

# Logistik News

Z E I T U N G

Informationen für Kunden, Interessierte und Freunde des Hauses · Jahrgang 12 · Ausgabe 23 · 2. Halbjahr 2017



© BMUB/Sascha Hilgers

## Editorial



### Liebe Leserin, lieber Leser,

der Amtsschimmel hat wieder zugeschlagen. Seit dem 25. Mai 2017 ist es in Deutschland verboten, die regelmäßige Wochenendruhezeit im Fahrerhaus des LKW zu verbringen. Klingt im ersten Moment plausibel und richtet sich unausgesprochen gegen „Dauerfahrer“ aus dem osteuropäischen Ausland.

Das Gesetz soll zur Vermeidung von Unfällen beitragen und auch die Rechte der Fahrer schützen. Das können wir nur begrüßen. Dennoch könnte das neue Gesetz auch für unseren Fernverkehr zum Problem werden. Denn wer jetzt länger als 10 Tage unterwegs ist, muss zwingend ins Hotel, oder baut neben dem LKW ein Zelt auf. Sonst hagelt es saftige Strafen für Fahrer und Unternehmer. Abgesehen von den Kosten für Übernachtung und ggf. Shuttle-Service zum neuen Schlafplatz ist der LKW dann auch nicht mehr „bewacht“. Es sollte zumindest Ausnahmefälle bei z. B. unvorhersehbaren Ereignissen geben dürfen. Wir sagen - grundsätzlich gut gedacht, aber nicht ganz so glücklich umgesetzt.

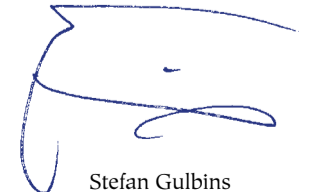
Wir wollen aber nicht nur meckern. In dieser Ausgabe lesen Sie, was uns beschäftigt, wo wir dabei waren ohne es zu wollen und was wir uns fragen. Lesen Sie, wie viel Zeit wir in unsere Zertifizierungen investieren, wer bei uns arbeitet und auch, wer nicht mehr bei uns arbeitet.

Wir haben Visionen und Ideen, an denen wir Sie teilhaben lassen wollen. Und natürlich freuen wir uns wie immer auf Ihre Rückmeldung. Schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an!

Ihre Ebeling Logistik



Georg Ebeling



Stefan Gulbins

### Nach vorne schauen:

## Fakten und Visionen rund um den Transport von morgen

Jetzt mal unter uns - brauchen wir das wirklich? LKW auf der Autobahn, die über Oberleitungen mit Strom versorgt werden? Für uns ist dieses Thema mal wieder ein richtiger Aufreger.

### Stromstrecke auf der Autobahn

Im Februar diesen Jahres gab das Bundesumweltministerium in Berlin bekannt, dass die A5 auf einem Teilstück zwischen Darmstadt und dem Frankfurter Flughafen elektrifiziert wird. Zudem soll eine Teststrecke auf der A 1 bei Lübeck in Schleswig-Holstein eingerichtet werden. Auf jeweils sechs Kilometer Länge werden in beiden Fahrtrichtungen

am rechten Fahrbahnrand Masten für die Stromleitungen errichtet, die dann 5,5 m über der Straße hängen. Ende kommenden Jahres soll die Stromstrecke einsatzbereit sein. Und das ist kein Aprilscherz. Hier werden unserer Meinung nach Millionen von Steuergeldern verbrannt. Allein das Pilotprojekt an der A 1 wird mit rund 14 Millionen Euro vom Bundesumweltministerium gefördert.

### Ist das die Zukunft?

Dabei sind Hersteller von LKW längst in der Planung für batteriebetriebene Nutzfahrzeuge, die auch längere Strecken bewältigen können. Und das ganz ohne Oberleitungen. Wir selbst haben eine Anfrage für einen Test-LKW erhalten. Es gibt sie also schon. Wozu dann Stromoberleitungen auf Autobahnen? Noch dazu, wenn es Bahnstrecken in Sichtweite gibt? Müssen dafür dann auch alle Brücken erneuert bzw. erhöht werden? Was passiert, wenn etwas passiert? Steht dann plötzlich alles unter Strom? In vielen Städten werden die Oberleitungen für Busse abgeschafft, jetzt will man sie an anderer Stelle doch wieder haben. Und man ist auch noch stolz darauf.

Dass sich immer mehr Transporte auf die Straße verlagern, steht außer Frage, und das zeigen auch die Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Demnach ist das Transportaufkommen im Jahr 2016 um 1,1 Prozent gewachsen, was einen neuen Höchstwert von 4,6 Milliarden Tonnen

Fortsetzung auf Seite 2

## Aus dem Inhalt

- Plaketten-Wahn? .....Seite 2
- Diebstahl lohnt nicht .....Seite 3
- Planenschlitzer.....Seite 3
- Die Neuen im Team .....Seite 3
- Neubau: grünes Licht.....Seite 4
- Einsatzbereit .....Seite 4
- Anhänger beim G20.....Seite 4

Fortsetzung von Seite 1

Transportgut bedeutet. Davon fallen laut Schätzung des Bundesverkehrsministeriums allein 3,6 Milliarden Tonnen auf den Straßen an. Und das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange. Durch den stetig wachsenden Online-Handel dürften diese Zahlen weiter nach oben gehen.

### Visionen der Politik

Das Bundesumweltministerium fördert seit 2010 die Forschung und Entwicklung alternativer, klimafreundlicher Antriebe für schwere Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen. „Etwa 26 Prozent der Klimagasemissionen des Verkehrs stammen derzeit von dieser Fahrzeuggruppe. Bis 2050 soll der Verkehr in Deutschland insgesamt klimaneutral fahren, es dürfen also nur so viele Treibhausgase ausgestoßen werden, wie andernorts wieder aufgefangen oder kompensiert werden können“, so heißt es auf der Internetseite des Bundesumweltministeriums. Aber ist das Oberleitungs-LKW-Projekt der richtige Weg dafür? Warum setzt man sich dann nicht dafür ein, dass wieder mehr Verkehr auf die Schiene kommt? Und wenn Elektro-LKW, dann richtig.

### Unsere Visionen

Wir haben mal gerechnet. Ein 40-Tonner darf etwa 24 Tonnen Gewicht aufladen. Bei Ebeling liegt das Ladegewicht im Durchschnitt bei 15 Tonnen. Damit bliebe genug Kapazität für Batterien übrig. Ein Fahrer schafft an einem Arbeitstag bei 9 Stunden Fahrt eine maximale Strecke von 670 km. Das dürfte für eine Stromladung reichen. Und er muss zwischendurch seine Pausenzeiten einhalten. Auch da bliebe Zeit zum Nachladen, wenn man dafür die Voraussetzungen schafft. Also alles machbar. Unsere Vision: Ein Batterie-LKW mit einem Solar-Panel auf dem Dach für die eigene Stromproduktion. Wir sind gespannt, wann unsere Vision Realität wird. Aber eine Wette gehen wir heute schon ein: In drei Jahren erfolgt die Belieferung von Innenstädten größtenteils durch Elektro-LKWs. Und wenn es zuverlässige Modelle auf dem Markt gibt, sind wir sofort dabei.



## Neue Kunden durch die Messe



Die Teilnahme an Fachmessen lohnt sich! Wir waren im Mai in München auf der ‚transport logistic‘ Teil eines Gemeinschaftsstandes. Und wir haben neue Kunden gewinnen können, über die wir sicher in einer der nächsten Ausgaben berichten werden.



## Zertifizierungen und der „Plaketten-Wahn“ Was sein muss - muss sein?!

**Ja, wir sind zertifiziert. Das wissen Sie, denn wir berichten regelmäßig darüber. Wir verfügen über Qualitäts-Siegel, schützen nachweislich die Umwelt, sind Entsorgungsfachbetrieb, haben Brief und Siegel für Energie-Einsparungen und vieles mehr.**

Insgesamt haben wir aktuell sieben Zertifizierungen und Qualifikationen, die wir größtenteils auf freiwilliger Basis durchführen. Hinzu kommen TÜV- und DEKRA-Prüfungen, wir haben regelmäßig die Versicherungen zu Gast und auch der Zoll besucht uns. Wir sind nahezu jeden Tag damit beschäftigt, zu prüfen, zu kontrollieren, zu schulen und zu überprüfen, ob wir auch wirklich alles richtig machen. 1,5 Arbeitskräfte sorgen dafür, dass wir allen Anforderungen gerecht werden. Alleine die ISO-Zertifizierungen verschlingen jede Menge Zeit in Vor- und Nachbereitung der Audits und der permanenten Kontrollen.

Bei uns klebt mittlerweile fast überall ein Prüfsiegel. Von der Kaffeemaschine bis zur Sprinkleranlage, von der Leiter bis zum LKW - da sind es mindestens 6 bis 8 Prüfsiegel -, von der Verlängerungsschnur bis zur Hebebühne. Alles wird geprüft. Selbst auf den Bildschirmen kleben Prüfsiegel. Manchmal fragen wir uns, ob das wirklich alles sein muss. Und kommen zu dem Ergebnis - ja, es muss sein. Es dient unserer eigenen Sicherheit, und für viele unsere Kunden sind die Zertifizierungen Grundvoraussetzungen, um mit uns arbeiten zu können bzw. zu dürfen. Von ihnen werden wir auch regelmäßig

kontrolliert, inspiziert und unangekündigt besucht. Und das ist auch gut so.

Zudem gibt es immer wieder neue Verordnungen und Gesetze, über die wir nicht nur informiert sein müssen - wir müssen sie auch umsetzen. Und wir müssen dafür sorgen, dass auch unsere Mitarbeiter gut unterrichtet sind. Vom Arbeitsschutz mal ganz abgesehen gibt es vieles, was die Mitarbeiter für ihre tägliche Arbeit brauchen. Also stehen auch regelmäßige Schulungen auf dem Programm.

Natürlich sind die Kosten für diesen ganzen „Plakettenwahn“ nicht unerheblich. Wir geben rund 200.000 Euro jedes Jahr dafür aus. Doch dafür können wir sicher sein, dass wir immer auf der sicheren Seite sind, vorbeugen und auch rechtzeitig austauschen, bevor etwas passieren kann. Das gilt besonders für unseren Fuhrpark. Und damit stellen wir die Behauptung auf, dass unser Fuhrpark zu den sichersten auf deutschen Straßen gehört. Auch auf dem Firmengelände sorgen wir für Sicherheit, natürlich nach gesetzlichen Vorgaben und auf freiwilliger Basis. Seit Neuestem haben wir auch einen Defibrillator.





## Diebstahl lohnt sich nicht

**Wir haben lange überlegt, ob wir darüber schreiben sollen. Wir haben uns entschieden, es doch zu tun, denn es kann jedem passieren: Diebstahl in den eigenen Reihen.**

Natürlich ist es verlockend, in einem Lager zu arbeiten, in dem man begehrte Waren auf dem Silbertablett präsentiert bekommt, die man gerne auch zu Hause hätte. Oder vielleicht auch selber zu Geld machen könnte. Die Versuchung ist groß, doch Diebstahl lohnt sich bei Ebeling einfach nicht. Dennoch hat es ein Mitarbeiter versucht und ist natürlich aufgefliegen. Mit allen Konsequenzen. Fristlose Kündigung, Anzeige, Hausdurchsuchungen zur Freude der Nach-

barn etc. Dabei hätte gerade er wissen müssen, dass im Lager von Ebeling alles, aber auch wirklich alles lückenlos nachverflotet werden kann. Dafür hat Ebeling nicht nur eine ausgeklügelte Lagersoftware, sondern zusätzlich noch einige Sicherheitsstufen eingebaut, damit eben genau das nicht passieren kann. Und wenn es doch passiert, hat der Mitarbeiter die Konsequenzen im vollen Umfang zu tragen.



## Völlig überflüssig Planenschlitzer

Wenn wir schon beim Thema Diebstahl sind: Auf unseren Strecken sind immer wieder „Planenschlitzer“ unterwegs. Deshalb sind unsere Fahrer dazu übergegangen, bei Leerfahrten auf dem Rasthof die Türen aufzumachen. Damit jeder sehen kann, dass wirklich nichts drin ist. Und dennoch passiert es: Die Plane wird auf Augenhöhe aufgeschlitzt, um schnell einen Blick ins Innere zu werfen. Wäre der potentielle Dieb einfach mal um den LKW gelaufen, hätte er sich das Risiko und uns jede Menge Arbeit und unnötige Kosten erspart. Wir flicken die Plane von innen, verkleben und nähen die aufgeschlitzten Stellen wieder zu. Vielleicht sollten wir gleich Gucklöcher einbauen?!



Der markante Schnitt, etwa in Augenhöhe.

## Herzlich willkommen!

### Wie wir ausländische Mitarbeiter integrieren

Wir haben neue Mitarbeiter. Aus Europa und der ganzen Welt. Und sie fühlen sich wohl bei uns. Seit kurzem arbeitet Ibrahim aus Somalia bei uns. Er ist einer von sechs Flüchtlingen, die wir gerne bei uns einstellen wollten. Zwei sind nach kurzer Zeit wieder verschwunden weil es ihnen „zu kalt“ war, bei anderen stimmten die Papiere nicht. Doch bei Ibrahim stimmt alles.

Er hat bereits ein sechswöchiges Praktikum hinter sich, ist 18 Jahre alt, lebt bei einer Pflegefamilie in Mellendorf und hat gerade seinen Hauptschulabschluss gemacht. Im Moment spricht er noch besser französisch und englisch als deutsch, aber daran arbeiten wir. Denn wir bieten unseren Mitarbeitern Deutschkurse an, damit es besser mit der Verständigung klappt. Auf eigene Kosten - versteht sich. So auch bei unseren Mitarbeitern aus Spanien, die zur „Schleckerzeit“ für uns vor Ort in Südeuropa gearbeitet haben. Wir haben ihnen eine Perspektive in Deutschland angeboten, die sie dankend angenommen haben. Inzwischen sind sogar ihre Familien nachgezogen, deren Mitglieder jetzt jetzt auch bei uns arbeiten. Wir sagen allen „Herzlich willkommen“!

## Team Inside

### Informatiker mit Leib und Seele

Anfang der 90er Jahre hat er mal Speditionskaufmann gelernt - das war aber nicht sein Ding. Dass Lars Gaede jetzt doch wieder in einem Logistik-Unternehmen gelandet ist, ist eher Zufall. Seit dem 1. April ergänzt er unser IT-Team und ist für alles zuständig, was mit Computern zu tun hat. Vom Server auf dem Gelände bis zu den Rechnern der Chefs.

Zusätzlich entwickelt er eigene Softwareprogramme, optimiert bestehende Systeme und ist da, wenn man ihn braucht. Der jetzige Informatikkaufrmann hat zuletzt in einem großen Versicherungskonzern gearbeitet. „Lange Wege, viele Unterschriften, ganz viel Zeitverlust“, begründet er den Wechsel zu Ebeling. „Hier geht alles sehr viel schneller, man trägt aber auch eine andere Verantwortung. Wenn ein Rechner ausfällt, muss man sofort eine Lösung finden.“



**Lars Gaede**

Der Weltenbummler, der zwischendurch auch mal drei Jahre in London gelebt hat, liebt das Reisen. „Ich bin nie zweimal an einem Ort“, sagt er, sein nächstes Ziel ist Australien. Das ist der letzte Kontinent, der ihm auf seiner persönlichen Weltkarte noch fehlt. Und wenn er zu Hause ist, ist er begeisterter Fußballfan. Sein Verein - der HSV.



## Einsatzbereit für die Zivile Notfallversorgung

Die Verkehrsadern werden gerne auch mit Lebensadern verglichen. Beides muss im Fluss bleiben, um die Versorgung mit Lebenswichtigem zu gewährleisten. Wenn Verkehrsabläufe aber erheblich gestört werden, schränkt das nicht nur die Mobilität ein, auch die Versorgung mit wichtigen Gütern ist dann nicht mehr sichergestellt. Deshalb sieht sich der Staat in der Pflicht, Vorsorge für Notfälle zu leisten. Das ist natürlich alles gesetzlich geregelt.

Für den Bereich Straße ist dafür das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) zuständig. Heute betrifft der Notfallplan nicht nur den Verteidigungsfall, sondern vor allem den Einsatz nach Naturkatastrophen, schweren Unglücken, Anschlägen oder sonstigen Krisenlagen.

Hier geht es um den Einsatz von Spezialfahrzeugen - vom Tieflader bis zum Schwerlastfahrzeug, vom Kühlwagen bis hin zum normalen LKW. Rund 600 Güterverkehrsbetriebe haben sich über das Referat für Zivile Notfallversorgung

auf freiwilliger Basis zusammen geschlossen und können im Notfall in ganz Deutschland bis zu 12.000 Lastzüge mit einer Kapazität von rund 190.000 Tonnen bereit stellen.

Da ist Ebeling natürlich auch dabei. Schon bei der Oderflut 2001 hat Ebeling „erste Hilfe“ geleistet, und auch bei der Vogelgrippe hat man das Unternehmen um Hilfe gebeten. Für uns ist es selbstverständlich da zu helfen, wo Hilfe benötigt wird.



## On Tour

### Wenn man plötzlich mittendrin ist...

Der G20-Gipfel in Hamburg wird vielen in Erinnerung bleiben. Auch uns, denn wir waren mittendrin, plötzlich und unerwartet. Dabei wollten wir doch nur unsere Kunden beliefern. Und das bereits am Donnerstag, denn Hamburg war ja am Freitag und Samstag für LKW tabu. Das war allgemein bekannt. Unser Fahrer machte sich also guter Dinge mit Zugmaschine und Anhänger auf den Weg, koppelte den Anhänger ab, um den Verkehr in Hamburg nicht unnötig zu blockieren.

Als er den Anhänger wieder einsammeln wollte, hatte die Polizei ihn mit Beton-Absperrungen komplett eingebaut. Es gab kein

Vor und Zurück, kein Rein oder Raus. Selbst Telefonate bis zum Hamburger Polizei-Präsidenten konnten nichts ausrichten. Und ein vorsorglicher Anruf bei der Versicherung brachte auch nichts Gutes. Sollte dem Anhänger etwas passieren, wäre es höhere Gewalt. Also gut. Kunde sauer, weil keine Ware, Ebeling sauer, weil kein Anhänger. Noch dazu die Ungewissheit, was passieren würde. Die Bilder vom Wochenende haben dann auch nicht gerade zur Beruhigung beigetragen.

Montag dann die gute Nachricht - der Anhänger hat den G20-Gipfel unbeschadet überstanden. Eigentlich ein kleines Wunder...

## Die neue Halle In kleinen Schritten zum Erfolg



Haben Sie schon mal eine Artenschutzfachliche Untersuchung gelesen? Das liest sich spannend und Sie wissen hinterher ganz genau, welche Tiere in Ihrer näheren Umgebung leben. Welches Männchen sich im möglichen Bruthabitat befindet, ob es Nesthocker gibt und ob Altvögel erregt sind. Wie berichtet, war dieses Gutachten u.a. auch Voraussetzung, um eine mögliche Baugenehmigung für unsere neue Halle zu bekommen.

Im Frühjahr diesen Jahres waren Experten an mehreren Terminen vor Ort und haben sich auf die Lauer bzw. Lauscher gelegt. Was gar nicht so einfach war durch den permanenten Geräuschpegel der angrenzenden Autobahn. Fazit: Grünes Licht seitens des Artenschutzes.

Und noch etwas Erfreuliches - wir haben heute mehr Tiere vor Ort als beim letzten Gutachten aus 2008. Die Federfreunde sind aber durch den Bau einer neuen Halle nicht bedroht. Jetzt heißt es abwarten, ob uns die Politik auch grünes Licht gibt, damit wir noch in diesem Jahr loslegen können.

## Zum Schluss



Schau'n Sie mal, was man aus einem Schlecker-Anhänger aus unserem Fuhrpark noch machen kann: Einen fahrbaren Jagdstand. Zugegeben - so richtig getarnt ist er nicht. Aber es scheint trotzdem zu funktionieren... ;-)

## Impressum

Verantwortlich für den Inhalt:

Georg Ebeling Spedition GmbH  
An der Autobahn 9-11  
D-30900 Wedemark

E-Mail der Redaktion:  
redaktion@ebeling-logistik.de

Texte: Ulrich Eggert GWK mbH

Fotos: Ebeling, brockamp.com,  
fotolia (kaicologne, panaramka),  
Wikipedia (J. M. Garg)

Gestaltung: brockamp.com