

Mehr Flexibilität für Rampenprozesse

trans aktuell-Symposium „Effizienz bei der Teilladung“ bei der Rüdinger Spedition – Best Practice und Expertengespräche zu Zeitfenstermanagement, Standzeiten und IT-Tools



DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher Unterstützung von



Die Maler waren noch an der Außenfassade zugange, während im neu gebauten Jagstforum der Spedition Rüdinger in Krautheim bereits intensiv Themen der Transport- und Logistikbranche diskutiert wurden. Titel des ersten trans aktuell-Symposiums 2022 war „Effizienz bei der Teilladung – wie ETA helfen kann“.

Die Anregung zum Thema war von Gastgeber Roland Rüdinger selbst gekommen, der nach eigenen Angaben immer wieder auf das Dilemma Routenoptimierung contra Zeitfenstermanagement stößt. Dies treffe vor allem bei Teilladungen auf kurzen Entfernungen zu: Nicht immer könne ein Regionalspediteur wissen, wie viel Zeit für Be- oder Entladung an den jeweiligen Rampen gebraucht wird. Dazu komme „das Risiko einer dynamischen Verkehrssituati-

on“. Beides seien für den Spediteur schlecht kalkulierbare Faktoren, die dazu führen könnten, dass das gebuchte Zeitfenster beim nächsten Empfänger nicht eingehalten werden kann.

Die Folge sei eine ungeplante Wartezeit für den Fahrer vor Ort oder die Notwendigkeit, ein neues Zeitfenster für den Folgetag zu buchen und die Tour dann erneut anzutreten. „Teilladung und starre Zeitfenster passen einfach nicht zusammen“, sagte Rüdinger.

Dabei hat die Spedition aus Krautheim schon versucht, das Thema mittels IT zu lösen, etwa bei der Baustellenanlieferung. Der Kunden kann über die Navigationsdaten sehen, wo der Lkw ist – „allerdings ist die Nachfrage nicht sehr groß“, sagt der Unternehmer und bemängelt das Kommunikationsdefizit bei den Empfängern. Bei der Abholung von Teilladungen werden bei Rüdinger Abhol-Avise verschickt, damit der Versender weiß, was der Fahrer mitnehmen soll und keine Sendung stehen bleibt. Diese Information sei wichtig, „weil ein Versender manchmal nicht weiß, was aus der Partnerlandschaft geordert wurde“.

Die Gretchenfrage laute an der Rampe immer, was teurer ist und nicht warten kann – der Stapler- oder der Lkw-Fahrer? Bisher sei dies für Verladere leicht zu beantworten gewesen, die Optimierung setzt laut Rüdinger demnach eher beim deutschen Rampenmitarbeiter als beim rumänischen Lkw-Fahrer an.

„Durch das EU-Mobilitätspaket haben wir aber auf einmal andere Voraussetzungen – Teilladungen werden in der nächsten Zeit mit deutschen Kennzeichen gefahren werden müssen, dann werden der Lkw-Fahrer und auch Standzeiten teurer“ (siehe Kasten). Neben den Fahrerkosten und der Lkw-Verfügbarkeit beeinflussen auch die aktuellen Energiepreise das Thema, denn wer nach Zeitfenstern die Tour plane, müsse mitunter auch mal Umwege in Kauf nehmen; aber wer Kilometer einsparen will, müsse die Tourenplanung nach geografischen Gesichtspunkten und nicht allein nach Zeitfenstern gestalten.

Gibt es einen Kompromiss? Laut Rüdinger braucht es ein dynamisches Zeitfenstermanagement, bei dem die Telematiksysteme bei Verzögerungen dem Empfänger die neue Ankunftszeit melden. Dessen Zeitfenstermanagementssystem müsse dann aber auch flexibel genug sein, um freie oder nicht genutzte Zeitfenster ad hoc zu vergeben. „Es muss doch technisch möglich sein, dass die verschiedenen Systeme miteinander sprechen können, um die Entladungen flüssiger zu machen – eigentlich haben doch

beide Seite Interesse daran, dass es flutscht“, sagte Rüdinger. Für eine Lösung müssen immer alle Seiten betrachtet werden – Oliver Jutz, verantwortlich für die Lieferkette der Beschaffungslogistik des Lebensmittelhändlers Kaufland aus Neckarsulm, stellte daher anschließend die Sicht des Handels dar: 400 Lieferanten, 100 Transportunternehmen und fünf Netzwerke sind Teil seiner Arbeit.

Die Sicht von Kaufland

Kaufland verzeichnet an seinen sieben Logistikstandorten allein 400.000 Anlieferungen pro Jahr, von denen die deutschlandweit 700 Filialen beliefert werden. Dabei waren Fachkräftemangel und Corona auch bei Kaufland in den vergangenen Monaten eine zusätzliche Herausforderung, ebenso wie die Übernahme und Integration der 70 Filialen von Real in das bestehende Logistik-Netz.

vieler Transporteure, Zeitfenster – manchmal auch zwei aufeinanderfolgende – zu buchen und nicht zu nutzen. Störend sei auch, wenn nicht die korrekte Anzahl Paletten bei der Buchung angegeben werde, was die Überlastung der Rampe und einen weiteren Folgeprozess bewirke, bei dem andere Be- oder Entladungen geschoben werden. Dies sei bei der Anzahl der Beteiligten und der verschiedenen Schnittstellen wie Lieferant, Transporteur und Rampe schwierig. Jutz unterlegte dies mit exemplarischen Zahlen eines beliebigen Dienstleisters, der von 1. Januar bis 31. März insgesamt 57 Zeitfenster gebucht hatte, von denen 31 verfallen oder nicht genutzt wurden – also 54 Prozent.

Laut Jutz ist auch dem Handel daran gelegen, die Prozesse zu verändern, nicht allein wegen der Fahrerverknapfung, sondern weil es auch wichtiger denn je sei, dass die Ware im Lager, aber auch in der Filiale pünktlich ankomme. Dies gehe aber nur durch dynamische

dem Unterschied, dass wir eher bei unseren Lieferanten anrufen können“, sagte Jutz. Dennoch sei klar, dass sowohl Spediteure als auch der Handel flexibler werden müssen.

Kaufland selbst hat laut Jutz schon einiges angestoßen, etwa stünden der Kostensatz für Wartezeiten und die Regeln der Zeiterfassung auf dem Prüfstand, weitere Themen seien die Analyse der Entladesituationen und die Ableitung von Optimierungsansätzen. Außerdem arbeite man in der Kaufland-Logistik an einem Pilotprojekt, um im Food-Bereich Kleinmengen auch ohne Zeitfenster unterzubringen. Auch das Thema Real Time Visibility werde mit aktuell zwei Lieferanten getestet. Sollte es sich als praktikabel erweisen, werde man das Thema auch in Richtung Wareneingang und Zeitfenstermanagement anwenden.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Thomas Küppers



Spediteur trifft Verladere: Roland Rüdinger (li.) und Peter Egner, Leiter SCM & Logistik Automotive bei Schaeffler Automotive.

Kaufland vergibt etwa für 5.000 bis 8.000 Paletten im Foodbereich (Trockenfracht) täglich an den Verteilzentren Zeitfenster, die mit Anforderungen verknüpft sind. Etwa muss der Lkw 30 Minuten vor der gebuchten Zeit an der Pforte registriert sein. Sollte es Probleme geben, bekommt der Spediteur nach einer Karenzzeit von 60 Minuten eine von Kaufland freiwillig gezahlte Entschädigung in Höhe von 30 Euro pro Stunde. Gerade in der Hauptzeit zwischen 6 und 12 Uhr werde versucht, möglichst viele Rampen und damit auch Zeitslots zur Verfügung zu stellen.

„Zeitfensterbuchung ist ein Miteinander“, kein Nebeneinander“, sagte Jutz. Störend für den Empfänger, aber auch für andere Spediteure sei etwa die Praxis

und ETA-gebundene Systeme und den Einsatz aller Beteiligten.

Die Verladere müssten es zum Beispiel gleich an die nächsten Schnittstellen weitergeben, wenn Ware nicht termingerecht verladen werden könne und eine Umstellung des Liefertags notwendig sei. Der Spediteur wiederum müsse Verladere und Handel benachrichtigen, sobald ein Transport nicht termingerecht abgewickelt werden kann. Und der Handel müsse ausreichend Zeitfenster und Entladekapazitäten zur Verfügung stellen. Und Aufgabe des Dienstleisters sei es, flexible Zeitfenstermanagementsysteme zur Verfügung zu stellen, die miteinander kommunizieren können. „Viele der Probleme kennen wir aus der Beschaffung, mit

VORSICHT BEI KABOTAGE

Neue Regelung des EU-Mobilitätspakets hat Folgen fürs Teilladungssegment

- Kabotage trägt zur besseren Auslastung bei. Doch ist für gebietsfremde Lkw in Deutschland Vorsicht angesagt, gerade bei Teilladungen. Weiterhin sind im Anschluss an eine grenzüberschreitende Fahrt innerhalb von Deutschland drei Binnentransporte innerhalb von sieben Tagen möglich. Aufgrund der neuen Regeln durch das EU-Mobilitätspaket muss im Anschluss an die letzte Entladung eine viertägige Cooling-off-Phase erfolgen, ehe der Frachtführer wieder nach Deutschland darf.
- Bei Teilladungen gilt es nun einige Dinge zu beachten, wie Rechtsanwalt Stefan Brötz, Geschäftsführer des Arbeitgeberverbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (AVSL), unter Verweis auf ein Urteil des Verwaltungsgerichts

rat Köln vom 31. Mai vorigen Jahres erläuterte. Als maximal erlaubte Kabotage gilt demnach schon eine einzige Abholung bei einem Absender, sofern die Ware an drei unterschiedliche Empfänger geht – beziehungsweise umgekehrt. Es müssen also nicht drei Absender und drei Empfänger angefahren werden, um die Kabotage maximal zu nutzen.

Die Folge: „Ich kann keinen Auftrag mehr an ein ausländisches Unternehmen mit vier Abholstellen geben“, erklärte Gastgeber Rüdinger. Denn das wäre illegale Kabotage. Für Spediteur Rüdinger kommt das einer Stärkung der hiesigen Flotten gleich – diese Kabotage-Anwendung trage dazu bei, dass nationales Geschäft mit nationalen Fuhrparks gemacht werde.

Schluss mit Puzzeln

IT-Tools helfen bei Zeitfenstersteuerung und Disposition von Teilpartien – Praxisbeispiele von BTK und Elvis

gerade mal neun Monate vergangen, berichtet Heiß. Das System schüttet die Puzzleteile – sprich die bereits gemeldeten Teilladungen – nicht nur aus, sondern ordnet sie auch nach Belieben – zum Beispiel nach Regionen. Daraus ergeben sich die für die Disposition idealen Kombinationsmöglichkeiten. Und für Firmenchef Heiß ist die IT damit noch längst nicht ausgereizt. Im nächsten Schritt lassen sich die Erlöse anzeigen, Zeitfenster einbauen, verfügbare Lkw anzeigen oder Schnittstellen zu Frachtbörsen aufbauen. Der Charme dabei: Die Disponenten können qualifiziert entscheiden, ob die Tour am besten durch die eigene Flotte, durch Partner oder das Teilladungsnetzwerk von Elvis befördert wird.

Mit Teilpartien wachsen

Das neue Werkzeug erlaubt es BTK auch, bei Teilladungen weiter zu wachsen. Bisher waren die Möglichkeiten eingeschränkt, weil gute Disponenten laut Heiß kaum mehr zu finden sind – erst recht nicht Spezialisten für das Teilladungs-Segment. Nun kann die IT ein Stück weit den Engpass beim Personal schließen und dem Unternehmen dabei helfen,

schließen den LTL-Markt weiter zu erschließen. „Früher war die Teilladung das Stiefkind“, sagt Heiß zurückblickend – nun werde sie zum rentablen Geschäft. Um ein Viertel ist der Bereich innerhalb der vergangenen zwei Jahre bei den Rosenheimern gewachsen. Rund 100 der 700 Sendungen am Tag sind bereits Teilladungen – das ist für Geschäftsführer Heiß noch längst nicht das Ende der Fahnenstange.

Schluss mit Ineffizienzen, heißt das Motto bei der Ladungs-konzeption. Seit elf Jahren schon setzt sie im LTL-Bereich auf Bündelungseffekte. Unternehmen müssen keine Lademetreer lassen und damit durch die komplette Republik fahren, sondern steuern das Zentralhub in Knüllwald an und erhalten dort Rückladung der anderen Netzwerkpartner. Das Hub-and-Spoke-System hat sich bewährt, wie die Geschäftsführer der Elvis-Teilladungssparte Vanessa Klönnek und Steffen Renner bilanzieren.

Rund 160 Lkw pro Nacht fertigen ihre Leute in der 22.000 Quadratmeter großen Halle ab, 150 Partner sind national angeschlossen, hinzu kommen 30 internationale Partner. Als Teilladungen akzeptiert Elvis Sendungen, die bis zu 17 Stellplätze vernehmen, auch Langgut bis 6,50 Meter Länge und Gefahrgut ist willkommen.

Wachstum ist aber nur möglich, wenn alles wie am Schnürchen läuft. Das bedeutet, dass die eintreffenden Lkw sich an ihre Slots halten müssen, denn jede Verspätung hält andere Lkw auf – weswegen dem Zeitfenstermanagement auch bei Elvis hohe Bedeutung zukommt. Das Netzwerk diszipliniert seine Partner dabei über den Geldbeutel: Je öfter sich ein Lkw einer bestimmten Linie verspätet, desto teurer wird es für den Spediteur dahinter.

Malusystem bei Elvis

Open Telematics an, in dem sich auch Couplink engagiert. Das Ziel: Software-unabhängige Standard-Schnittstellen zu schaffen, um darüber eine Vielzahl an Informationen zu tauschen – ob Auftrags- oder Tachodaten, Lohn- und Spesendaten oder auch ETA-Informationen.

Text: Ilona Jüngst, Matthias Rathmann

MEHR IM NETZ

EINE BILDERGALERIE ZUR VERANSTALTUNG FINDEN SIE HIER:
eurotransport.de/tassr

Die Referenten des trans aktuell-Symposiums (von links oben): Thorben Rasche (leogistics), Oliver Jutz (Kaufland), Steffen Renner und Vanessa Klönnek (beide Elvis), Jens Uwe Tonne (Couplink), Benjamin Rheinberger (PTV Group), Josef Heiß (BTK) und Stefan Brötz (AVSL).

TIP PEMA

WIR BEWEGEN MIT IHNEN DIE ZUKUNFT

TIP TRAILER SERVICES - Ihr Werkstattspezialist!

Wir bieten Ihnen einen umfangreichen Werkstattdienst für Ihre Nutzfahrzeuge, mit und ohne Vertragsbindung, und das an mehr als 100 eigenen Werkstattstandorten in Europa.

Kontaktieren Sie uns:
0800 888 50 51
info-central@tipeurope.com
www.tipeurope.de

Fairness an der Rampe

Wer zahlt die Rechnung? Diskussion zu Kostenübernahme bei Zeitfenstern, ETA und Effizienz

2.500
Einfahrten

ZÄHLT DER FLUGHAFEN
ZÜRICH PRO MONAT
FÜR WAREN-
ANLIEFERUNGEN IN DIE
TERMINALS

Wer hat's erfunden? In puncto Zeitfensterbuchung nicht unbedingt die Schweizer. Sie zeigen jedoch eindrucksvoll, wie der Einsatz der Systeme gelingen kann, etwa beim Flughafen Zürich. Was den Erfolg dort ausmacht und anders als in Deutschland läuft, wurde im Rahmen des trans aktuell-Symposiums (siehe auch Seiten 6/7) bei einem Logistiktalk diskutiert, moderiert von Chefredakteur Matthias Rathmann.

Für den Flughafen Zürich sprach Daniel Tanner, Leiter des Bereichs Betrieb und Prozesse. Er machte deutlich, dass der Flughafen nicht nur pro Jahr mehrere Millionen Passagiere durchschleust und mehrere Hunderttausend Tonnen Luftfracht abwickelt. Er nimmt darüber hinaus auch zahlreiche Tonnen an Ware an, die für das Airport-Shopping und die Airport-Gastronomie bestimmt sind. Um die Mengen an ankommenden Waren zu handeln, wurde laut Tanner das Zeitfenstermanagementsystem Slot von Cargolix eingeführt, hochgerechnet beträgt das Ziel 50.000 Anwendungen.



Fluch und Segen von Zeitfenstern: Moderator Matthias Rathmann (li.) mit Spediteur Roland Rüdinger und Daniel Tanner (Flughafen Zürich).

Die erwarteten Vorteile für die Anschaffung wurden dadurch definiert, dass kein Platz in den Terminals für Lagerung ist, die Anlieferungsspitzen von 4.50 Uhr bis 8 Uhr sind sowie die Prämisse gilt, dass so vor allem Vorrang für

Frischware geschaffen werden sollte. Insgesamt zehn Anlieferpunkte gibt es auf dem Flughafengelände. Manuelle Messungen haben laut Tanner die Wirksamkeit des Zeitfenstersystems gezeigt: Ein Drittel der Sendungen braucht weniger als 15 Minuten zur Abfertigung.

Sendungen, die nicht zum Frischbereich zählen, dürfen in der Morgenzeit nicht angeliefert werden; für sie können, je nach Anlieferstandort, später am Tag und in Echtzeit Slots gebucht werden.

Diese Unterscheidung der Sendungen trifft auch auf Zustimmung der deutschen Spediteure – Unternehmer Roland Rüdinger betonte, welche Vorteile es auch im Sammelgutverkehr gibt, wenn der Disponent etwa über das System Edifact dem Wareneingang des Empfängers mitteilen kann, was dessen Einkauf bestellt hat. Der Empfänger könne dann entsprechendes Personal vorhalten,

um die Rampe zu bearbeiten. Selbst die Zusendung des Lieferscheins per Handy vom Fahrer an den Empfänger helfe – der Empfänger könnte dann etwa mit der Information antworten, welche Rampe der Fahrer ansteuern soll.

Flughafen trägt Gebühren

Auch hier ist der Flughafen mit seinem System schon einen Schritt weiter, schon bei der Buchung des Zeitfensters wird eine Rampe zugewiesen. „Wir haben den Luxus, dass wir nur die Rampen anbieten. Dafür trägt aber der Flughafen die Slotgebühren“, berichtete Tanner. Diese werden pro Slot automatisch berechnet, je nach Anzahl der Paletten oder Colli, außerdem sorgt der Flughafen automatisch für die Genehmigung, die Waren durch den Lieferanten zum Flughafen bringen zu lassen.

„Wenn derjenige bezahlt, der vor Ort auch die Managementleistungen haben will, dann ist das fair“, sagte Rüdinger. Im Stückgut- und Teilladungsbereich, so kritisierte der Unternehmer, zahle aber immer noch der Empfangsspediteur. Bei einer hohen Sendungsanzahl bedeute dies, auch bei geringen Einzelbeträgen pro Zeitfensterbuchung, sehr hohe Prozesskosten.

Wenn der Rampenbetreiber aber die Gebühren übernehmen müsse, könnte dies laut Rüdinger ein Anreiz für die große Handelsrampen sein, auf ihrer Seite die Effizienz zu steigern. Denn laut Rüdinger liegt das Problem nicht an den Dienstleistern allein – die würden ja auch die punktgenaue Ankunft an den Hubs der Netzwerke wie Cargoline schaffen, mit maximal 10 bis 15 Minuten Wartezeit und ohne Lkw-Schlange.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Thomas Küppers



Mit dem Qualifizierungschancengesetz fördert die Bundesagentur für Arbeit verstärkt Unternehmen bei der Weiterbildung ihrer Belegschaft. So wird es möglich, langjährige Mitarbeitende auf neue Aufgaben vorzubereiten oder auch gering qualifizierte neue Mitarbeitende einzustellen und entsprechend weiterzubilden. Das erweitert das Potential für dringend benötigte Fachkräfte. Eine gute Gelegenheit für Betriebe, die angesichts des digitalen Wandels und des Einsatzes neuer Technologien ihre Mitarbeitenden entwickeln möchten.

Fördert die Bundesagentur für Arbeit (BA) lange Zeit vor allem die Qualifizierung von Arbeitslosen, geringqualifizierten und älteren Arbeitnehmern (m/w/d), rückt die Weiterbildung Beschäftigter aller Jahrgänge und Qualifikationsniveaus immer stärker in den Fokus der Förderung. Dient eine Weiterbildung dazu, Beschäftigte für die sich wandelnde Arbeitswelt zu qualifizieren, übernimmt die BA einen Teil der Weiterbildungskosten.

Den Anteil der Förderung bestimmt die jeweilige Betriebsgröße: Für Unternehmen mit unter zehn Beschäftigten übernimmt die BA die Weiterbildungskosten bis zu 100 Prozent. Bei Mitarbeitenden, die über 45 Jahre alt oder schwerbehindert sind, und Unternehmen mit bis zu 250 Beschäftigten, können die Weiterbildungen ebenfalls bis zu 100 Prozent bezuschusst werden. Die BA beteiligt sich zudem an den Lohnfortzahlungen während der Weiterbildung. Voraussetzung für die Förderung ist, dass die Weiterbildung länger als 120 Stunden dauert, AZAV-zertifiziert ist und durch einen

zertifizierten Bildungsanbieter wie DEKRA umgesetzt wird.

Nutzen Sie dieses Angebot für die Zukunftssicherung Ihres Unternehmens. Die DEKRA Akademie bietet Ihnen im Bereich Transportlogistik u.a. diese attraktiven Weiterbildungen an:

- Berufskraftfahrer (m/w/d) – Güterbefördern (TQ 1)
- Fachlagerist (m/w/d) / Fachkraft (m/w/d) für Lagerlogistik – Vorbereitung auf die Externenprüfung oder Teilqualifikationen
- Kaufmann (m/w/d) für Büromanagement (IHK) – Vorbereitung auf die Externenprüfung oder Teilqualifikationen
- Kaufmann (m/w/d) für Spedition- und Logistikdienstleistungen (IHK) – Vorbereitung auf die Externenprüfung
- Kaufmann (m/w/d) für Groß- und Außenhandel (IHK) – Vorbereitung auf die Externenprüfung
- Kaufmann (m/w/d) für Spedition und Logistikdienstleistungen (IHK) – Umschulung oder Vorbereitung auf die Externenprüfung
- Arbeitswelt 4.0 – Arbeitsorganisation und Arbeitsmethodik im digitalen Zeitalter
- Projektassistent (m/w/d) (DEKRA)
- u.v.m

Gute Qualifikation und konsequente Weiterbildung sind die Bausteine für dauerhaften beruflichen und betrieblichen Erfolg. Die DEKRA Akademie unterstützt Sie dabei.

Weitere Informationen:
DEKRA Akademie GmbH
Handwerkstraße 15
70565 Stuttgart
Tel.: +49. 0711.7861-3939
E-Mail: service.akademie@dekra.com
www.dekra-akademie.de
https://www.dekra-akademie.de/
qualifizierungschancengesetz/

Stückgutwelle rollt

Rüdinger Spedition mit guter Bilanz 2021

Ein überdurchschnittlich starker Umsatzzuwachs von 28 Prozent auf 62 Millionen Euro hat die Rüdinger Spedition aus Krautheim 2021 verzeichnet, auch das Ergebnis hat sich parallel dazu entwickelt. Glanzstück war dabei das Sammelgutgeschäft, im Rahmen dessen Rüdinger insgesamt fünf verschiedene Stückgutkooperationen sowie die Teilladungskooperation Elvis bedient: rund 650 Sendungen täglich. Knapp 300 Tonnen waren laut Rüdinger in den Hoch-Monaten im Sammelgutverkehr zu bewältigen.

Auch in den anderen Geschäftsbereichen legte der Umsatz zu: um 28 Prozent im Fern- und Regionalverkehr, die Abteilung Global erwirtschaftete dank der stark gestiegenen Preise für Luft- und Seefracht 16 Prozent mehr Umsatz. Ein Plus von 14 Prozent gab es bei der Lagerlogistik und von elf Prozent beim Maschinentransport.

Um auch die Kapazitäten für das Wachstum zu haben, investierte das Familienunternehmen vergangenes Jahr rund 8,4 Millionen – in das „Jagstforum“, einer Erweiterung der Zentrale, aber auch in den Fuhrpark, der von 180 auf 200 Fahrzeuge anwuchs, weitere bestellte Fahrzeuge stehen noch aus.

Eine Abkühlung der Wirtschaft sei aktuell nicht zu spüren, sagt Rüdinger: „Im 1. Quartal 2022 ging



es mit 30 Prozent Umsatzplus auf der gleichen Tonspur weiter“. Im Sammelgut rechnet der Unternehmer mit einem ähnlichen Wachstum wie im Vorjahr – auch, weil die Spedition seit 1. Januar 2022 für VTL ein Komplettgebiet übernimmt.

Beim Thema Netzwerk gibt es eine weitere Änderung: Für Online-Systemlogistik (OSL) fährt Rüdinger in der Region Kitzingen-Ochsenfurt nur noch bis 31. Dezember; aber die orangenen Lkw fahren demnächst für das Netzwerk CTL in Schwäbisch Hall und Hohenlohe aus.

Auch in der Lagerlogistik soll 2022 ein Sprung nach vorne gemacht werden. In Weikersheim, Waldenburg und Boxberg sollen weitere Lagerflächen hinzukommen, insgesamt 12.000 Quadratmeter. Dies soll mit mehr Serviceleistungen, beispielsweise

Produktionsversorgung, einhergehen. Alle Dachflächen der neuen Anlagen werden mit Photovoltaikanlagen (PV) ausgestattet, mit dann insgesamt 85.000 Quadratmeter Photovoltaikfläche wird laut dem Unternehmer der Ausstoß von 120 Lkw ausgeglichen. Bis Ende 2025 will Rüdinger mit PV den CO₂-Ausstoß aller Rüdinger Lkw-kompensieren.

Etwas früher, nämlich schon 2024, plant der Mittelständler auch den Einstieg in batterieelektrische Lkw, erst auf Kurzstrecken dann auf weiteren Relationen. Auch dabei hilft das Thema PV – denn durch seine Anlagen sei das Unternehmen bereits mit dem Mittelspannungsnetz verbunden, was eine Aufladung der Lkw vor Ort ermögliche.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Thomas Küppers