

INHALT

Seite 2
Das sind die Kostentreiber
 Der Mindestlohn wird vielen Speditionen weiteren Druck bei den Personalkosten bringen.

Seite 3
Spediteure als Gärtner
 Sportliches Wetteifern und aktiver Klimaschutz: willkommen bei der Baum-Challenge.

Seite 4/5
Steckenpferd Skandinavien
 Nach Möglichkeit kein Standard: Die Spedition Aktiv Cargo aus Gunzenhausen setzt auf Spezialisierung.

Seite 6
Eine KI namens Sepp
 Seit anderthalb Jahren verbessert die Spedition Opel ihre Daten und Prozesse mithilfe einer KI von TC09.

Seite 7
Bisher läuft es rund
 Lästiges Reifenschneiden per Hand adieu: Bei der Spedition Opel leistet eine Reifenschneidemaschine gute Dienste.

Seite 8
Azubis aus Asien
 Unser Mitgliedsunternehmen Wessels Logistik geht neue Wege beim Gewinnen von Nachwuchs.



Foto: Shotshoy/štanais



Foto: Pixabay/geralt

Preisgespräche stehen an
Gut vorbereitet zum Kunden

Entspannung beim Diesel, Alarm bei den Personalkosten, Obacht bei den Kosten für Reparatur, Wartung und Versicherung: Spediteure sollten sich intensiv auf die Preisrunde 2026 vorbereiten.

Wer gerne süß ist, muss tiefer in die Tasche greifen. Die Preise für Schokolade sind binnen eines Jahres um fast ein Fünftel gestiegen, wie das Statistische Bundesamt berichtet. Von einer Preisanpassung um 18,6 Prozent wie bei Schokolade können Spediteure nur träumen. Vielfach erwarten Verlager von ihnen Zugeständnisse und verlängern die Zahlungsziele, weil sie selbst wirtschaftlich gebeutelt sind.

Die Spielräume sind vielfach aber schon ausgeschöpft, weil die Kosten in vielen Bereichen weiter steigen. Darum gilt es genau zu rechnen und sich gut auf die anstehende Preisrunde mit den Kunden vorzubereiten. Eines gibt Transcoop09-Vertriebsexperte Karel Jansen dabei zu bedenken: „Wer heute unter Kosten fährt, hat morgen keine Basis mehr und fährt direkt in den wirtschaftlichen Totalschaden!“ Daher müssten beide Seiten offen und ehrlich miteinander reden. Das gehe nur mit gegenseitigem Vertrauen und Respekt. „Der Kunde soll Geld verdienen, der Logistiker muss aber auch Geld verdienen“, betont er.

Wie stark die Kosten über alle Bereiche im Unternehmen hinweg gestiegen sind, lässt sich nicht pauschal beantworten. Das hängt immer vom Einzelfall und den jeweiligen Gegebenheiten

ab. Darauf weist auch der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) hin, der auf seiner Seite entsprechende Modellrechnungen anbietet. Besonders stark gestiegen sind im Fall einer Spedition im Fernverkehr demnach die Personalkosten. Bei den Löhnen gab es innerhalb eines Jahres einen Sprung von 6,7 Prozent und bei den gesetzlichen Sozialaufwendungen von 9,5 Prozent. Kostentreiber sind laut BGL auch die Bereiche Wartung und Reparatur, Versicherungen und Adblue.

Auch der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) berichtet von erheblichen Kostensteigerungen. In der aktuellen Erhebung seines DSLV-Kostenindex Sammelgut, die das 2. Halbjahr 2024 betrachtet, berichtet er von einem Anstieg der sendungsbezogenen Kosten in der Stückgutlogistik um 3,6 Prozent. Besonders stark sind demnach die Personalkosten gestiegen, was der Verband mit hohen Tarifabschlüssen und dem Verwaltungsaufwand durch gesetzliche Anforderungen zur Nachhaltigkeit erklärt. Der DSLV untersucht die Kostenentwicklung am Beispiel von Stückgutsendungen. Viele Dinge dürften aber ebenso für die Abwicklung von Teil- und Komplettpartien gelten. Ganz frisch meldet der Verband einen weiteren Anstieg der sendungsbezogenen Prozesskosten um 0,8 Prozent im ersten Halbjahr 2025. Von Entspannung an der Kostenfront kann also noch keine Rede sein.

Fortsetzung → auf Seite 2
Worauf sich Flottenbetreiber 2026 einstellen müssen

EDITORIAL



Foto: TC09

Leistung!!

Es ist bemerkenswert, in welcher Vielfalt TC09-Partner die unterschiedlichsten Leistungen erbringen. Sei es im Spezialtransport, bei Nachhaltigkeitsmaßnahmen, Entwicklung von KI-Einsätzen sowie neuen Formen der Personalakquise und noch vieles mehr. Unaufhörlich und unermüdlich.

Selbstverständlich hat man sich bei solchen Topleistungen eine zuckersüße Schokolade verdient. Doch kann man sich diese überhaupt leisten? Denn anders als bei der Schokolade, ist der Spediteur von einer leistungsgerechten Entlohnung noch meilenweit entfernt.

Und dennoch machen sich Kollegen zusätzlich auch noch Gedanken um Umweltthemen und überlegen, wie sie einen Beitrag leisten könnten. Aber es bleibt nicht nur beim Nachdenken, sondern sie rufen auch noch eine Baumchallenge ins Leben.

Dafür gebührt Dank und Lob und für die vielen unterschiedlichen Leistungen eine ordentliche Honorierung.

Ich wünsche allen viel Freude beim Lesen unserer aktuellen Ausgabe und volle Bücher mit gut bezahlten Aufträgen.

Josef Perisa

Gut rechnen, um zu überleben

Kostentreiber im Blick

Der Mindestlohn wird vielen Speditionen weiteren Druck bei den Personalkosten bringen. Wo 2026 sonst noch mit steigenden Kosten zu rechnen ist.

Worauf müssen sich Flottenbetreiber im nächsten Jahr einstellen? In jedem Fall darauf, dass die Personalkosten weiter klettern werden. Mit der Anhebung des Mindestlohns auf 13,90 Euro ab dem 1. Januar 2026 und auf 14,60 Euro ab dem 1. Januar 2027 kommen die nächsten großen Kostensprünge auf die Unternehmen zu, erklären mehrere Branchenverbände in einer gemeinsamen Mitteilung. Damit steige der Mindestlohn bis 2027 im Vergleich zu heute um weitere 13,89 Prozent und entkople sich zunehmend von der Produktivität in den Betrieben.

Zur Einordnung: Aktuell liegen wir beim Mindestlohn in Deutschland bei 12,82 Euro. Wer alle Beschäftigte bereits über diesem Niveau entlohnt, hat tendenziell trotzdem ein Kostenthema: Denn das Ganze bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die unteren Berufsgruppen, bei denen ebenfalls Begehrlichkeiten für Lohn- und Gehaltsanpassungen geweckt werden.

Mit Blick auf die Energiekosten ist für 2026 zwar keine weitere Anhebung des CO₂-Preises vorgesehen. Vordergründig stehen die Zeichen also auf Entspannung. Jetzt kommt das Aber: 2026 soll sich der Preis durch den Handel von CO₂-Zertifikaten bilden und zwischen 55 und 65 Euro pro Tonne liegen. Aktuell fällt ein Preis von 55 Euro pro Tonne an. Laut ADAC könnte der Handel bedeuten, dass



An vielen Fronten sind Spediteure mit steigenden Kosten konfrontiert.

der CO₂-Aufschlag dann von aktuell 17,3 Cent pro Liter Diesel auf bis zu 20,5 Cent steigt. Das wäre ein erheblicher Sprung.

Ebenfalls zu erwarten ist, dass die Prämien für Versicherungen weiter klettern werden. Unsere TC09 Secure-Experten

rechnen 2026 mit einer inflationsbedingten Anpassung um etwa sieben Prozent.

An vielen Fronten sind Spediteure also mit steigenden Kosten konfrontiert. Das gilt es im Blick zu haben, ehe man sich auf dem Weg zum Kunden macht. „Wer dies nicht alles berücksichtigt, wird auf Dauer nicht überleben“, warnt unser Vertriebsprofi Karel Jansen. Spediti-

onen sollten die Themen nicht auf die leichte Schulter nehmen, sondern sich intensiv auf die Verhandlungen mit ihren Auftraggebern vorbereiten – so seine Empfehlung. Eine Empfehlung könnte sein, Schokolade mitzunehmen, um die Gesprächsatmosphäre zu versüßen. Doch die ist, wie auf Seite 1 erwähnt, teuer wie nie.

Matthias Rathmann

TÜV-Mängelreport Nutzfahrzeuge 2025

Mit dem Alter steigt das Risiko

Die Zugmaschine ist noch pfenniggut, der Trailer tut es auch noch weitere zwei Jahre. In Krisenzeiten hinterfragen viele Flottenbetreiber jede Investition und halten ihre Fahrzeuge länger im Bestand als üblich. Das ist verständlich. Das dürfte auch ein wesentlicher Grund dafür sein, dass das Durchschnittsalter der Trucks seit Jahren wächst.

Im Durchschnitt 8,7 Jahre alt ist ein hierzulande zugelassenes Nutzfahrzeug. Vor zehn Jahren waren es noch 7,7 Jahre. Die Kehrseite der Medaille: Mit zunehmendem Alter wächst das Risiko für sicherheitsrelevante Mängel. Darauf weist der TÜV-Verband in seinem soeben veröffentlichten TÜV-Report Nutzfahrzeuge 2025 hin. Er basiert auf Erkenntnissen aus 2,3 Millionen Hauptuntersuchungen (HU) in den Jahren 2023 und 2024. Besonders häufig hat-

ten es die Prüflingenieure mit Defekten an der Beleuchtung, Ölverlusten sowie Mängeln an den Achsaufhängungen zu tun.

Alarmierend dabei: 20,4 Prozent der Nutzfahrzeuge weisen Mängel auf, die als „erheblich“ oder „gefährlich“ eingestuft sind. Gegenüber der vorangegangenen Untersuchung 2023 wurde erstmals die Mängelquote von einem Fünftel überschritten. Schwere Lkw über 18 Tonnen – und damit die Flaggschiffe für den Fernverkehr – schneiden hier am schlechtesten ab: In dieser Kategorie stieg die Mängelquote um 2,1 Punkte auf 21,9 Prozent.

Das zeigt deutlich, dass Flottenbetreiber bei allem Kostendruck nicht am falschen Ende sparen dürfen. Andernfalls zahlt man für die vermeintliche Ein-

sparung einen hohen Preis, wenn gravierende Schäden die Folge sind. Das sagt sich nun leicht so daher. Wenn die Auftragslage zu wünschen übrig lässt, ebenso die Zahlungsmoral mancher Kunden und einem gleichzeitig die Kosten davon laufen, müssen Unternehmen handeln. Alles andere wäre fahrlässig. Insofern ist es verständlich, dass auch der Fuhrpark im Blick des Controllers oder Geschäftsführers ist.

Je länger die Fahrzeuge aber im Fuhrpark verbleiben, desto gründlicher gilt es hinzuschauen. „Gerade bei intensiver Nutzung müssen Wartung, Instandhaltung und regelmäßige Prüfungen höchste Priorität haben“, betont der TÜV-Verband. Die tägliche Abfahrtskontrolle lässt grüßen: Vor jeder Schicht und vor jedem Fahrtantritt sind Fahrer gesetzlich verpflichtet, ihren Truck und



Kontroll- und Prüfpflichten bei Lkw nicht auf die leichte Schulter nehmen, rät Matthias Rathmann.

die Ladung auf Mängel zu überprüfen. Wer sein teures Equipment gut behandelt, pflegt und regelmäßig prüft, sollte es bedenkenlos länger im Bestand halten können. Wer diese – mitunter als lästig empfundenen – Pflichten auf die leichte Schulter nimmt, dem droht ein böses Erwachen.

Matthias Rathmann

Social Media-Aktion schwappt auf Transcoop 09 über Spediteure als Gärtner

Sportliches Wettfeiern und aktiver Klimaschutz zugleich – willkommen bei der Baum-Challenge. Sie ist in den vergangenen Wochen auch auf die Logistikunternehmen aus unseren Reihen und auf die Zentrale in Neu-Ulm übergeschwappt.

Logistiker sind Allrounder. Und so geht Transcoop09, wenn es erforderlich ist, auch mal unter die Gärtner. Unser Mitgliedsunternehmen Focko Lüpsen & Sohn hat uns bei der Social Media-Aktion Baum-Challenge nominiert. Die Vorgabe: binnen vier Tagen einen Baum pflanzen oder ein Grillfest ausrichten. Nicht, dass sich das Team in der Kooperationszentrale vorm Grillen drücken wollte. Aber der sportliche Ehrgeiz war geweckt und im Sinne der Sache wollten wir der Natur etwas Gutes tun.

Also rückten Julian Perisa und Jürgen Evens kurzentschlossen zum Gartencenter aus, erstanden einen Apfelbaum, nahmen den Spaten zur Hand und pflanzten das Gehölz ins frisch ausgehobene Erdloch ein. Das Team von TC09 freut sich darauf, den Baum wachsen zu sehen und natürlich darauf, herzhaft in die ersten Äpfel der Sorte Elstar zu beißen.

Dabei hat Lüpsen & Sohn noch Rücksicht walten lassen: In der Regel haben Nominierte – ob Vereine, Unternehmen oder andere Organisationen – nur 48 Stunden Zeit, die Challenge anzunehmen. Das Wochenende zählt nicht dazu, also bleibt etwas mehr Vorbereitungszeit.

Was hat es mit der Aktion auf sich? Die Macher dahinter wollen ein Bewusstsein für Nachhaltigkeit schaffen. Bäume binden das klimaschädliche CO₂ und tragen zum Klimaschutz bei. Ein weiterer positiver Effekt: Die Aktion stärkt den Teamgeist der teilnehmenden Organisationen – denn meist nehmen sich mehrere Akteure aus einem Verein oder aus einem Betrieb des Projekts an. Gemeinschaftliche Aktivitäten fördern den Zusammenhalt.

So verhält es sich auch bei unserem Mitglied Eisenhofer Transporte aus Wertingen. An der Pflanzaktion nahm die



Projekt für die ganze Familie: Stefan und Sabine Eisenhofer haben sich für einen Birnbaum entschieden. Ihr Sohn Jonas ist mit der Gießkanne zur Stelle.

ganze Familie teil – sowohl Unternehmer Stefan Eisenhofer mit seiner Frau Sabine als auch ihr Sohn Jonas, der den Birnbaum im Aufsitz-Traktor anliefernte. Weil dessen Schaufel beim Graben eines Lochs an seine Grenzen stoßen würde, rückte im Schlepptau Verstärkung an – ein schwerer, echter Bagger. Für ihn war es ein Leichtes, die Erde auszuheben und das Bäumchen einzusetzen. „Unser Team im Büro meinte, die Birnen eignen sich in ein paar Jahren schon zum Verzehr“, teilt Spediteur Eisenhofer mit und freut sich auf die erste Ernte. Nominiert wurde unser Mitglied durch den ebenfalls in Wertingen angesiedelten Brennstoffhändler Stärkere Stoffe Wagner KG, mit dem Eisenhofer Transporte freundschaftlich verbunden ist.

Noch stärker als den Süden der Republik hat die Social Media-Aktion den Norden erfasst. Das machte es für un-

Zwei Mann, zwei Bäume: Dirk und Folkert Lüpsen setzen einen Apfel- und einen Kirschbaum ein.



Fotos: Eisenhofer Transporte, Lüpsen & Sohn, Transcoop09



Action: Jürgen Evens und Julian Perisa pflanzen einen Apfelbaum der Sorte Elstar.

ser Mitglied Lüpsen & Sohn aus Filsum schwierig, überhaupt noch ein Unternehmen aus der Region zu finden – also spielte es den Ball weiter in den Süden und nominierte die Kooperation ihres Vertrauens in Neu-Ulm. Lüpsen & Sohn wiederum war von seinem Kunden Alsa Hundewelt ausgewählt worden.

Wie es sich für einen Logistiker gehört, wurde das Projekt bei Lüpsen & Sohn professionell wie ein Transportauftrag abgewickelt. Die Anlieferung erfolgte mit einem Nahverkehrs-Lkw mit Hebebühne. Das Pflanzen der beiden Bäume – die Spedition entschied sich für einen Apfel- und einen Kirschbaum – war Chefsache: Dirk und Folkert Lüpsen legten beide Hand an, um die Obstbäume fachmännisch einzusetzen. Das ganze Team dahinter fand Gefallen an der Aktion. „Natürlich reicht eine Baumpflanz-

Challenge allein nicht aus“, berichtet Neele Lüpsen. Andererseits stehe der Baum symbolisch für das Engagement in Sachen Nachhaltigkeit. „Das ist ein sichtbares Zeichen nach außen, dass jedes Unternehmen seinen Beitrag leisten möchte.“

Sollte ein Nominierter den Baum nicht in der vorgegebenen Zeit gepflanzt haben, wäre auch das verschmerzbar. Dann wäre eine Einladung zum gemeinsamen Grillen fällig. Und in diesen Zeiten sind persönliche Gespräche, der Austausch und das Netzwerken wichtiger denn je. Den Baum kann man ja auch nach Ablauf der Frist noch pflanzen.

Matthias Rathmann



Vorstellung **Aktiv Cargo** aus Gunzenhausen

Skandinavien als Steckenpferd

Nach Möglichkeit kein Standard: Die Spedition Aktiv Cargo setzt auf Spezialisierung. Schwerpunkt sind Verkehre in die nordischen Länder. Gerne bewegt das Team dorthin auch Lasten für Speditionskollegen, bei denen die XXL-Stückgüter nicht ins System passen.

Wer sie zum ersten Mal besucht, wundert sich vielleicht ein wenig. Die Spedition Aktiv Cargo hat ihren Sitz nicht etwa in einem Gewerbegebiet mit Anschluss an die Autobahn. Vielmehr unterhält sie ihre Geschäftsstelle mitten in einer lebendigen Kleinstadt, die zusätzlich noch als Erholungsort bekannt ist: Willkommen in Gunzenhausen in Mittelfranken! Dort haben Jutta und Claus-Martin Knopf ihr Unternehmen 1994 gegründet. Drei Jahre später zog es sie mitten in die Stadt, nur 300 Meter vom Bahnhof entfernt. Und genau hier wundern sich Besucher vielleicht erneut, denn es handelt sich um kein typisches Bürogebäude. Die Räumlichkeiten der Spedition befinden sich im vierten Stock eines Ärztehauses. Ob Allgemeinarzt, Augenarzt, oder HNO: Alles ist vor Ort. Die Spedition hat ihren Sitz im obersten Stockwerk über allen Praxen – und fühlt sich dort sichtlich wohl.

Ob es einen Grund gibt, dass sich die Spedition dort einquartiert hat? „Ja, weil wir in unserer Branche ärztlich versorgt werden müssen“, sagt Geschäftsführer Claus-Martin Knopf mit einem Augenzwinkern. Die Aussage ist deshalb nicht so ganz ernst gemeint, weil das Unternehmer-Ehepaar bei allen Herausforderungen optimistisch durchs Leben geht. „Es geht uns nicht super gut, aber wir können alle Rechnungen bezahlen“, sagt der Firmenchef. Seine Frau und er registrieren auch, dass die Anfragen aus der Verladerschaft zunehmen – für beide ein Hoffnungsschimmer und zugleich ein Indiz dafür, dass der Laderaum wieder etwas knapper geworden

Eis und Schnee sind gerade in Nordeuropa häufige Begleiter.



ist und Auftraggeber länger suchen müssen, um ihre Ware auf den Weg zu bringen.

„Wir gehen vorsichtig davon aus, dass wir durch das Tal durch sind und man mit den Kunden wieder über Preise reden kann“, sagt der 62-jährige Unternehmer. Das sei im Grunde auch unabdingbar, ergänzt seine Frau, die die Finanz- und Personalthemen verantwortet. „Die Kosten sind in den vergangenen Monaten deutlich gestiegen, ob es nun die Sozialabgaben, die Kosten für Werkstattaufenthalte oder in Zusammenhang mit Berichtspflichten sind“, erläutert sie.

Eine Sache stimmt beide ganz besonders zuversichtlich: Erstmals sind wieder alle Fahrzeuge besetzt. Die Sattelzüge mit den blauen Zugmaschinen der Hersteller Volvo Trucks und DAF standen nicht etwa, weil Ladung gefehlt hätte, sondern weil keine Fahrer zur Stelle waren. „Sie waren der limitierende Faktor“, berichtet Claus-Martin Knopf. Der Fahrer-Engpass mag sich durch die wirtschaftliche Flaute etwas entschärft haben, er bleibt aber weiterhin eine Herausforderung für die Branche, wie sich nicht nur am Beispiel von Aktiv Cargo zeigt.

Um Fahrer anzusprechen und zu binden, unternimmt Familie Knopf eine ganze Menge. Neben den Eltern sind auch die Söhne an Bord – Felix Knopf seit zehn Jahren, sein Bruder Max unterstützt regelmäßig bei Projekten. Beispielsweise denkt Jutta Knopf immer an die Geburtstage und lässt auch den ehemaligen Mitarbeitern eine Grußkarte zukommen. So bleibt das Unternehmen positiv in Erinnerung, und manch ein Fahrer kehrt nach einer Auszeit beim Wettbewerb wieder zurück. Das größte „Goodie“, um Fahrer bei der Stange zu halten, dürfte aber der Anspruch auf ein eigenes Fahrzeug sein. Die Mitarbeiter dürfen ihren Truck in der Regel mit nach Hause nehmen, brauchen für die Fahrt zur Arbeit also kein Auto.

Nach Gunzenhausen kommen die Trucks übrigens nicht. Weder wäre das erwünscht, noch wäre die Lage im Wohngebiet dafür geeignet. Stationiert sind die aktuell 24 Zugmaschinen mit ihren Aufliegern im brandenburgischen Wittstock/Dosse mit Anbindung an die A24 und A19. Dort unterhält Aktiv Cargo ein Gelände mit einer Lagerfläche von 1.500 Quadratmetern und weiteren 10.000 Quadratmeter Freilagerfläche. Auch Bahnverladungen sind dort mög-

lich. Einen weiteren Standort betreibt das Transcoop09-Mitgliedsunternehmen, das in Summe etwa 30 Mitarbeitende beschäftigt, wenige Kilometer von Wittstock/Dosse entfernt in Heiligen-grabe. Dort belaufen sich die Lagerflächen auf 1.200 (überdachte Fläche) und 20.000 Quadratmeter (Freilager).

In Wittstock/Dosse ist ein Mitarbeiter vor Ort, der auch die Fahrzeuge im Blick hat. Je nach Bedarf kann er leichte Reparaturen vornehmen, Teile tauschen, Birnen wechseln oder das Fahrzeug mit Zurrmitteln ausstatten. Disponiert werden die Trucks von Gunzenhausen aus. Daher sind Jutta und Claus-Martin Knopf öfter vor Ort,

Überzeugtes Mitglied

Aktiv Cargo gehört zum langjährigen Transcoop09-Mitgliederstamm. Sonst hat sich das Unternehmen keiner Kooperation und keinem Verband angeschlossen. An Transcoop09 schätzt das Unternehmen den Austausch und die Information. „Daraus sind viele gute Kontakte entstanden“, berichtet Felix Knopf, der mit seinem Bruder Max für die zweite Generation der Unternehmerfamilie steht. Zum Beispiel war er beim vergangenen Disponententreffen in Köln dabei. Darauf blickt der 32-Jährige gerne zurück.



Die monatliche Zeitung ist eine Mitgliederleistung bei Transcoop09, die auch bei Aktiv Cargo gut ankommt.



um Flagge zu zeigen. Immerhin sind die Zentrale in Mittelfranken und die Standorte in Brandenburg rund 550 Kilometer voneinander entfernt. „Der persönliche Kontakt ist wichtig und auch effektiver für die Arbeitsmoral“, erklärt Jutta Knopf.

Am Wochenende sind die Fahrer in der Regel zu Hause. Unter der Woche ist das selten möglich – dafür sind die Touren zu unterschiedlich und zu wenig planbar. Denn bei Aktiv Cargo gibt es kein Standardgeschäft mit Curtainsidern, die auf festen Linien verkehren. Vielmehr sind die Trucks mitunter eine Woche und länger unterwegs, wenn es etwa nach Nordschweden oder -Norwegen geht. Skandinavien-Verkehre sind das Steckenpferd der Spedition, die rund 60 Prozent des Geschäfts ausmachen. Der Rest entfällt auf Deutschland und die Schweiz. Je nach Saison und abhängig von der Restlenkzeit nutzt Aktiv Cargo für Transporte in den Norden entweder die Fähre über die Ostseehäfen oder den Landweg. Wegen der Ausrichtung auf Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen liegen die Standorte in Brandenburg strategisch deutlich günstiger als Gunzenhausen.



Und was haben die Trucks an Bord? In der Regel XXL-Stückgut, seien es Bauteile, Landmaschinen, ganze Kräne oder Kranbahnen. Dafür unterhält die Spedition Spezialaufleger von Herstellern wie Meusburger, Faymonville und Noteboom – darunter Telesattel, Radmuldentrailer und Tiefbettauflieger. Ausgezogen kann der doppelt teleskopierbare Doppel-Sattel Ladegüter bis

Die ganze Familie packt an: die Firmengründer Jutta und Claus-Martin Knopf mit Sohn Felix Knopf, der seit rund zehn Jahren im Unternehmen tätig ist.

33 Meter Länge befördern. Damit kann Aktiv Cargo auch Fahrer ansprechen, die Lust auf außergewöhnliche Transporte haben. Verkehre nach Skandinavien sind unter Fahrern ebenfalls beliebt, weil sie dort nach allgemeiner Wahrnehmung eine höhere Wertschätzung erhalten.

Nach der Krise 2008/2009 richtete sich Aktiv Cargo neu aus und hat seinen Fokus seitdem auf Spezialtransporten. „Standard-Ladungen nehmen wir nur noch, um Lücken zu füllen“, erläutert Spediteur Knopf. Auftraggeber sind

links: Mit Spezial-Equipment unterwegs: Mit doppelt teleskopierbaren Sattelauflegern können die Fahrer bis zu 33 Meter lange Ladung ziehen.

unten: Mit dem Lkw auf die Fähre und weiter nach Skandinavien: Je nach Saison und restlicher Lenkzeit nehmen die Fahrer den See oder den Landweg.



Das Unternehmen

- **Aktiv Cargo** aus Gunzenhausen ist spezialisiert auf Skandinavien-Verkehre. Sie machen rund 60 Prozent des Geschäfts aus. Dabei setzt die 1994 von Jutta und Claus-Martin Knopf gegründete Spedition auf eigenes Equipment, das auf sperrige Ladungen ausgelegt ist. Mit Teleskopaufliegern kann ein Fahrer eine bis zu 33 Meter lange Ladung ziehen. Zum Fuhrpark zählen 24 Zugmaschinen der Marken Volvo und DAF sowie Spezialaufleger für unterschiedliche Ladungen wie Kräne und Radlader. Rund 30 Beschäftigte sind für den Mittelständler aus Mittelfranken tätig.
- Zwei Lagerstandorte betreibt das Transcoop09-Mitglied in Brandenburg. Sie sind in Wittstock/Dosse und Heiligengrabe verkehrsgünstig an der A24 und A19 gelegen. In Wittstock/Dosse sind auch Bahn-Anlieferungen möglich, ebenso ein Mobilkran-Umschlag für schwere Güter bis 50 Tonnen.

etwa zur Hälfte Direktkunden und Speditionen. Am Zusammenspiel mit Speditionen hat das Aktiv Cargo-Team Gefallen. Denn viele seien fokussiert auf Standard, sperrige Sendungen seien für sie Fremdkörper und passten nicht in die Systeme. Deswegen seien diese Speditionen dankbar, wenn sie dafür einen Partner hätten. Eine Besonderheit bei den Skandi-Verkehren ist, dass das Team von Aktiv Cargo sich auch in allen Start- und Zielländern um die erforderlichen Genehmigungen und Transportdokumente kümmert – auch dadurch unterscheidet man sich von so manchem Marktbegleiter. „Wir haben überall den direkten Draht zu den Behörden“, sagt Jutta Knopf.

Das Wissen kommt nicht von ungefähr: Schon immer hatten Jutta und Claus-Martin Knopf ein besonderes Faible für die nordischen Länder und sich entsprechende Expertise angeeignet. Nach seiner Ausbildung zum Hotelkaufmann wechselte der Firmengründer zur Speditionsbranche, indem er zuerst bei Heinloth Lkw fuhr und später in die Dispo wechselte sowie berufsbegleitend seinen Verkehrsfachwirt machte. Schon bei Heinloth waren die Skandi-Verkehre sein Spezialgebiet. „Damit lag es nahe, dass wir auch in unserer Selbstständigkeit mit diesen Verkehren starten würden“, sagt er zurückblickend. Die Rechnung ist aufgegangen – auch wenn das Team an der Spitze die Leistung etwas herunterspielt und sagt, dass heute viele Unternehmen in der Lage sind, Skandinavienverkehre abzuwickeln.

Matthias Rathmann

Digitaler Mitarbeiter bringt Entlastung bei der Spedition Oppel

Eine KI namens Sepp

Seit anderthalb Jahren verbessert die Spedition Oppel ihre Daten und Prozesse mithilfe einer Künstlichen Intelligenz (KI). Was der digitale Mitarbeiter namens Sepp seitdem alles im Unternehmen bewegt hat und was weiter geplant ist.

Sepp ist schnell, Sepp kann Multi-Tasking, und Sepp ist genügsam. Er braucht weder einen Schreibtisch noch Urlaubstage. Die Erklärung: Sepp ist kein ganz normaler, sondern ein digitaler Mitarbeiter beziehungsweise eine Künstliche Intelligenz (KI). Die Spedition Oppel ist das Pilotunternehmen im Transcoop09-Kreis, das die von TC09 und einem Entwicklerteam des Start-ups Kolibrain aus Reutlingen ins Leben gerufene KI bereits erfolgreich einsetzt.

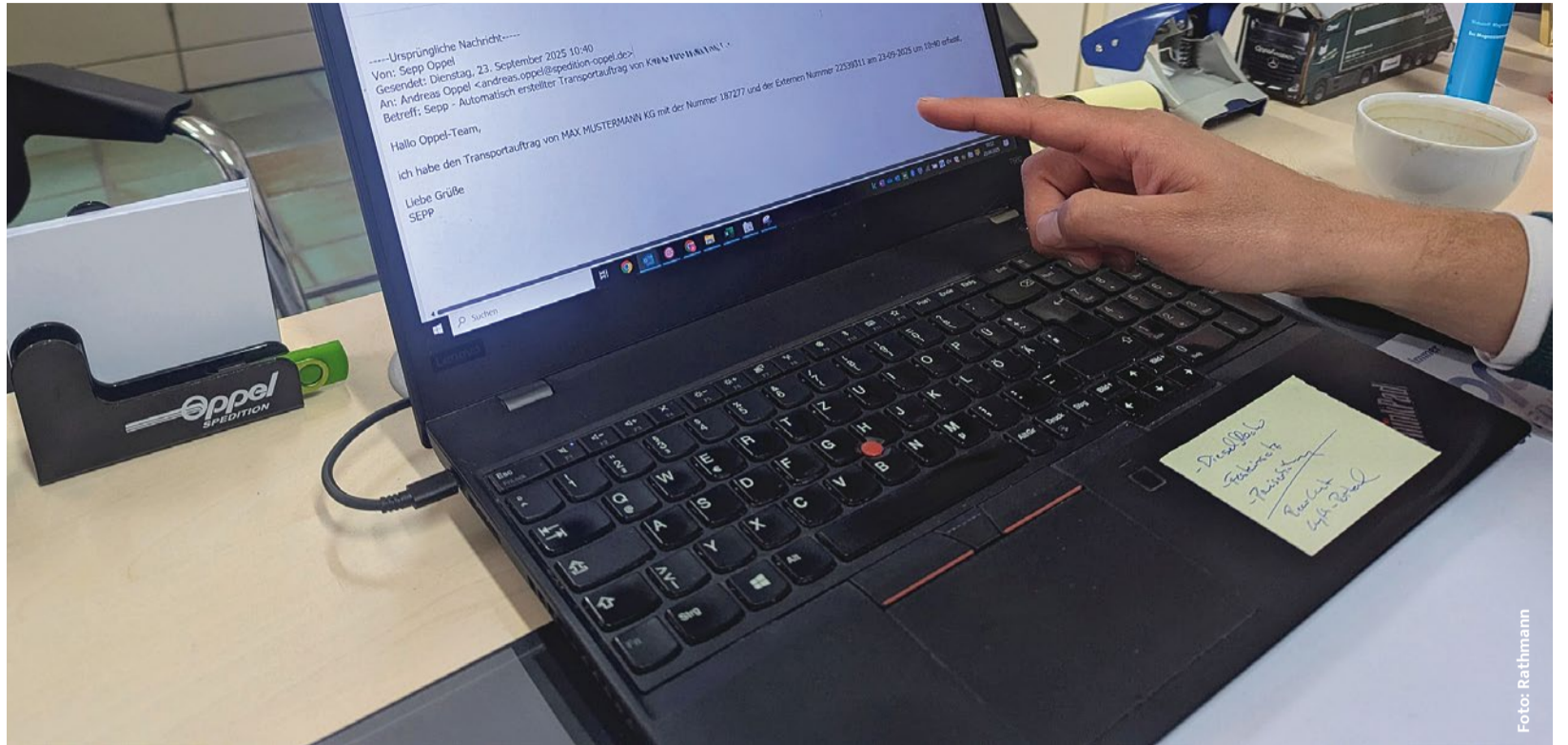


Foto: Rathmann



Foto: Rathmann



Foto: Oppel

Ob Reifenschneidemaschine, KI-Einsatz oder andere Investitionen: Die beiden Geschäftsführer Thomas Oppel (rechts) und sein Sohn Andreas Oppel stimmen sich bei Entscheidungen eng ab.

Ihre ersten Gehversuche machte die KI in der TC09-Systemzentrale in Neu-Ulm, wo sie sich bewährt und nach der anfänglichen Stammdatenpflege weitere Aufgaben übernommen hat. Taufte sie Vorstand Josef Perisa auf den Namen Alf, gaben Thomas und Andreas Oppel ihr den Namen Sepp, die Kurzform von Josef. Josef war der Vater von Thomas Oppel sowie der Großvater von Andreas Oppel und von 1972 bis 1992 hauptverantwortlich für die Geschicke der Spedition.

Und auch bei der Spedition Oppel ist die KI den Kinderschuhen entwachsen. Am Anfang stand wie in Neu-Ulm die Pflege der Stammdaten. Wie in wohl jedem digitalen Register, waren auch bei Oppel teilweise Datensätze doppelt oder unvollständig angelegt. Sepp nahm sich der Sache an, glich ab, aktualisierte, bereinigte. Das alles lernte Sepp mit Hilfe seines Schöpfers, dem KI-Spezialisten und Kolibrain-Geschäftsführer Lyth Al-Khazrage, relativ schnell. Im Dezember 2023 hatten sich die Oppel-Verantwortlichen für den digitalen Mitarbeiter entschieden, im Frühjahr 2024 kam er schließlich ins Haus beziehungsweise als User in die unterschiedlichen IT-Systeme des Unternehmens. Dort können ihn die „echten“ Mitarbeiter jederzeit kontrollieren und bei Bedarf auch stoppen – ihm also auch wieder die Zugriffsrechte entziehen.

Dass er in den vergangenen anderthalb Jahren viel gelernt und nun einen ganz neuen Reifegrad erreicht hat, zeigt Geschäftsführer Andreas Oppel live am Rechner. Die kurze Demonstration belegt: Sepp beherrscht auch schon das Transport-Management-System (TMS). Drei Transportaufträge gehen innerhalb weniger Minuten per Mail ein. Der Unternehmer leitet sie Sepp als PDF weiter. Der macht sich sofort ans Werk: Jeweils innerhalb von zwei Minuten sind die Aufträge im TMS angelegt. Oppel arbeitet mit der Lösung Carlo des Anbieters Soloplan aus Kempten. Als kurze Bestätigung verfasst Sepp eine Nachricht, dass die Aufträge erfasst sind, und schickt liebe Grüße.

Die Kontrolle zeigt: Sepp hat gewissenhaft gearbeitet. Er hat erkannt, dass mehrere Entladestellen angegeben sind und daher mehrere Aufträge angelegt. Er hat ferner registriert, dass ein Zeitfenster vorgegeben war, und dieses ebenfalls, samt dazu gehöriger Nummer, in Carlo übertragen. Einziger Kritikpunkt bei der Probe aufs Exempel: Einmal legt Sepp eine falsche Entladerampe an, was Andreas Oppel aber sofort erkennt und an den dahinter stehenden IT-Support weiterleitet.

Schlimm ist das nicht, denn Sepp muss Fehler machen. Nur dann kann er daraus lernen und sich weiterentwickeln. „Zu 95 Prozent legt Sepp die Transportaufträge sauber an“, bestätigt Spediteur Oppel. Was sein digitaler Mitarbeiter ganz nebenbei noch macht: Sobald eine neue Adresse ins Spiel kommt, legt er die dazu gehörigen Stammdaten an. Gelernt ist eben gelernt.

Kennt sich Sepp mit der Datenpflege und Transportaufträgen aus, haben die Oppel-Verantwortlichen schon Ideen für weitere Bereiche, die er in Ansbach kennenlernen sollte, konkret die Buchhaltung und die Palettenabteilung. „Die Ausbildung ist noch nicht zu Ende“, sagt Firmenchef Oppel. In der Buchhaltung – so die Überlegung – könnte Sepp Rechnungen prüfen, vorkontieren und sie den Verantwortlichen im Hause zuweisen. In der Palettenabteilung könnte Sepp automatisiert alle Konten abgleichen und im Fall von Differenzen darauf hinweisen. Die Mitarbeiter könnten sich dann auf diese Unstimmigkeiten konzentrieren und müssten nicht alles prüfen. Das brächte eine echte Zeitersparnis mit sich.

In der Zeitersparnis liegt für Andreas Oppel auch der Hauptvorteil der KI-Nutzung. Bei der automatisierten Auftragserfassung heißt das: Der Disponent kann viel schneller agieren. Er muss nicht erst warten, bis ein Sachbearbeiter einen Auftrag angelegt hat. Liefert Sepp die Daten in Echtzeit, ist er viel früher über alles im Bilde.

Doch kann man diesen Vorteil auch quantifizieren? Spediteur Oppel nennt

ein Beispiel, wie sich das Digitalprojekt sofort trägt – wenn die KI zum Beispiel die Arbeit eines (menschlichen) Mitarbeiters übernehmen kann. Der Fall trat ein, als eine Mitarbeiterin kündigte und ihre Stelle nicht durch einen Menschen, sondern durch die KI nachbesetzt wurde. Die Verantwortlichen bei Oppel wollen hier aber keine Ängste bei den Beschäftigten wecken. „Wir haben vor der Einführung alle zusammengeholt und unsere Pläne vorgestellt“, sagt Andreas Oppel. „Wir haben verdeutlicht, dass es nicht unser Plan ist, Leuten betriebsbedingt zu kündigen.“ Das sei in den anderthalb Jahren mit Sepp auch nicht geschehen.

Dass die Mitarbeiter im Wesentlichen offen waren, führen die Chefs darauf zurück, dass sie mit Blick auf die Dispo und Telematik immer schon relativ fortschrittlich gewesen seien. „Der Start von Sepp war daher kein Strukturbruch, sondern der konsequente nächste Schritt.“

Matthias Rathmann

Schneller disponiert: Die Disponenten haben dank der KI-gestützten Auftragserfassung alle Sendungen viel schneller im Blick.



Foto: Rathmann

Schon 275 Reifen mithilfe einer Maschine nachgeschnitten

Bisher läuft es rund



Fotos: Rathmann

Die Reifenschneidemaschine im Einsatz bei der Spedition Oppel hat sich bewährt. Nun plant das Unternehmen den nächsten Schritt und bietet das [Nachprofilieren von Reifen als Dienstleistung für Dritte](#) an.

Was macht ein Spediteur abends auf dem Sofa, wenn die Familie außer Haus ist? Er begibt sich auf die Suche und durchforstet das Netz nach Lösungen zum Thema Reifenschneiden. So jedenfalls war die Sache bei Andreas Oppel gelagert, Geschäftsführer der Spedition Oppel aus Ansbach. Die Suchanfrage hatte ihren Grund: Die Belegschaft wird älter, und das Reifenschneiden mit einem herkömmlichen Handgerät ist eine kräftezehrende Angelegenheit. Hinzu kommt, dass immer mehr Reifen nachzuschneiden sind. Denn der Fuhrpark ist im Lauf der Jahre gewachsen – auf aktuell 64 Lkw.

Und siehe da: Schon die drei Buzzwords „Maschine“, „Reifen“ und „Nachschneiden“ lieferten einen Treffer und führten direkt zum Start-up Bear-Machines

Die bisherige Erfolgsbilanz – auf Knopfdruck ist alles auf dem Monitor einsehbar.



aus Heek im Münsterland. Schon war das Interesse des Spediteurs geweckt. Noch am selben Abend – es war Samstag, der 16. November 2023 – tauschte sich Andreas Oppel per WhatsApp und Telefon kurz mit seinem Vater Thomas Oppel aus. Beide führen die Geschäfte der Spedition und treffen derartige Investitionsentscheidungen gemeinsam.

In nahezu gleicher Geschwindigkeit wie das Suchergebnis war das Angebot da: „Am 18. November 2023 habe ich mit

Chefsache: Andreas Oppel legt hin und wieder selbst Hand an und profiliert Reifen nach.

links:

Neu im Angebot: Die Spedition bietet das Nachschneiden auch anderen Flottenbetreibern an – und bewirbt den neuen Service auf Flyern.

Bear-Machines Kontakt aufgenommen, und nur einen Tag später lag das Angebot vor“, berichtet Andreas Oppel, der die fünfte Generation des Unternehmens repräsentiert. Wenige Wochen später, kurz vor Weihnachten, traf die halbautomatische Reifenschneidemaschine in Ansbach ein. Ihren festen Platz hat sie seitdem im Reifenlager, wo sie gute Dienste leistet: 275 Reifen haben die Oppel-Mitarbeiter seitdem nachprofiliert und 1.692 Rillen gelegt, was auf dem Monitor der Maschine sofort abgerufen werden kann.

Die Anlage hat zweifellos ihren Preis. Doch nach den Annahmen der beiden Firmenchefs rechnet sich die Anschaffung nach fünf Jahren. Eingeflossen in die Kalkulation ist die Einsparung bei den Reifen, aber auch bei den Lohnkosten. Denn die Mitarbeiter sind nun deutlich schneller. „Innerhalb von sieben Minuten ist ein Reifen nachgeschnitten“, sagt Andreas Oppel nicht ohne Stolz. Dieser Wert sei mit dem analogen Handgerät nicht zu schaffen gewesen – das Nachschneiden eines Reifens dauerte je nach Profil ca. 30 bis 45 Minuten.

Die Geschäftsführer gehen bei der derzeitigen Fuhrparkgröße von rund 420 nachschneidbaren Reifen pro Jahr für die eigene Flotte aus. Infrage kommen nicht nur Pneus für den Trailer, sondern auch für den Truck: Die Bear-Cut kann nämlich auch Querrillen schneiden, wie sie typisch bei Reifen für die Antriebsachse sind. Um der Maschine noch mehr Reifen zuzuführen und damit die Auslastung und Effizienz zu erhöhen, geht das Unternehmen nun den nächsten Schritt und wird das Reifenschneiden auch als

Der Hersteller

Der Hersteller Bear-Machines erkennt eine wachsende Nachfrage nach seinem Produkt, der halbautomatischen Reifenschneidemaschine Bear-Cut. 15 Geräte sind bereits ausgeliefert, bis Jahresende sollen es nach Firmenangaben 25 sein. Gerade wird die Produktion ausgebaut, sodass von 2026 an monatlich vier Maschinen produziert und ausgeliefert werden können.

Bear-Machines wirbt damit, dass das Nachschneiden die Laufleistung eines Reifens um 25 Prozent verlängert und somit die Produktion jedes vierten Neureifens vermeidet, ebenso den damit verbundenen Rohstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß. Zudem ermöglicht Bear-Machines mit seiner Technologie nach eigenen Angaben allen Flottenbetreibern, den Kraftstoffverbrauch der Zugmaschine um bis zu fünf Prozent zu senken und damit den CO₂-Fußabdruck und die Betriebskosten der Flotte weiter zu optimieren.

Dienstleistung für Dritte anbieten. Dazu hat das Unternehmen bereits handliche Flyer in Postkartengröße gedruckt. Darauf listet es vier wesentliche Vorteile des Nachschneidens auf: eine erhöhte Lebensdauer von mindestens 25 Prozent, einen geringeren Kraftstoffverbrauch bei idealem Reifenprofil, eine verbesserte Haftung auf der Fahrbahn und eine Senkung der CO₂-Emissionen. Zusätzlich – das wäre ein weiterer Punkt – trägt die Maschine dazu bei, Ressourcen zu schonen, da weniger Reifen produziert werden müssen.

Im Einsatz bei der Spedition Oppel sind traditionell Produkte des Herstellers Goodyear. Doch das Vier-Leben-Prinzip bei Reifen – also Neureifen, Nachschneiden, Runderneuern und erneutes Nachschneiden – funktioniert auch bei anderen Fabrikaten. Das Transcoop09-Mitglied Eisenhofer Transporte aus Wertingen zum Beispiel schwört auf Reifen des Herstellers Michelin. Und wie Spediteur Stefan Eisenhofer bei der Bear-Cut hin und wieder selbst Hand anlegt, so ist auch bei der Spedition Oppel die Maschine ab und an Chefsache. Denn nur so kann Andreas Oppel beurteilen, ob die Maschine wirklich rund läuft. Und daran lässt er keinen Zweifel. Die Internetrecherche am freien Abend hat sich für ihn gelohnt. „Ich würde die Maschine wieder kaufen“, versichert er. Seine anfängliche Sorge, dass Nachprofilieren mit einer höheren Zahl an Reifenschäden einher gehen könnte, sei unbegründet gewesen.

Matthias Rathmann



TERMINE

> BITTE VORMERKEN

ACHTUNG:

Neuer Termin:

18./19. November 2025

Mitgliederversammlung in Senden

NEU:

Disponenten-Jour Fixe

Immer am 3. Mittwoch im Monat

Nächste Termine:

15. Oktober, 14 Uhr

19. November, 14 Uhr

Weitere Infos gibt es bei

karel.jansen@tc09.de

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



Foto: Shutterstock, dspeguy

Anzeige

Unternehmensberatung Alexander Koch

Personal für Transport und Logistik

Wir vermitteln Ihnen:

- **Kraffahrer CE D/GB/PL** sprachig
- **LKW Disponenten D/PL** sprachig
- **Fahrtrainer D/PL** sprachig
- **Frachtführer**

Nutzen Sie unsere Möglichkeiten
und sprechen Sie uns an:

Tel.: +49-541/99 98 57 40

info@koch-unternehmensberatung.eu

Wessels Logistik baut Brücke nach China

Azubis aus Asien

Unser Mitgliedsunternehmen Wessels Logistik aus Rhede geht neue Wege beim Gewinnen von Nachwuchs. Nachdem die Spedition schon Berufskraftfahrer-Azubis aus Afrika angeworben hat, stellt sie nun erstmals angehende Speditionskaufleute aus China ein.

So viel Aufmerksamkeit wird einem Mittelständler in den Publikumsmedien nicht immer zuteil: Eine halbe Zeitungsseite widmete das Bocholter Borkener Volksblatt kürzlich unserem Mitgliedsunternehmen Wessels Logistik aus Rhede. Diesmal ging es nicht um die Elektromobilität im Güterverkehr – auf diesem Feld ist das Unternehmen einer der Pioniere. Vielmehr galt das Interesse zwei jungen Menschen im Unternehmen, die ab diesem Lehrjahr zu Speditionskaufleuten ausgebildet werden. Karla und Felix sind deshalb etwas Besonderes, weil sie aus China kommen. In Wirklichkeit heißen sie anders, doch der Einfachheit halber haben sie sich für diese gängigen Namen entschieden. Vermittelt wurden die beiden 24 und 19 Jahre alten Azubis durch die Agentur German Education Management (GEM) aus Düsseldorf.

Für Geschäftsführer Andre Wessels ist das Rekrutieren aus Asien Neuland. Doch war er für ein Pilotprojekt mit China offen, weil er mit einem anderen Partner zusammen bereits aus anderen Drittländern erfolgreich Azubis nach Deutschland holen konnte. Voraussichtlich acht junge Leute kommen dieses Jahr aus Afrika ins Münsterland, um bei Wessels Logistik eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer zu absolvieren. Bereits seit ein paar Jahren rekrutiert das Unternehmen junge Leute von dort, um seinen Bedarf zu decken – bisher ausschließlich im gewerblichen Bereich.

Da war der nächste Schritt nicht so abwegig, auch mal in Asien junge Leute anzusprechen. In dem Fall stand die kaufmännische Ausbildung im Vordergrund, da die Agentur GEM noch kein

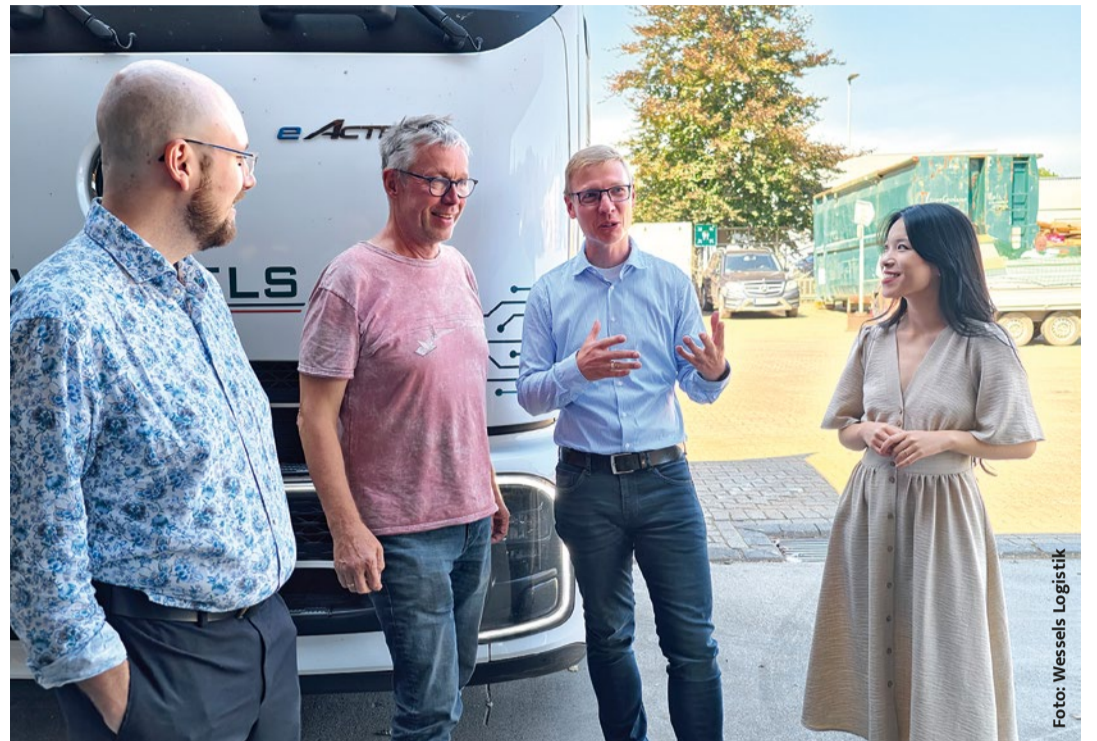


Foto: Wessels Logistik

Personal im gewerblichen Bereich vermittelt. Auch in Deutschland sucht Andre Wessels weiterhin händeringend nach Nachwuchskräften und zeigt zum Beispiel auf der Azubimesse in der städtischen Gesamtschule in Rhede Flagge. „Wir finden schon noch junge Leute, aber nicht in dem Maße, wie wir sie benötigen würden“, erläutert der Spediteur.

Die Personalgewinnung im Reich der Mitte ist ein anspruchsvolles Unterfangen – daher war Unternehmer Wessels nicht undankbar, dass sich das Expertenteam bei GEM um alles kümmerte. Es traf die personelle Vorauswahl und wickelte den gesamten vorgelagerten Prozess ab, inklusive Visaerteilung und Deutschunterricht. Damit kamen die Azubis mit Sprachniveau B1 in Rhede an, Karla schon im Juni, Felix zum 1. August. Seitdem bringt sich das Duo nach Kräften bei seinem Arbeitgeber ein. „Ihre Motivation ist sehr hoch“, lobt Unternehmer Wessels. „Sind sie mit einer Aufgabe fertig, fragen sie aktiv nach, ob sie woanders helfen können.“

Und wie geht es den jungen Menschen privat? „Sie kommen aus Millionenstädten und waren dort offensichtlich auch

Im Dialog: Geschäftsführer Andre Wessels und sein Betriebsleiter Christof Niestegge (Zweiter und Dritter von rechts) mit Vertreterin der Agentur GEM.

Smog-geplagt, denn sie loben die gute Luft und dass sie die Sonne sehen können“, erzählt der Logistikunternehmer. Über die Gründe, warum sie sich für ein Leben im fernen Deutschland entschieden haben, sprechen die beiden Azubis nicht. Wessels will sie hier auch nicht in die Bredouille bringen und sie schon gar nicht hemmen, sich im Münsterland eine neue Existenz aufzubauen.

Andre Wessels sieht es als Bereicherung an, weitere Leute aus Übersee an Bord zu haben. Einen konkreten Benefit sieht er auch schon: „Wir haben drei bis vier chinesische Kunden. Können Mitarbeiter als Muttersprachler mit ihnen reden, wäre das definitiv von Vorteil“, berichtet er und ist gespannt darauf, wie sich Karla und Felix in den nächsten Monaten in NRW und natürlich in seinem Unternehmen weiter eingewöhnen werden.

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

