

Die etwas andere Spedition



„Unser Kunde soll tolle Produkte erzeugen, unser Subunternehmer modernes Equipment und gute Fahrer haben und wir kümmern uns um den Rest“, lautet die Devise von Thomas Kogler, Gründer der Spedination.

Foto: Spedination

Der Tiroler Thomas Kogler beschreitet mit seiner „Spedination“ einen neuen Weg. Altbewährtes mit modernsten Assistenz-Systeme zu kombinieren, ist sein unternehmerischer Ansatz.

von: Josef Müller

Das Speditionsgeschäft einmal ganz anders anzugehen, das war es, was den Tiroler Thomas Kogler 2020 zur Gründung seiner „Spedination“ im tirolerischen Langkampfen animierte. „Mein Ziel war es, von Anfang an anders zu sein, und das ziehen wird von A wie Ansprache bis zu Z wie Zahlung durch“, erklärt Kogler gegenüber Verkehr. Mit dem speziellen Namen seiner

Firma will er eine ganz klare Linie ziehen: „Ich glaube nicht an digitale Speditionen, sondern daran, dass Altbewährtes auf höchstmoderne Assistenz-Systeme treffen muss. Und das tut es bei uns auch“, sagt Kogler. Das spiegele sich in sämtlichen IT-gestützten Prozessen, im Büro, im Fuhrpark und in der Unternehmensphilosophie wider.

Hauptsächlich in Europa unterwegs

Spedition ist eine Spedition ohne eigene Assets. Kogler: „Ich bin ein Fan davon, wenn sich jeder darauf konzentriert, was er gut kann. Unser Kunde soll tolle Produkte erzeugen, unser Subunternehmer soll modernstes Equipment und gute Fahrer haben und wir kümmern uns um den Rest.“ Geringer administrativer Aufwand steht im Vordergrund, was Prozesse entscheidend vereinfache, wie der Unternehmer beteuert. Die Auswahl der passenden Geschäftspartner sei sehr wichtig, da diese ein Aushängeschild für Spedition sind, deren Aktionsradius sich primär auf Europa erstreckt. Der Fokus richtet sich dabei auf Lkw-Komplettladungsverkehre (FTL), die mit Mega-Trailern, Planen- und Frigo-Lkw der Subpartner abgewickelt werden. Auf Kundenwunsch werden auch Projektgeschäfte durchgeführt.

Die Verkehre werden über Niederlassungen in ganz Europa gesteuert. Mittels Beteiligungen oder einem Franchise-System könne sich Kogler bis zu 30 Niederlassungen in ganz Europa vorstellen, in denen jeweils an die zehn Mitarbeiter arbeiten sollen.

Global und lokal = global

Neben der Spedition kann Kogler auch mit einer zweiten Wortkreation aufwarten: „Glokalisierung“ – das Wort habe er aber nicht erfunden, stellt er klar. Mit dem Begriff will er ausdrücken, dass sich Spedition als global agierendes Unternehmen verstehe, auf Grund von Kundennähe, Mitarbeiterzufriedenheit und Fachkräftemangel setze es aber auf lokale Dependancen. Die Aufgaben sind überall dieselben, nur auf verschiedene Relationen aufgeteilt.

Aktuell stehen 35 Mitarbeiter auf der Lohnliste, und die Motivation komme aus vielen Annehmlichkeiten, was das Arbeitsumfeld betrifft – die familiäre Atmosphäre, hochmoderne Arbeitsplätze, sehr digitale Prozesse und die erfolgsbeteiligte Entlohnung, die sich den unterschiedlichen Verkehren anpasst.

Wenn der Unternehmer in die Zukunft der Logistikbranche blickt, so sieht Kogler beispielsweise in dem Chatbot ChatGPT keine wirkliche Künstliche Intelligenz (KI), sondern ein Sprachmodell, das beim Gestalten von Social-Media-Beiträgen hilft oder mit dem man Kampagnen entwickeln kann. Die wirkliche KI werde künftig bei Auswertung, Datenoptimierung und Prognosen vieles vereinfachen.

Kein Grund zur Panik

Das vergangene Jahr war herausfordernd. Kogler zieht Bilanz: „Gewisse Marktschwankungen konnten wir nicht abfedern; diese sind branchenbekannt.“ Ängste, dass es nach schwierigen Zeiten nicht wieder nach oben geht, habe man nicht. Ob es am Spotmarkt mehr Angebot oder mehr Nachfrage gibt – so wirklich ausgeglichen sei die Lage nie. Man versuche, für die Ge-

schäftspartner jedenfalls immer den besten Preis zu verwirklichen.

Beim Blick auf die Verkehrspolitik hat Kogler seine eigene Sichtweise: „Jeder möchte in den Himmel und keiner möchte sterben.“ Soll heißen: Ein Paket soll am gleichen oder spätestens am nächsten Tag da sein, dafür sollen jedoch keine weiteren Gleise oder Autobahnen gebaut werden. Die Politik müsse aufwachen und praxisbezogen agieren. Man könne nicht alles auf die Bahn verlagern, weil die Kapazitäten dafür nicht ausreichen würden. Drohnen oder selbstfahrende Lkw werden mittelfristig auch nicht zum Ziel führen. Die Stellschrauben mit den Unternehmen gemeinsam richtig zu justieren, wird aber wohl leider nur eine Wunschvorstellung bleiben, befürchtet Kogler. Ein durchgängig digitaler CMR-Frachtbrief mit entsprechender rechtlicher Grundlage wäre schon mal ein kleiner Anfang. Das wäre auch im Sinne der Nachhaltigkeit. Apropos: Österreich bis 2040 klimaneutral zu machen, sei richtig und das Ziel ist mit alternativen Antriebstechnologien und Vorschriften durchaus erreichbar. Aber man solle ihn nicht um jeden Preis verfolgen, so Kogler zum Schluss.

[Zurück](#)



[← DB Schenker: Größtes Lager für Lithium-Batterien in Österreich](#)

[ÖBB-Bilanz 2023→](#)

Das könnte Sie auch noch interessieren