



Machen, was nicht jeder macht

Die Spedition Robert Kukla befindet sich mit ihren innovativen Intermodalkonzepten auf Erfolgskurs. Dabei setzen die Münchner stark aufs Binnenschiff.

Von Felix Selzer

Geschäftsführer Knut Sander macht einen zufriedenen Eindruck: »2016 läuft super an, wir wachsen ununterbrochen schnell. Es überrascht uns selbst, dass es immer noch weiter geht.« Gerade habe man zwei neue Großkunden hinzugewinnen können. »Wir gehen immer sehr optimistisch durchs Leben und wenn es gut läuft, dann sagen wir auch, dass es gut läuft.« Dazu hat man bei Kukla auch allen Grund. In den letzten fünf Jahren sind Umsatz und Gewinn fast stetig gewachsen. Zum Portfolio der Spedition gehören Haus-zu-Haus-Transporte unter Einbeziehung praktisch aller Verkehrsträger, sowohl europa- als auch weltweit.

2014 war bislang das Rekordjahr für Kukla. Bei einem Umsatz von 112,3 Mio. € wurde ein operatives Ergebnis von über 3,5 Mio. € erzielt. 2015 lag die Spedition wie angekündigt leicht unter dem Vorjahresergebnis. Das habe daran gelegen, dass man wegen des Wachstums im letzten Jahr relativ stark in Personal investiert und neue Räumlichkeiten dazugemietet habe. »Besonders im IT-Bereich sind die Kosten deutlich angestiegen, das war uns aber klar«, sagt Sander

Zurzeit ist Kukla dabei, eine neue Speditionsoftware zu implementieren. In den

letzten Jahren hatte man sich, der Größe des Unternehmens nicht entsprechend, mit selbstgebastelten Lösungen und Excel-Tabellen beholfen. Das sei auch nicht schlecht und trotz allem effizient gewesen, sagt Sander, der ein Freund davon ist, alles so einfach wie möglich zu halten. Dennoch habe es einen Entwicklungsstau gegeben. »Die neue Software vernetzt uns stärker, wir können darüber kommunizieren, es gibt eine Verbindung mit Intra für die Seefrachtbuchungen und bessere Anbindungen für den elektronischen Datenaustausch mit Kunden.«

Schon vor drei Jahren hatte die Firma außerdem viel Geld in ein neues System zum Customer Relationship Management (CRM) investiert, um den Vertrieb besser zu steuern, auch wegen der neu hinzugekommenen Standorte. Mit Microsoft zusammen wurde auch eine neue Lagersoftware eingeführt. Mit dieser Aufrüstung mussten auch im IT-Bereich personell neue, zeitgemäße Strukturen geschaffen werden.

In neue Computer-Hardware wurde investiert, ebenso wie in Transport-Hardware: So wurden neue Container im Kukla-Design angeschafft, mit denen der Schritt aus der Nische des Spediteurs ohne eigene Assets gelingen soll. »Das hat alles einen Teil der Kosten im letzten Jahr aus-

gemacht, wir sind aber trotzdem sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Die Mehrkosten konnten wir durch Neugeschäft weitestgehend kompensieren«, erklärt der Geschäftsführer. Dass Kukla 2016 wieder ein Ergebnis über 2014 präsentieren werde, sei schon jetzt ziemlich sicher. »Da müssten wir uns schon große Mühe geben, das jetzt noch kaputt zu machen.«

Ladung aufs Wasser

Das Binnenschiff spielt eine sehr große Rolle bei Kukla. »Was wir hauptsächlich machen, sind europäische Haus-zu-Haus-Verkehre mit dem Hauptlauf auf dem Wasser. Das sind etwa 30.000 Container im Jahr«, erklärt Sander, der als Vorsitzender des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) ein besonderes Interesse an einer Förderung der Binnenschifffahrt hat. Für Kukla sei das Binnenschiff, vor allem was den Rhein angehe, sehr wichtig. »Wir verlagern schon lange alles, was möglich ist, von der Straße aufs Binnenschiff und nutzen die gesamte Terminalstruktur vom Niederrhein bis zum Oberrhein«, erläutert er. Vor allem im Raum Mannheim, Gernsheim und Gernersheim gebe es ein dichtes Netzwerk. Die Vor- und Nachläufe bucht Kukla selbst, anstatt sie über die Reeder einzukaufen.

Kukla

kukla-spedition.com

Kukla

kladition.com

Foto: Kukla



Knut Sander

Die Verkehrsträgerwahl liegt bei der Spedition. »Wir geben unseren Kunden einen Preis von A nach B und eine Laufzeit, die damit einhergeht und dann entscheiden wir, wie wir das machen«, sagt Sander. Obwohl das Binnenschiff im Containervorlauf langsamer als Lkw oder Bahn sei, sei es meistens nur eine Frage der Synchronisation, wenn z.B. Seeschiffe erreicht werden müssten.

Als unschön und Nachteil des Verkehrsträger Binnenschiff benennt Sander die Stau-Situation in Rotterdam und Antwerpen, die in den letzten Jahren immer wieder zu extremen Fahrplanverwerfungen und zum Auslassen von Terminals geführt habe. »Wenn man beim ECT 70 oder 80 Stunden steht, ist das einfach eine extreme Diskriminierung des Binnenschiffs und ein unangenehmes Ausspielen der Macht der Terminalbetreiber«, sagt er.

Nachteilige Witterungseinflüsse wie das lang anhaltende Niedrigwasser sieht Sander dagegen gelassen. »Wir beschäftigen uns nun seit 16 Jahren mit Vor- und Nachlauf auf dem Rhein und wenn man das über den gesamten Zeitraum betrachtet, sind die Niedrigwasserperioden vernachlässigbar. Klar ist es unangenehm, zuerst kostet es Geld, dann geht es gar nicht mehr, aber dafür sind wir Speditoren, um dann alternative Wege zu finden.« Außerdem spare man durch die Nutzung der Wasserstraße bei normalen Wasserständen viel Geld, weil das Binnenschiff ein sehr günstiger Verkehrsträger sei. Und man müsse es ganzheitlich betrach-

ten und mit Unsicherheiten wie Streiks und Staus im Bahn- und Straßenverkehr vergleichen.

Der Rhein wird intensiv genutzt, während andere Wasserstraßen wenige Möglichkeiten bieten. »Auf der Elbeseite ist es leider nach wie vor schwierig aufgrund der Tiefgangs- und Brückenproblematik, insbesondere auf dem Weg nach Berlin. Da ist sicher die Bahn der bevorzugte Verkehrsträger.« Donau und Main spielen gar keine Rolle, weil sich Kukla ausschließlich um containerisierte Ladung kümmert, nicht um Bulk-Ladung. Es gebe wegen der Bückenhöhen und der Schleusen auf Main und Donau keine Containerliniendienste zu den Seehäfen. »Der Rhein-Main-Donau-Kanal war sicher gut gemeint, wenn man aber nur zweilagig fahren kann, ist das wirtschaftlich nicht effizient«, meint Sander.

Beim Kukla-Angebot »Port Munich«, mit dem seit vergangenem Sommer Fracht

per Bahn von Süddeutschland zu den Seehäfen transportiert wird, hat das Schiff aber keine Perspektive. Hier setzt die Firma auf das Zugsystem von TX Logistik von München nach Rotterdam mit vier Abfahrten pro Woche. Eine Nutzung des Schiffs für eine Teilstrecke ist laut Sander nicht sinnvoll. »Es handelt sich hier in erster Linie um Ladung für Großbritannien, da ist die Laufzeit ein Thema, und wir müssen wirklich schnell sein. Das ist alles Ladung, die wir unmittelbar dem Lkw weggenommen haben, insofern macht eine Unterbrechung des Vorlaufs doppelt keinen Sinn, weil es auch teurer wäre.«

Potential auf dem Rhein

Dennoch bleibt das Binnenschiff im Fokus. Beim Schiffsverkehr auf dem Rhein sieht Sander die größten Wachstumskapazitäten im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. »Auf der Straße geht nichts, es ist zwar sehr viel Geld da aber aufgrund der Genehmigungsproblematik und des zivilen Widerstandes gegen jede Art von Infrastruktureneubau.« Die jetzige Situation sei nicht tragbar, meint Sander. Bei Straße und Schiene sei zwar eine Menge geplant, aber es werde viel zu lange dauern, bis das alles umgesetzt sei. »Was ich nicht verstehe, ist, dass der Gesetzgeber die Klagewege nicht begrenzt, damit nicht jeder gegen alles durch alle Instanzen gehen kann.« Es müsse natürlich die Möglichkeit des Bürgerrechts geben, aber es könne nicht sein, dass Minderheiten auf Jahre alles blockierten.