Millionen Euro. Prokurist Oliver Girr, Sohn des Firmengründers Robert Girr, ist über-

zeugt, dass das in einer Immobilie gebundene Kapital gut angelegt ist. Die Planung geht sogar schon weiter. „Vor wenigen Wochen haben wir ein weiteres Grundstück nur etwa 50 Meter entfernt gekauft“, berichtet der 42-Jährige

Damit stehen dem Unternehmen weitere 9.500 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Darauf – so die Überlegung – könnte eine 5.500 bis 6.500 Quadratmeter große Halle entstehen. Die Logistikfläche würde damit perspektivisch um ein Drittel auf 20.000 Quadratmeter wachsen. Die Feinplanung beginnt aber erst, wenn die aktuelle Baustelle abgeschlossen ist.



Über den Bauplänen und vor der Baustelle: Prokurist Oliver Girr macht sich ein Bild vom Baufortschritt.

Anfang an gut ausgelastet: Girr Logistik wird ein Bestandsgeschäft für einen Kunden aus der Verpackungsindustrie darin ansiedeln, muss also nicht erst Neukunden akquirieren. Zuvor wickelte das Unternehmen diese Aktivitäten in einer angemieteten Halle in Augsburg ab. Dort betreibt Girr Logistik zwei Läger, ein weiteres hat der Mittelständler im nahen Gessertshausen angemietet.

Von der neuen Halle, die unmittelbar an das Lager- und Bürogebäude in Graben grenzt, wird Girr Logistik einen regionalen Großhändler bedienen. Am Anfang werden es voraussichtlich zehn Lkw-Bewegungen am Tag sein, in Hochzei-

te er erst, wenn sein Unternehmen die nötige Energie selbst erzeugen und für die Trucks bereit stellen und speichern kann. „Dann wird ein Business Case draus“, sagt der zweifache Familienvater.

Auf die neue Halle freut sich der Prokurist nicht nur wegen der Lagerfläche, sondern auch wegen einiger Besonderheiten an dem Gebäude. Auf Bauplänen enthüllt er, was oberhalb von Kartons, Paletten & Co. geplant ist: Büros, Besprechungsräume und ein Fitnessstudio mit angeschlossenen Duschen. Ein Teil der Verwaltung wird in die neuen Büros wechseln – ebenso seine Eltern und er. Und das „Gym“ dürfen selbstverständ-



lich alle nutzen, ob vor oder nach der Arbeit beziehungsweise in der Mittagspause. Oliver Girr hat sich vorgenommen, die Cardiogeräte und Hanteln auch selbst zu nutzen. So bekomme man Arbeit und Ausgleich in einem Gebäude unter einen Hut.

Ein besonderes Highlight ist für ihn die geplante Brücke, die das bisherige mit dem neuen Gebäude verbindet. Sie führt über die gemeinsame Zufahrt zu beiden Immobilien und ermöglicht Austausch und Kommunikation zwischen den Beschäftigten auf der einen und der anderen Seite. Ein weiterer Vorteil: Sollte es einmal – wie nun so häufig in der Bauphase – regnen, wird niemand nass, der mal schnell von einem ins andere Gebäude wechseln möchte.

Matthias Rathmann

Mit Zuversicht

Girr Logistik ist nach eigenen Angaben gut ins Jahr gestartet. „Natürlich spüren wir den Marktdruck“, betont Oliver Girr. „Wir konnten jedoch wachsen und sind weiterhin profitabel.“ Er sei ein optimistischer, aber kein blinder Mensch. Daher wurden die Kapazitäten angepasst: Die Flotte wurde um etwa 10 auf 125 Lkw reduziert, indem Fahrer, die das Unternehmen verlassen haben oder in Rente gegangen sind, nicht ersetzt wurden. „Dank einiger Effizienzsteigerungen konnten wir mit weniger Lkw sogar mehr Geschäfte machen.“

Die Logistik mag bei dem Transcoop09-Mitglied noch für einen überschaubaren Umsatzanteil im einstelligen Prozentbereich stehen. Sie ist jedoch das am dynamischsten wachsende Geschäftsfeld. Erst vor fünf Jahren war Girr Logistik hier gestartet – und hat es nicht bereut. „Die Geschäfte ergänzen unsere Transportaktivitäten und sind fester Bestandteil der Girr Logistik geworden“, berichtet der Juniorchef.

Mit der Inbetriebnahme der im Bau befindlichen Halle bleibt das unternehmerische Risiko noch überschaubar. Denn die 2.500 Quadratmeter große Immobilie mit ihren zwei Rampen und einer ebenerdigen Lkw-Zufahrt ist von

ten später 15 bis 18. Ein positiver Effekt hier: Weil die Wege zum Empfänger von Graben aus kürzer als vorher von Augsburg aus sind, werden die Transportkosten ein Stück weit sinken.

Das komplette Gebäude kommt ohne Gas und Öl aus, es wird über eine Luft-Wärmepumpe beheizt und gekühlt. Auf dem Dach soll eine Photovoltaikanlage entstehen, an den Rampen Lademöglichkeiten für Elektro-Lkw. Noch hat das Unternehmen keine E-Trucks im Einsatz, das dürfte sich aber ändern: „Aktuell haben wir drei Sattelzugmaschinen, die nur in der Region fahren und für die Elektromobilität geeignet wären“, berichtet Oliver Girr. In die E-Mobilität aufbrechen möch-

Das Unternehmen

Girr Logistik aus Graben bei Augsburg beschäftigt an fünf Standorten in Deutschland rund 200 Mitarbeiter, darunter etwa 140 Fahrer. Schwerpunkte sind die Logistik unverpackter elektrischer Geräte, Transportlogistik, Spedition sowie Lagerlogistik. Das Unternehmen unterhält rund 15.000 Quadratmeter Lagerfläche. Der Fuhrpark besteht aus 125 eigenen Lkw, fast alle der Marke Mercedes-Benz. Etwa 80 Prozent des Geschäfts erledigt Girr Logistik im Selbsteintritt, den Rest mit festen Unternehmern.

Vorstellung: [A.L.S. Arnsberg](#) ist fit in der Logistik und im Radsport

Eine Extrameile für den Erfolg



Fotos: A.L.S. Arnsberg

Sie hat dort ihren Sitz, wo unser Kanzler zu Hause ist: die Spedition A.L.S. Arnsberg. Das Sauerland ist für Geschäftsführer Christoph Dahlmann eine ganz besondere Region. Er erläutert, wie er sich mit seinem Unternehmen dort aufgestellt hat und welches die Besonderheiten sind.

Viele Spediteure kennen ihre Wahlkreisabgeordneten aus dem Landtag oder Bundestag. Viele engagieren sich auch politisch, ob als Parteimitglied oder vor Ort im Stadtrat. Doch wer von ihnen kennt schon den Bundeskanzler? Erst recht, wo Friedrich Merz (CDU) ja erst seit wenigen Wochen im Amt ist und noch nicht wirklich viel Gelegenheit bestand, mit ihm seitdem ins Gespräch zu kommen.

Christoph Dahlmann geht mit seinen Kontakten nicht hausieren. Darauf angesprochen, bestätigt der Gründer und Geschäftsführer der A.L.S. Allgemeine Land- und Seespedition Arnsberg aber bereitwillig, dass er mit dem Regierungschef bekannt ist. Denn: Friedrich Merz ist wie Christoph Dahlmann im Sauerland verwurzelt. Sowohl der CDU-Politiker als auch der Logistikunternehmer wohnen in der 75.000 Einwohner-Stadt Arnsberg, wo die A.L.S. Spedition ihren Sitz hat.

Unternehmer Dahlmann bescheinigt dem neuen Kanzler eine große wirtschaftspolitische Erfahrung. „Er ist immer für die heimische Wirtschaft eingetreten und hat viele Unternehmen besucht“, sagt er. „Nun setzen wir große Hoffnung darauf, dass sich mit ihm an der Spitze etwas im Land ändert und die

Konjunktur Fahrt aufnimmt.“ Merz wird mitunter als unnahbar bezeichnet. Doch Dahlmann entgegnet, der Kanzler sei durchaus bürgernah – wovon man sich aber erst überzeugen könne, wenn man Merz einmal vor Ort erlebe. Zugleich empfiehlt der Unternehmer, der selbst kein CDU-Parteibuch hat, die Regierung erst mal in Ruhe arbeiten zu lassen und nicht jeden Schritt zu kritisieren. „Wir sollten ihr die üblichen 100 Tage zugestehen und erst dann in die Beurteilung gehen.“ Bis dahin will die große Koalition auch selbst erste Duftmarken gesetzt haben. „Die Menschen sollen schon im Sommer spüren: Es geht voran“, versprach Merz in seiner ersten Regierungserklärung Mitte Mai.

Hohen Handlungsbedarf macht Christoph Dahlmann im Verkehrsbereich aus. Die Qualität vieler Brücken ist schlecht. Müssen sie gesperrt oder die Zufahrt beschränkt werden, habe das erhebliche Auswirkungen auf die Logistik. Die Disponenten bei A.L.S. Arnsberg können nach der Sperrung und Sprengung der Rahmede-Talbrücke an der A45 bei Lüdenscheid davon ein Lied singen. Zugleich lobt Dahlmann, wie schnell es gehen kann, wenn der nötige Wille da sei. Der Brückenneubau solle bereits nächstes Jahr eröffnet werden. Das gibt ihm Hoffnung, dass Planungsprozesse künftig nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern überall in der Republik schneller laufen.

Was Kanzler Merz oder vielleicht die Sauerländer allgemein auszeichnet? Logistikprofi Dahlmann muss nicht lange überlegen: „Wir gelten als sturer“, sagt er. Die Charaktereigenschaft muss



nicht schlecht sein – schließlich ist das Sauerland eine wirtschaftlich starke Region. Südwestfalen gilt, gemessen an der Zahl der sozialversicherungspflichtig gemeldeten Jobs, als die drittstärkste Industrieregion Deutschlands. „Von Siegen bis Soest sind hier viele Global Player ansässig – seien es die Kirchhoff-Gruppe aus Iserlohn oder der Beleuchtungsspezialist Trilux aus Arnsberg“, berichtet der 61-Jährige.

So vielfältig wie die Wirtschaft ist auch das Kundenportfolio bei A.L.S. Arnsberg. „Wir sind weder branchen- noch kundenabhängig“, berichtet der Firmenchef. Auf keinen Kunde entfalle mehr als zehn Prozent des Gesamtvolumens. Diese Risikostreuung gebe dem Unternehmen auch in der Krise

Sicherheit. Die Struktur der etwa 400 Kunden ist ebenfalls unterschiedlich. „Wir haben immer die richtige Balance aus kleinen und mittelständischen Unternehmen gefunden“, sagt er.

Besonders deutlich wird die Streuung beim Blick in das vor zwei Jahren fertig gestellte, 12.000 Quadratmeter große Logistikzentrum. Es beherbergt Einzelmengen von zehn bis 2.000 Paletten und von 20 Gramm bis zu acht Tonnen. Ob Aluprofile, Langgüter, Elektro- oder Medizintechnik – nahezu aus jeder Gütergruppe sind Vertreter dabei. Stark ist A.L.S. Arnsberg auch im Lebensmittelbereich. Im vergangenen Sommer warteten im Lager 800.000 Schokoladen auf ihre Auslieferung an den Handel. Auch Christstollen und Kuchen

Das Unternehmen

A.L.S. Arnsberg beschäftigt 45 Mitarbeitende und organisiert nationale und europäische Landverkehre sowie Luft- und Seefrachtleistungen und ist seit zwei Jahren mit einem 12.000 Quadratmeter großen Lager auch in der Logistik tätig.

Geschäftsführer Christoph Dahlmann gründete das Unternehmen gemeinsam mit Helmut Schulte am 1. Oktober 1989 – nur wenige Tage vor dem Mauerfall in Deutschland. Mit vier Mitarbeitern wurden die Geschäfte aufgenommen. Mit seinen zwei Kindern Christina Ohlmeyer und Michael Millentrup ist auch die zweite Generation schon an Bord. Diese bilden gemeinsam mit Tobias Rahmann und Björn Stein das zukünftige Leitungsteam.

A.L.S. Arnsberg gehört zu den Gründungsmitgliedern von Transcoop09. „Ich halte sehr viel von Kooperationen“, sagt Geschäftsführer Dahlmann. Vom Austausch und einem Netzwerk könne man viel profitieren.

schlägt das Unternehmen um. Mitunter organisiert das Team der A.L.S. auch die Verpackungen, ehe es nach Übersee geht.

Der Einstieg in die Logistik war für A.L.S. Arnsberg bislang eine Erfolgsgeschichte. „Wir sind sehr gut ausgelastet und aktuell eher bei 110 Prozent“, berichtet Dahlmann. Kurzfristig hat das Unternehmen weitere 1.300 Quadratmeter Lagerfläche angemietet, um die hohe Nachfrage zu bedienen. Teilweise zogen Kunden Bestellungen aus Asien aufgrund niedriger Frachtraten und der Unsicherheiten mit Blick auf mögliche weitere Zölle vor. Das führte ebenfalls zu einem erhöhten Lagerbedarf.

Nicht ganz so rund, aber immer noch vergleichsweise stabil, läuft es bei den Sauerländern im Landverkehr. Hier sind aber keine Pauschalaussagen möglich, vielmehr kommt es bei Auslastung und Preissituation auf die einzelne Relati-



Das Führungsteam: Geschäftsführer Christoph Dahlmann (Zweiter von links) mit seiner Tochter Christina Ohlmeyer und seinem Michael Millentrup (beide rechts) sowie den Prokuristen Tobias Rahmann (links) und Björn Stein (Mitte).

on an. „Der Inlandsmarkt schwächelt analog zur Gesamtindustrie“, berichtet Christoph Dahlmann. Er merke aber bereits Tendenzen in Richtung einer Stabilisierung, weil Transporteure vom Markt verschwunden sind und Laderaum abgebaut wurde. Die Kosten für einzelne Touren – erst recht in den kurzen Wochen – seien sehr volatil und nicht kalkulierbar.

Was die Europaverkehre angeht, entwickelten sich die Regionen unterschiedlich. Frankreich, Spanien und die Schweiz laufen für das Unternehmen stabil, ebenso Verkehre nach Großbritannien. Linien nach Skandinavien sind aufgrund der hohen Nachfrage im Aufbau. A.L.S. Arnsberg betreibt keinen eigenen Fuhrpark, sondern ist mit festen Partnern unterwegs, die häufig über Spezialequipment wie Hebebühnen oder Mitnahmestapler verfügen, wenn Medizintechnik ausgeliefert wird oder Baustellen angefahren werden.

Bleibt der dritte große Bereich bei unserem Transcoop09-Mitglied: das Überseegeschäft. Der Bereich sei der am wenigsten planbare und großen Schwankungen unterworfen, die Folge aktueller geopolitischer Entwicklungen sind. Handelskonflikte oder politische Spannungen bleiben nicht ohne Folgen für die Lieferketten und die Frachtraten. Der große Pluspunkt für A.L.S. Arnsberg: „Unsere Mitarbeiter haben langjährige Erfahrung und das Hintergrundwissen, sodass sie auch auf ande-

re Routen oder Reedereien ausweichen und so Lösungen finden können“, sagt der Geschäftsführer.

Vor fast 36 Jahren hatte der Unternehmer seine Firma gemeinsam mit Helmut Schulte gegründet und die Geschäfte mit vier Mitarbeitern begonnen. Mit der Seefracht und Lkw-Transporten vornehmlich in die Schweiz und England begonnen, kamen nach dem Mauerfall verstärkt innerdeutsche Landverkehre und Transporte nach Osteuropa hinzu. Bis Mitte der 2000er Jahre blieb das Unternehmen mit weniger als zehn Leuten überschaubar groß. Das 2009 bezogene neue Bürogebäude mit 500 Quadratmetern Fläche und erst recht das im Februar 2023 fertig gestellte Logistikzentrum waren Meilensteine, die mit weiterem Wachstum verbunden waren. Inzwischen sind 45 Mitarbeitende für das Unternehmen tätig.

Und auch die Nachfolge ist in die Wege geleitet. Als Leiterin des Marketings an Bord sind Dahlmanns Tochter Christina Ohlmeyer (31) und sein Sohn Michael Millentrup (34), der die kaufmännische Leitung der Logistik innehat. Ergänzt wird das Team der nächsten Generation durch Vertriebsleiter Tobias Rahmann (41) und Dispoleiter Björn Stein (47). Allesamt sind sie auch Prokuristen. „Wenn ich also eines Tages kürzer treten sollte, wird das Unternehmen auf breiten Schultern weitergeführt“, sagt der Firmengründer. Er wolle das Unternehmen nicht gegen einen Sack voll

Geld verkaufen, sondern es langfristig erfolgreich aufstellen und Arbeitsplätze sichern.

Für den Erfolg muss man sich aber manchmal buchstäblich abstampeln – und auch hier gibt es eine Parallele zum neuen Kanzler. Christoph Dahlmann wie Friedrich Merz sind Rennradfans – wobei die Trainingsstände nicht ganz vergleichbar sein dürften. Der Wahlkampf wird keinen Platz für lange Touren gelassen haben, Dahlmann hat ihn sich immerhin für eine Woche im April auf Mallorca genommen. Denn am 2. August steht für das Unternehmen ein großes sportliches Ereignis an: der 6. A.L.S. Radmarathon. Jährlich etwa 50 bis 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer treten in die Pedale, um gemeinsam an einem Tag etwa 230 bis 240 Kilometer und bis zu 3.000 Höhenmeter zu absolvieren.

Das Ganze ist schweißtreibend, aber auch ein schöner Ausgleich und ein Teamevent. Zusätzlich ist es ein buchstäblicher Spendenmarathon: Die Spedition bittet die Teilnehmer, Freunde und Bekannte um Unterstützung für karitative Projekte. „Jedes Mal wählen wir ein lokales und ein internationales Projekt aus“, berichtet Christina Ohlmeyer. Diesmal habe man sich für die Hospiz-Stiftung Arnsberg-Sundern und die Jürgen Wahn Stiftung, die Schulen in Nepal baut, entschieden. Durch die vergangenen fünf Veranstaltungen sind insgesamt mehr als 65.000 Euro zusammengekommen.

Radeln für den guten Zweck: Am 2. August organisiert das Unternehmen erneut einen Radmarathon – und das schon zum 6. Mal.



Bei dem Sportevent ist die Familie nicht etwa Zaungast, sondern mitten im Geschehen: Christoph Dahlmann und seine Kinder fahren mit, ebenfalls seine Frau Andrea – wobei sie nicht radelt, sondern das Begleitfahrzeug steuert und reichlich Proviant für alle Teilnehmer mitführt. „Haben wir unser Ziel erreicht, wird am Ende abends bei der Firma gegrillt“, berichtet Prokuristin Ohlmeyer. Dann spürt jeder an Muskeln und Knochen, was man tagsüber geleistet hat. Doch die Extrameile lohnt sich – beim Sport wie in der Spedition.

Matthias Rathmann

Unser Logistikprofi Karel Jansen im Porträt

Mehr Power im Vertrieb

Karel Jansen will es noch mal wissen. Statt in den Ruhestand wechselt er zu TC09, um bei der Akquise neuer Projekte, Kunden und Geschäfte zu unterstützen. Unsere Kooperation und viele ihrer Mitglieder kennt er aus seinen vergangenen beruflichen Stationen.

Wir zünden den Turbo im Vertrieb. Ab sofort unterstützt uns hier ein alter Bekannter: Karel Jansen. Der Speditionsprofi ist bereits seit mehreren Jahrzehnten in der Logistik zu Hause. Ein Dutzend Jahre verbrachte er bei Transcoop09-Mitgliedsunternehmen, weshalb er sich auch innerhalb der TC09-Welt auskennt.



Fotos: Jansen

Eigentlich wäre der gebürtige Niederländer mit seinen 69 Jahren längst im verdienten Ruhestand angekommen. „Aber die Logistik ist mein Hobby, ich kann einfach nicht loslassen“, sagt er und freut sich auf die neue Aufgabe. Er kommt auch nicht aus der Rente zurück in den Job, denn dort war er noch gar nicht angekommen. Zuletzt arbeitete der Speditionsprofi als Berater für unterschiedliche Kunden. Das ändert sich nun, weil ein Unternehmen – TC09 – allein fortan seine volle Aufmerksamkeit erhält.

Die Entscheidung für unsere Kooperation ist ihm nicht schwer gefallen. „Wo mein Herz hängt, möchte ich mein Logistikleben gerne beenden“, sagt er. „Dann aber sollen Jüngere ans Steuer.“ Die Entscheidung, im Job noch einmal Gas zu geben, habe er natürlich mit seiner Frau abgesprochen, betont er. Karel Jansen ist verheiratet, hat zwei Töchter und sechs Enkelkinder.

Der Vollblut-Logistiker ist ein Fan von Kooperationen. „Es geht nur gemeinsam“, betont er. „Gemeinsam sind wir stark und gemeinsam können wir uns davor schützen, von den Großen gefressen zu werden.“ An TC09 gefallen

Vertriebsprofi Jansen ist ein Fan von Kooperationen: „Gemeinsam sind wir stark und gemeinsam können wir uns davor schützen, von den Großen gefressen zu werden“, sagt er.

ihm die Menschen. Sie seien es, die das Netzwerk ausmachen und stark machen. „Positiv ist das hohe Vertrauen, das in dieser Kooperation herrscht. Außerdem gefällt mir die Einstellung der Mitglieder, dass nicht die Probleme, sondern die Lösungen im Vordergrund stehen.“

Auf der Visitenkarte unseres neuen Vertriebsmanns steht „Senior Consultant“. Mit jahrzehntelanger Erfahrung in diesem Bereich möchte er für TC09 neue Kunden und Geschäfte gewinnen. Von Vorteil dabei dürfte neben seinen Erfahrungen auch sein großes Netzwerk in die Branche sein. Er möchte sowohl die Partner als auch die Disponenten bei seinen Vorhaben mitnehmen und daher monatliche Team-Meetings einberufen. Die Videokonferenz sieht er als gutes Mittel zum schnellen Austausch an, ansonsten aber sieht sich Karel Jansen als Fan des persönlichen Gesprächs. „Die Logistikbranche

ist ein People Business, der Face to Face-Kontakt bleibt unverzichtbar“, so seine Überzeugung.

Der Vertriebsprofi sieht sich als Ergänzung zur bestehenden Mannschaft an. Unseren anderen Vertriebsexperten Jürgen Evens lernte er auf der vergangenen Mitgliederversammlung in Erfurt kennen. „Ich bin sehr zuversichtlich, dass wir zusammen viele Dinge gut umsetzen können“, sagt Karel Jansen. Dass es gerade eine wirtschaftlich schwierige Zeit ist, sieht er eher als Herausforderung an. „Darin liegt die Chance, Verbesserungen herbeizuführen – gerade jetzt, wo die Kunden nach Qualität und Vertrauen suchen.“

Im Übrigen sei das Geschäft in der Transport- und Logistikbranche immer anspruchsvoll gewesen – ob es nun um die Mauteinführung, Dieselpreis-Explosionen oder die weltweite Wirtschaftskrise 2008/2009 waren. Gehe es konkret darum, als Reaktion auf die Flaute Kosten zu reduzieren, biete TC09 zahlreiche Hilfestellungen an – sei es durch Vorteile beim Einkauf oder der Versicherung. Diese Benefits kennt er noch aus seiner Zeit bei den TC09-Mitgliedsunternehmen. Damals konnte er sie nutzen, jetzt kann er sie anbieten.

Matthias Rathmann

Engagiert für die Ärmsten



In seiner Freizeit engagiert sich Karel Jansen seit vielen Jahren karitativ. Mit zahlreichen Unterstützern baute er in Cimahi auf der indonesischen Insel Java ein Waisenhaus auf. Dort haben aktuell etwa 50 Kinder ab etwa vier Jahren nicht nur ein Dach über dem Kopf, sondern werden auch versorgt und von Lehrern unterrichtet.

Das Gebäude ist dank Karel Jansens Einsatz renoviert, verfügt über gute Betten und intakte sanitäre Anlagen. Für nur sechs Euro am Tag könne man einem Kind Unterkunft, Versorgung und Schule bieten, berichtet der Initiator des Projekts. Mehr Infos und Spendenmöglichkeit per Mail an karel.jansen@tc09.de

Anzeige

Komm zu uns!

Neumitglieder willkommen!

Wir bieten

- Austausch auf Augenhöhe
- Ladungstausch
- Vorteile bei Einkauf und Versicherung
- Zugang zu KI-Tools

Du bist

- ein typischer Mittelständler
- Betreiber einer eigenen Flotte
- an Kontakten und News interessiert

Wir sollten uns kennenlernen!

Kontakt: vertrieb@tc09.de



Foto: Shotshop_vladvitek



Foto: Shotshop_iannais



www.tc09.de

Bosch entwickelt digitalen CO₂-Nachweis

HVO100 getankt und sauber dokumentiert



Die Tour d'Europe

Mit einer Roadshow durch den ganzen Kontinent und zahlreichen Partnern warb der finnische Energieerzeuger Neste von März bis Juni für den Einsatz von nachhaltigen Kraftstoffen. Die Infrastruktur dafür sei bereits verfügbar, um signifikante CO₂-Einsparungen zu erzielen.

Hier die Eckdaten zur Tour, die im Mai auch zahlreiche Stationen in Deutschland umfasste:

- 9 eingesetzte Pkw
- 3 eingesetzte Lkw
- 6 Kraftstoffkonzerne
- 9 Kraftstoffverbände
- 5 Fahrzeugbauer
- 9 Verbände
- 2 Universitäten
- > 70 Events in Europa
- > 20 Länder

Verlader fordern zunehmend nicht nur klimafreundliche Antriebe und Kraftstoffe ein, sondern auch entsprechende CO₂-Nachweise. Bosch liefert hierfür Flottenbetreibern eine Lösung.

An immer mehr Tankstellen können Flottenbetreiber den biogenen Dieselkraftstoff HVO100 beziehen. Auch grenzüberschreitende Fernverkehre lassen sich mit HVO100 im Tank organisieren. Denn nicht nur in unseren Nachbarländern, sondern auch in Spanien, Italien, Großbritannien oder Skandinavien ist der aus alten Speiseölen oder Abfällen gewonnene Kraftstoff verfügbar.

Interessierte Kunden damit zu versorgen, ist für EDi Energie-Direkt Hohenlohe aus Öhringen bisher kein Problem. „Wir haben noch genügend Potenzial für Neukunden“, berichtet EDi-Geschäftsführer Roland Weissert. Sein Unternehmen ist einer der deutschen Händler des finnischen HVO100-Produzenten Neste und zugleich Netzwerkpartner von Transcoop09. Neste sieht sich auch in der Lage, die Raffinerie-Kapazitäten weiter auszubauen. „Man geht davon aus, dass etwa 10 bis 15 Prozent des Schwerverkehrs mittelfristig mit HVO100 gefahren werden kann“, erläutert Weissert. Einzige Unwägbarkeit aktuell: das Niedrigwasser auf dem Rhein, das die Logistik von der Raffinerie in Rotterdam via Binnenschiff auf dem Rhein derzeit erschwert.

Attraktiv für Kunden sind vor allem zwei Punkte: der Beitrag zum Klimaschutz und ganz aktuell die Preisentwicklung. Mit dem alternativen Kraftstoff lassen sich die Treibhausgasemissionen nach Angaben von Neste um bis zu 90 Prozent gegenüber fossilem Diesel senken. Die Einsparung bezieht Nes-

te auf sein eigenes Produkt, das der Energieerzeuger unter dem Markennamen Neste MY Renewable Diesel vertreibt. Und was das Thema Kosten angeht: Die Preise nähern sich aktuell immer mehr an, obgleich der Preis für herkömmlichen Diesel in den vergangenen Wochen auf denkbar niedrigem Niveau war.

Wer sich länger bindet und eine feste Menge abnimmt – etwa für die Betriebstankstelle – kann sich bei EDi günstige Konditionen sichern. „Aktuell können wir die Preise bis zum Jahresende fixieren“, sagt Energiehändler Roland Weissert. „Ab ca. Oktober können wir dann Lieferverträge für 2026 anbieten.“ Experten gehen aber davon aus, dass sich die Schere zwischen fossilem und biogenem Diesel weiter schließt, denn die erste Variante unterliegt dem CO₂-Preis, die zweite ist davon ausgenommen.

HVO100 lässt sich mit fossilem Diesel mischen. Das kann von Vorteil sein, wenn unterwegs kein alternativer Kraftstoff verfügbar sein sollte. Wer aber ausschließlich HVO100 tankt, möchte das häufig auch seinen Auftraggebern nachweisen und die dadurch erzielte CO₂-Reduktion dokumentieren. Der Technologiekonzern Bosch bietet mit seinem digitalen Kraftstoffzwilling (Bosch Digital Fuel Twin) Flottenbetreibern hierzu eine neue IT-Lösung an.

Die Betankung mit HVO lässt sich damit lückenlos dokumentieren – und das in auditfähiger Qualität, wie Bosch-Fachleute kürzlich auf Veranstaltungen im Rahmen einer großen Roadshow durch Europa erläuterten. Von März bis Juni absolvierten die Organisatoren mehr als 70 Events in mehr als 20 Ländern in Europa, um Prakti-

Tankstopp im österreichischen Villach – nah an der Grenze nach Slowenien und Italien: Auch dort und in vielen anderen Regionen Europas ist HVO mittlerweile verfügbar.

kern, Politikern und der interessierten Öffentlichkeit die Potenziale von nachhaltigen Kraftstoffen vor Augen zu führen (siehe Infokasten).

Digital Fuel Twin in Kürze verfügbar

Ab Juli soll der Digital Fuel Twin für Flotten verfügbar sein. Ein kurzer Abgleich zwischen dem Transport-Management-System einer Spedition und Bosch genüge, und innerhalb von zwei Tagen bis maximal drei Wochen können Flottenbetreiber nach Angaben von Bosch die Lösung nutzen. Die IT-Lösung bringt nicht nur Transparenz, sondern Nutzern in Zukunft vielleicht noch weitere Vorteile. Sind Logistik-Ausschreibungen mit CO₂-Reduktionszielen verbunden, sind die Unternehmen im Vorteil, die entsprechende Nachweise erbringen können.

Auch EDi-Chef Weissert, dessen Unternehmen dieses Jahr 25 Jahre alt wird, empfiehlt die Lösung seiner Kundschaft. „Sie ist sehr gut und ermöglicht die physische Nachweisführung von ‚jedem Tropfen HVO‘“, sagt er und bestätigt, dass ein CO₂-Nachweis immer wichtiger wird. Die Kunst dabei: Die Nachweisführung müsse sicherstellen, dass die CO₂-Reduzierung nicht mehrfach angerechnet werden kann. Damit wäre auch dem Klima nicht geholfen.

Matthias Rathmann



HVO100 wird auch preislich attraktiver. „Aktuell können wir die Preise bis zum Jahresende fixieren“, sagt Roland Weissert, Chef des Transcoop09-Netzwerkpartners EDi Energie-Direkt Hohenlohe.

TERMINE

> BITTE VORMERKEN

02. bis 05. Juni 2025

Fachmesse Transport Logistic in München. Halle A5, Stand 109/210

11./12. November 2025

Mitgliederversammlung

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



Dekra-Report



Noch immer viele Gurtmuffel

Deutschland hat bei der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahrzehnten Fortschritte erzielt – es gibt aber noch Luft nach oben. Das zeigt der aktuelle Verkehrssicherheitsreport „Mobilität im Wandel der Zeit“, den die Prüforganisation Dekra im 100. Jahr ihres Bestehens vorgelegt hat. „Erhebliches Verbesserungspotenzial“ machen die Sachverständigen zum Beispiel in puncto Gurtanlagepflicht aus. Die Quote der Gurtmuffel ist noch relativ hoch. Rund ein Fünftel der Lkw-Fahrer legt den Gurt nicht an, heißt es unter Verweis auf die letzte große Erhebung in Deutschland, Dänemark, Frankreich und Tschechien im Jahr 2022. Gegenüber dem bisherigen Tiefpunkt 2008 ist aber auch diese Quote ein Erfolg: 2008 waren bei einer Dekra-Erhebung in Deutschland nur 48 Prozent der Fahrer angeschnallt, 2022 immerhin 82 Prozent.

Riesiger Ladepark in Prichsenstadt eröffnet

Franken-Power



Die Spedition W&P schreibt Schlagzeilen: Sie nimmt gleichzeitig 20 eActros 600 und einen großen Ladepark mit 56 Schnellladesäulen in Betrieb.

Das kleine Prichsenstadt (Kreis Kitzingen) kommt ganz groß raus. Die in dem 3.000 Seelen-Ort angesiedelte Spedition W&P hat mit dem Ausbau ihres Engagements in der Elektromobilität ein großes Medienecho ausgelöst. Die Regionalzeitungen berichten, ebenso die Fachmedien – und sogar die Tagesschau. Während Millionen Deutsche im ZDF beim Pokalfinale zwischen Arminia Bielefeld und dem VfB Stuttgart mitfiebern, erläutert W&P-Geschäftsführer Alexander Wehr zur gleichen Zeit im Ersten seine Motivation zur Umstellung auf Elektro-Lkw.

Dabei wird deutlich: Alle im Unternehmen haben Gefallen an der neuen Antriebsform gefunden und sind buchstäblich elektrifiziert. „Als Spedition mit Fokus auf nachhaltige Logistik in der Recyclingbranche und im Premiumtextilbereich war für uns klar: Die Zukunft fährt elektrisch“, betont Geschäftsführer Wehr. Sein Unternehmen hat auf einen Schlag 20 Mercedes-Benz eAc-

tros 600 in Betrieb genommen. Zuvor hatte die Spedition bereits drei eActros 300 im Einsatz, die mit Zwischenladen täglich rund 480 Kilometer unterwegs sind. Mit dem eActros 600 sind dank großer Batteriepakete Reichweiten von mehr als 500 Kilometer am Stück möglich.

Die Spedition hat mit dem Erwerb der neuen Elektro-Fernverkehrs-Trucks ihre Flotte bereits fast zur Hälfte elektrifiziert – 23 der 50 Trucks verfügen über einen batterieelektrischen Antrieb. Ist das für einen Flottenbetreiber bereits eine Besonderheit, setzt W&P noch eins drauf: Der Mittelständler nimmt nicht nur 20 neue Elektro-Lkw, sondern gleichzeitig auch einen riesigen Ladepark in Betrieb.

Der Ladepark ist verkehrsgünstig an der A3 und der B286 gelegen und verfügt über 56 Schnellladepunkte, die über eine eigene Photovoltaik-Anlage und einen 15.000 kWh-Batteriespeicher mit Strom versorgt werden. Während die Fahrer ihre Trucks laden, können sie sich an Verpflegungsautomaten versorgen oder Toiletten, Duschen oder Warteräume in Anspruch nehmen.

„Wir freuen uns sehr, dass die Spedition W&P die Zusammenarbeit mit unserem Hause fortsetzt und sich für insgesamt 20 neue eActros 600 entschieden hat. Zusammen mit der Eröffnung des eigenen, hochmodernen Ladeparks markiert das Transportunternehmen einen wichtigen Meilenstein für den lokal CO₂-freien Straßengüterverkehr in der Region“, lobt Christian Wiltz, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Mercedes-Benz Trucks & Fuso Deutschland. Sein Unternehmen bietet unter dem Namen Daimler TruckCharge umfangreiche Beratung zu Bau, Planung und Betrieb der Ladeinfrastruktur. Auch bei der Planung des Ladeparks bei W&P waren die Experten von Daimler TruckCharge involviert.

Während immer mehr Elektro-Trucks auf die Straße kommen, ist das öffentliche Ladenetz noch sehr lückenhaft beziehungsweise erst im Aufbau. Entsprechend wichtig sind für die Branche auch Angebote von privater Seite. Laut Daimler Truck gibt es europaweit aktuell erst weniger als 1.000 öffentliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge.

Matthias Rathmann

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

