



Eins

*Zwei*

Drei

*Vier* +

Vorstellung  
des Preisträger-  
Konzepts „Rail Hub“  
von Denkinger



»Der bunte  
Strauß ist die  
Innovation«



Herzstück des ökologisch geplanten Rail Hubs ist eine zwei Kilometer lange Gleisanlage, die direkt in und durch die neue Holzhalle führt.

*Mit ihrem nachhaltigen Logistikprojekt „Rail Hub“ gewinnt die Denkinger Internationale Spedition den Deutschen Logistik-Preis 2024 und setzt sich damit gegen drei starke Mitbewerber durch.*

**A**m Ende eines sorgfältigen Bewertungsprozesses hieß es für die Auditoren und Jurymitglieder: Das mittelständische Transport- und Logistikunternehmen Denkinger mit rund 300 Beschäftigten und Firmensitz in Ehingen hat den diesjährigen Logistik-Preis in einem starken Bewerberfeld knapp, aber klar gewonnen. Es war der „bunte Strauß“ an Ideen und Innovationen, deren konsequente Umsetzung samt Dialog mit Projektbeteiligten und Mitarbeitenden im Unternehmen überzeugte.

Und darum geht es: Denkinger hat Schwerlastgüterlogistik neu durchdacht, um beispielsweise möglichst viel Stahl auf die Schiene zu verlagern und den Kunden trotzdem ein hohes Maß an Agilität zu bieten. Der so entstandene „Rail Hub“ besteht aus zwei Umschlaghallen entlang einer zwei Kilometer langen Gleisanlage, in die Güterzüge direkt einfahren und mit Spezial-Equipment wie Schwerlastkranen mit Vakuum- und Magnet-Traversen, Staplern und Reachstackern entladen werden können.

Neben dem Bau der modernen Holzhalle, der Integration von lichtdurchlässigen Photovoltaik-Modulen sowie dem Einsatz von E-Lkw entstand ein nachhaltiges Gesamtkonzept, das durch eigenentwickelte digitale Projekte ergänzt wird. Der am Rail Hub stationierte Fuhrpark



**»Unser Ziel, den Transport von der Straße auf die Schiene zu verlagern, war nicht nur ein ökologisches Bekenntnis, sondern auch ein strategischer Zug, um die logistische Effizienz zu steigern.«**

*Simon Brunner,  
Denkinger-  
Geschäftsführer*

aus E-Lkw steht für den Weitertransport bereit und wird durch die ein Megawatt starke Photovoltaik-Anlage versorgt. Das Gelände liegt inmitten von bienenfreundlichen Blumenwiesen und Obstbäumen, die durch aufgefangenes Regenwasser bewässert werden.

„Mit diesem Standort in Rottenacker können wir nicht nur die Vision realisieren, den Norden mit dem Süden per Bahn zu verbinden“, erläutert Denkinger-Geschäftsführer Simon Brunner. „Er bildet gleichzeitig die Basis für intermodale Transporte und kombinierte Verkehre mit Verkehrsentlastungen für die Region und deutlichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen.“

**Stillgelegten Gleisanschluss in Eigenrecherche gefunden**

Zum Hintergrund: Die Denkinger Internationale Spedition ist ein familiengeführtes Unternehmen, das 2024 sein 60-jähriges Bestehen feiern konnte. Aus der Firmenzentrale in Ehingen, rund 30 Kilometer von Ulm entfernt, steuert das Unternehmen nationale und internationale Transporte und erbringt IT- sowie Logistikdienstleistungen für seine Kunden.

„Um ein solch zukunftsweisendes Projekt umsetzen zu können, braucht man einen starken Partner – und den haben wir mit Liebherr gefunden. Aktiv und →



engagiert hat Liebherr uns bei der Verwirklichung dieser Vision von Beginn an begleitet und zur erfolgreichen Umsetzung beigetragen“, betont Brunner. „Durch Eigenrecherche fanden wir den stillgelegten Gleisanschluss mit Industrieflächen in Rottenacker – und konnten in eine konkrete Planungsphase einsteigen.“ Die Idee des Rail Hubs war geboren.

Den Gleisanschluss reaktivieren, Flächen kaufen, nachhaltig bauen, neuestes Equipment anschaffen, Optimierungen für die Kunden umsetzen, attraktive regionale Arbeitsplätze schaffen, E-Lkw für die regionale Verteilung einsetzen – es ging Schlag auf Schlag. „Mit unserer Idee des Rail Hubs haben wir unsere Kunden schnell überzeugt, weil die Vorteile eines nahen Pufferlagers auf der Hand liegen“, erinnert sich Brunner. „So können Waren auch kurzfristig auf Abruf geliefert und äußere Abhängigkeiten minimiert werden. Parallel zum Bau haben unsere IT-Profis die digitalen Prozesse erarbeitet.“

Apropos kurzfristig und schnell: „Die Bauzeit und Inbetriebnahme konnten wir gegenüber den ursprünglichen Planungen der Deutschen Bahn AG um eineinhalb Jahre verkürzen, weil wir den Gleisanschluss in Eigeninitiative instand gesetzt haben. Die Deutsche Bahn hätte erst 2025 mit den Bauarbeiten begonnen.“ Der Trick dabei: Denkinger kaufte ein weiteres, benachbartes Grundstück samt einer stillgelegten Weiche und erneuerte diese zügig auf eigene Kosten.

### Züge können direkt in die Hallen fahren

Herzstück des Rail Hubs ist die zwei Kilometer lange Gleisanlage, die direkt durch die neu gebaute Holzhalle führt. Güterzüge können unmittelbar in die neue Logistikhalle einfahren, um dort mit den Hallenkranen und Staplern entladen zu werden. Alternativ erfolgt die Entladung auf der Freifläche mit den installierten Kranbahnen oder einem Umschlagbagger mit Magnet- und Vakuumanlage. Das Rangieren der leeren Waggons übernimmt ein spezialisierter Ran-

gierroboter oder der Zwei-Wege-Bagger. Dank eines parallel zur Logistikhalle verlaufenden Rangiergleises lassen sich die leeren Bahnwaggons effizient und schnell umsetzen.

Die optimale und zuverlässige Versorgung der Kunden ist für Brunner oberstes Ziel: „Vom Rail Hub aus, wo die Waren frühzeitiger per Bahn eintreffen, können sie dem Kunden nach seinem tatsächlichen Bedarf zeitnah zugestellt werden. Das erhöht die Versorgungssicherheit.“ Den Rail Hub betreibt Denkinger dazu als sogenanntes Konsignationslager, mit dem der Bestand beim Endkunden reduziert wird, während gleichzeitig die Versorgungssicherheit steigt. „Aufgrund der Kundennähe kann eine Zustellung noch am selben Tag erfolgen“, betont Brunner.

Ein weiteres Vorteil, der sich durch den Puffer ergibt, ist die Unabhängigkeit von Störungen der Bahn-Infrastruktur. Risiken aufgrund von langen Laufzeiten sowie Ausfällen lassen sich so minimieren.

### Spezialisierung erlaubt schnelle Prozesse

Durch die Spezialisierung des Standorts auf Stahlwaren können die Prozesse vor Ort mit idealem Equipment, robuster Lagertechnik sowie geschulten Fachkräften abgewickelt werden. Das erlaubt schnelle und präzise Prozesse. Für die Entladung der Bandleche, Grobbleche, Winkel, Vierkantrohre, Gitter und Coils nutzt Denkinger Krananlagen mit Vakuum- und Magnet-Traversen. Außerdem ist ein Reachstacker für die Entladung im Einsatz, der für intermodale Transporte und besonders schwere Teile bis 45 Tonnen eingesetzt werden kann.

Brunner betont, dass die Beladung der Lkw Vorrang hat, um die Stand- und Ladezeiten der Fahrzeuge so gering wie möglich zu halten und die Lagerwaren schnell verteilen zu können. „Die Waggons entladen wir dagegen in den Zeiten, in denen keine Lkw zum Beladen vor Ort sind, denn für die Waggons können wir einen Zeitraum von 24 Stunden nutzen. Mit all diesen effizienzsteigernden Maßnahmen,

dem entsprechenden Equipment und vor allem den IT-gestützten Prozessen konnten wir den jährlichen Tonnage-Umschlag je Mitarbeiter deutlich erhöhen“, ergänzt Brunner.

### Fuhrpark mit alternativen Antrieben

Beim eigenen Lkw-Fuhrpark setzt Denkinger konsequent auf alternative Antriebe: Im Januar 2023 wuchs die Flotte um zwei Volvos vom Typ FH Electric, die seitdem im Einsatz sind. „Als eine der ersten Speditionen in Deutschland haben wir uns für diese innovative und umweltfreundliche Alternative zu herkömmlichen Diesel-Lkw entschieden“,



Die Entladung der Güterzüge findet nicht nur in der Halle, sondern alternativ auch auf der Freifläche unter leistungsfähigen Kranbahnen statt.



Gruppenbild vor dem Rail Hub mit Hallengleis, Güterwaggon, Umschlagbagger, E-Lkw und dem Team, das die Bewerbung um den DLP umgesetzt hat

sagt Brunner. „Bereits zu diesem Zeitpunkt sahen wir den E-Lkw als wertvolle Ergänzung für die regionale Kundenversorgung unseres Rail Hubs an. Inzwischen sammeln wir seit Monaten Erfahrungen mit den beiden E-Lkw und haben zu Beginn dieses Jahres weitere elektrische Actros 600 von Mercedes bestellt, die im vierten Quartal 2024 ausgeliefert werden sollen.“

Die eingesetzten E-Lkw haben eine verfügbare Kapazität von 400 bis 600 Kilowattstunden und kommen auf eine Reichweite von rund 300 bis 500 Kilometern. „Sie eignen sich daher optimal für den Regional- und Nahverkehr und lassen sich durch intelligente Tourenplanung und E-Lademanagement auch im Mehrschichtbetrieb einsetzen“, erklärt Brunner. Mithilfe der geplanten Schnellladesäulen könnten die E-Lkw bereits in rund 45 bis 75 Minuten von 20 auf 80 Prozent geladen werden. Und dank des intelligenten Energiemanagementsystems würden die Fahrzeuge nach Prioritäten und unter Berücksichtigung der Speicherkapazitäten mit Strom geladen.

Brunners Fazit ist eine deutlich bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz: „Über die gesamte Lkw-Lebensdauer sparen wir bis zu 85 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen ein.“ Durch die E-Lkw habe man zudem deutliche Reduzierungen bei Lärm und Geruch erzielt. „Außerdem konnten wir durch den neuen und angenehmen Arbeitsplatz als weitere wichtige Komponente die Fahrerezufriedenheit steigern. Wir erhalten von unseren Fahrern durchweg positives Feedback für die E-Lkw“, freut sich Brunner.

Neben dem E-Lkw sieht der Denkinger-Geschäftsführer auch in wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen ein mögliches Zukunftspotenzial: „So sind wir im Projekt ‚H<sub>2</sub>-Wandel‘ vorne dabei und erarbeiten

als Mitglied des EU-Förderprogramms ‚Hydrogen Valleys‘ bis 2030 ein Wasserstoff-Konzept für den Alb-Donau-Kreis. Zusätzlich testen wir HVO-Diesel, der bis zu 90 Prozent der Emissionen einspart und dabei ohne Umrüstung der Lkw eingesetzt werden kann.“

### Nachhaltigkeit auch beim Bauen

Überhaupt spielte Nachhaltigkeit bei der Umsetzung des Projekts eine wesentliche Rolle: Um ein ökologisches und ressourcenschonendes Gesamtkonzept zu verwirklichen, achtete Denkinger bereits bei der Planung der Logistikhalle darauf, nachhaltige Aspekte in den Bau einzubinden. „Wir entschieden uns für eine Fassade aus Lärchenholz, die Tragwerkskonstruktion ist in erster Linie aus Leimbändern und Fichtenholz“, erklärt Brunner. „Bei der Auswahl des Baumaterials haben wir auf heimisches Holz gesetzt, um eine maximal umweltfreundliche Bauweise für unsere Ansprüche umzusetzen und lange Lieferwege zu vermeiden.“ Für die Reaktivierung, den Neubau und den Erhalt der Gleisanlage wurden überwiegend gebrauchte Baustoffe verwendet. Zugleich griffen die Gleisbauer auf den in der Region vorkommenden Kalkschotter zurück.

Neben der Holzbauweise der Logistikhalle ist auch der hohe Anteil von Photovoltaik (PV) ein wichtiger Baustein des nachhaltigen Konzepts: Denkinger nutzte 100 Prozent der nutzbaren Dachfläche für die PV-Anlage, zudem erhielten über 100 Meter der Süd- und Westfassade lichtdurchlässige Spezial-Photovoltaik-Module. So kommt ein natürliches und zugleich gedämpftes Licht ohne Blendwirkung in den offenen Raum der Lagerhalle. →



Die Dach- und Wand-Photovoltaik-Anlagen bringen zusammen rund ein Megawatt an Peak-Leistung – genug, um die drei installierten Kranbahnen und die Beleuchtung mit ausreichend Strom zu versorgen. Um von dem erzeugten Strom so viel wie möglich selbst nutzen zu können, rüstet Denkinger den Rail Hub zurzeit mit einem 1,8-Megawattstunden-Stromspeicher bei einer Leistung von rund 700 Kilowatt aus. „Damit können wir die Halle sowie die E-Lkw, für die parallel vier Ladesäulen mit acht Ladepunkten und einer Höchstleistung von rund 400 Kilowatt gebaut werden, bedenkenlos betreiben“, schildert Brunner.

### Eigene IT-Abteilung entwickelt Digitalisierungsprojekte

Neben dem Nachhaltigkeitsgedanken prägt die Digitalisierung die Unternehmungen von Denkinger stark. So werden am Standort Rottenacker verschiedene Digitalisierungs- und Automatisierungsprojekte, die von der eigenen IT-Abteilung entwickelt werden, getestet und umgesetzt, um die Prozesse und die Arbeitsweise nachhaltig, kontinuierlich und langfristig zu optimieren. „Wir haben die Vision, uns hin zum IT-Unternehmen mit eigenen Logistikflächen und Fuhrpark zu entwickeln, dabei sollen möglichst viele Standorte auch per Schiene erreichbar sein“, kündigt Brunner an.

Schon vor fast 15 Jahren hat Denkinger die eigene Software „Greedy Log 1.2“ entwickelt, die auf Basis eines Algorithmus die mathematisch optimale Lösung für den Transport-Mix zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene berechnet. Dabei berücksichtigt sie die jeweiligen Eigenschaften der Transportgüter und kalkuliert auf deren Basis schließlich das lokale Optimum für jedes einzelne Transportgut. Ein weiteres Projekt war die Entwicklung eines innovativen Dashboards zur Messung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von Schiene versus Diesel- versus Elektro-Lkw in Echtzeit. Auf Basis der Antriebsart, der Tonnage sowie der zurückgelegten Strecke lässt sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ermitteln. Das Dashboard ist in die Denkinger-



Der Standort hat sich auf den Umschlag von schweren Stahlwaren spezialisiert, entsprechend robust ist das Equipment ausgelegt.

Website integriert, ausgewählte Kunden können es bereits nutzen. Zukünftig soll es allen Website-Besuchern zur Verfügung stehen.

### Der Unternehmens-Avatar heißt „Pepe“

Als weiteren Teil des IT-Konzepts hat Denkinger den Unternehmens-Avatar „Pepe“ geschaffen, der alle wichtigen Informationen am Standort mithilfe eines virtuellen Rundgangs mehrsprachig vermittelt. Die OCR-gestützte Wareneingangskontrolle, ebenfalls in Eigenregie entwickelt, ist ein bedeutender Baustein in Sachen Effizienz und Prozessoptimierung für die Mitarbeitenden.

Vielversprechend ist zudem das Pilotprojekt mit Remote-Kranbedienung durch modernste Kameratechnik und Extended-Reality-Brille zur Fernsteuerung der Krane. Mithilfe dieser Technologie soll der Beruf des Kranführers attraktiver und sicherer werden.

### Mehr als ein ökologisches Bekenntnis

„Unser Ziel, den Transport von der Straße auf die Schiene zu verlagern, war jedoch nicht nur ein ökologisches Bekenntnis, sondern auch ein strategischer Zug, um die logistische Effizienz zu steigern“, zieht Brunner Bilanz. Er rechnet vor: „Ein einziger Ganzzug, der das Potenzial hat, bis zu 52 schwere Lkw zu ersetzen, steht exemplarisch für unseren effektiven Ressourceneinsatz.“

Das Gesamtkonzept hat am Ende auch das Auditing-Team überzeugt. Im Bericht für die Jury liest sich das zusammengefasst so: „Wir haben einen Leuchtturm für KMU und größere Unternehmen erlebt, bei dem alle Einzelmaßnahmen wie die Räder eines Getriebes ineinandergreifen. Wir vergeben Bestwerte in Sachen Vision, Unternehmensentwicklung, Umsetzung und Nachhaltigkeit. Chapeau!“ (bo) ■

## Stauzahlen

### 2 Kilometer

ist die Gleisanlage am Rail Hub lang.

### 100.000 Tonnen

Ladung wechselten von der Straße auf die Schiene.

### 1.200 Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung

könnten allein mit E-Lkw bislang realisiert werden.

(alle Angaben laut Denkinger)

### 100 Meter

lang sind die PV-Module an der Fassade.

### Auf 18.500 Tonnen

von zuvor 7.500 stieg der Tonnage-Umschlag pro Mitarbeiter und Jahr.

### 75 Prozent

beträgt der Elektro-Autarkiegrad der Anlage.

Begehrte Plastik „Das Gespräch“ (unten) des Worpsweder Künstlers Waldemar Otto: Der DLP wird im Rahmen der BVL Supply Chain CX in Berlin verliehen. 2023 gewann das Team von Dachser und dem Fraunhofer IML.



## Die BVL Supply Chain CX als Bühne für den Logistik-Preis

*Ein smarterer Assistent für das Flottenmanagement, zwei Projekte zur verstärkten Nutzung der Schiene und das neue Logistikkonzept eines Automobilzulieferers: Auch 2024 haben es wieder vier Bewerbungen ins finale Rennen um den Deutschen Logistik-Preis, kurz DLP, geschafft.*

Es konnte wie immer nur einen Gewinner geben. Und der wurde am 23. Oktober im Rahmen der BVL Supply Chain CX in Berlin gekürt. Schon seit 1984 können sich Unternehmen, die innovative Konzepte in Logistik und Supply Chain-Management entwickelt und umgesetzt haben, um den Deutschen Logistik-Preis der BVL bewerben. So sollen die Leistungen kluger Köpfe ausgezeichnet werden, um sie als Impuls- und Ideengeber sichtbar zu machen und andere zur Innovation anzuregen.

Wie zuvor der Deutsche Logistik-Kongress, bietet jetzt die BVL Supply Chain CX eine angemessene Bühne für die Preisverleihung. Doch zuvor steht viel sorgfältige Arbeit durch die unabhängige Jury an. Deren Mitglieder – Fachleute für Logistik und Supply Chain-Management aus allen Bereichen der Wirtschaft – ermitteln den Preisträger in einem dreistufigen Verfahren.

**Stufe eins:** Self-Assessment mit Stichpunkten zum Projekt und Kennzahlen zu den erzielten Ergebnissen.

**Stufe zwei:** Einreichung der vollständigen Bewerbungsunterlagen bis Ende Juni des jeweiligen Jahres per E-Mail an die BVL-Geschäftsstelle, die sie an die Jurymitglieder weiterleitet. Die Jury hat dann sechs Wochen Zeit, ihr erstes Votum abzugeben. Die besten Einreichungen kommen ins Finale.

**Stufe drei:** Ein Auditing-Team besucht jährlich bis Anfang September die Finalisten, lässt sich die Projekte vorstellen und erstattet der Jury Bericht, die danach final abstimmt. (bo) ■

Ist auch Ihre Logistik innovativ? Dann bewerben Sie sich um den Deutschen Logistik-Preis 2025! Detaillierte Informationen zum Preis gibt es unter [www.bvl.de/dlp](http://www.bvl.de/dlp).

### IMPRESSUM

**Herausgeber:**

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V.  
Schlachte 31, 28195 Bremen  
Telefon: +49 / 421 / 17 38 40  
Telefax: +49 / 421 / 16 78 00  
E-Mail [bvl@bvl.de](mailto:bvl@bvl.de)  
[www.bvl.de](http://www.bvl.de)

**Projektleitung und Redaktion BVL:**  
Christian Stamerjohanns (cst) (V.i.S.d.P.)

**Kontakt zur Redaktion:**  
Telefon: +49 / 421 / 173 84 21  
E-Mail: [stamerjohanns@bvl.de](mailto:stamerjohanns@bvl.de)

**Realisierung:**

DVV Media Group GmbH  
Heidenkampsweg 73–79,  
20097 Hamburg  
[www.dvvmmedia.com](http://www.dvvmmedia.com)

**Projektleitung DVV:**  
Sven Mentel (men)  
Telefon: +49 / 40 / 237 14-217  
E-Mail: [sven.mentel@dvvmmedia.com](mailto:sven.mentel@dvvmmedia.com)

**Redaktion DVV:** Behrend Oldenburg (bo)

**Gestaltung:** Susann Hoffmann

**Fotos und Illustrationen:** siehe  
Quellennachweise

**Druck:** Müller Ditzten GmbH,  
Bremerhaven

**Rechte:**  
Das BVL Magazin erscheint viermal jährlich in einer Gesamtauflage von rund 10.000 Exemplaren.  
Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck, Aufnahme in

Online-Dienste und Internet sowie Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach schriftlicher Zustimmung.

© Oktober 2024

**LOXXESS**

**Wir gratulieren dem  
Gewinner des  
Deutschen Logistik-Preises**

*Congratulations*



**Innovative Kontraktlogistik – [www.loxxess.com](http://www.loxxess.com)**