

3



Zündstoff beim Zoll
Warum Spediteure den neuen Zollkodex aufmerksam studieren sollten

5

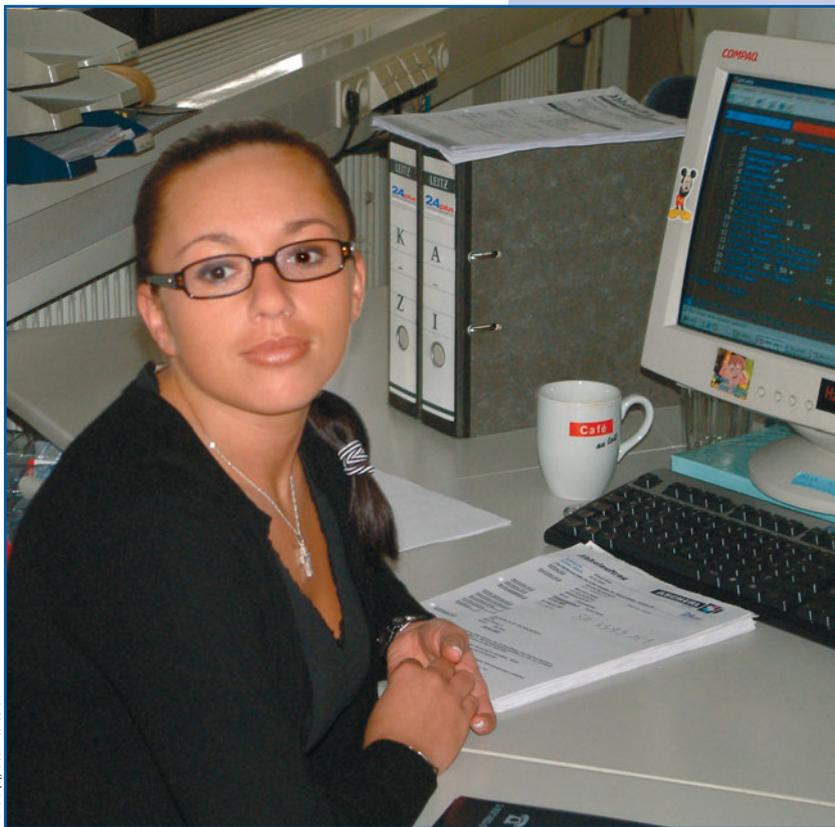


Sendung mit der Maus
Wie schottische Hightech-Mäuse auf Budapester Schreibtische kommen

6



Schwung aus Sachsen
Die gts Spedition aus Burgstädt nahe Chemnitz wirtschaftet erfolgreich dank eines soliden Kundenstamms. Und dank 24plus



H. zw. B. (3), creativ collection

4

Das fahrende Klassenzimmer

Mit vielen Qualifizierungsmaßnahmen macht Ascherl in Hilden seine Mitarbeiter fit für den harten Wettbewerb im Ruhrpott

7

Bieten Sie mit?

Die Kunstauktion des Malers Volker Dietz und 24plus auf der transport logistic

7

24plus scannt sich aus!

Neue Scannergeneration mit elektronischer Unterschrift

8

Sieh an, der Seh-Check

24plus ruft alle Mitarbeiter und Kunden zum „Seh-Check“ auf

Besuchen Sie uns



Halle A5, Stand 208

Kleines Einmaleins. Was ergibt

Logistik x Malerei?

Das Ergebnis sehen Sie bei



auf der transport logistic
Halle A5, Stand 208

„Stabilität ist unsere Stärke!“

Aufsichtsrat einstimmig wiedergewählt



Die Gesellschafterversammlung der 24plus Systemverkehre GmbH + Co. KG hat am 16. März 2005 bei der ordentlichen Aufsichtsratswahl den aus Olaf Bienek (geschäftsführender Gesellschafter der Kunzendorf Spedition GmbH, Berlin), Kees Kuijken (Geschäftsführer der VTE bv, Venlo) und Bernd Vaas (Prokurist der Betz International GmbH, Reutlingen) bestehenden Aufsichtsrat bestätigt – und zwar einstimmig! Olaf Bienek wird eine weitere zweijährige Amtsperiode als Sprecher des Aufsichtsrates fungieren.

„Unsere Stärken bestehen in der Stabilität und Kontinuität innerhalb der gesamten Kooperation, aber auch in den Entscheidungsgremien“, kommentiert Aufsichtsratssprecher Olaf Bienek das Wahlergebnis. Unter seiner Ägide wird sich der Aufsichtsrat nicht auf Kontrollfunktionen beschränken, sondern wie bereits in der Vergangenheit als Impulsgeber für neue Entwicklungen fungieren. Bienek: „Gemeinsam mit der Geschäftsführung spürt der Aufsichtsrat Marktentwicklungen auf und leitet daraus Strategien ab, aus denen wir praxistaugliche Maßnahmenpakete zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit schnüren.“



The election of the Supervisory Board of 24plus Systemverkehre was up on 16 March, 2005. All three board members, Olaf Bienek (Kunzendorf Spedition, Berlin), Kees Kuijken (VTE bv, Venlo), and Bernd Vaas (Betz International, Reutlingen), were re-elected unanimously, and Olaf Bienek will be the board's spokesman for another two years.

Starkes Trio: Olaf Bienek (Kunzendorf Spedition GmbH, Berlin), Kees Kuijken (VTE bv, Venlo) und Bernd Vaas (Betz International, Reutlingen) bilden den alten und neuen 24plus-Aufsichtsrat.



Sehr geehrte Geschäftsfreunde,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

unser Geschäft heißt Logistik. Die Kunden, die 24plus-Spediteure vor Ort und die Systemzentrale als Betreiberin des Stückgutlogistiknetzes sorgen gemeinsam dafür, dass Ware rechtzeitig, sicher und zu vertretbaren Kosten überall auf der Welt ihren Bestimmungsort erreicht. Was wir gemeinsam betreiben, ist also nicht weniger als das Rückgrat einer auf just-in-time getrimmten Volkswirtschaft am Hochlohnstandort Deutschland.

Allerdings wird die Logistik in der großen Wirtschaftspolitik nicht immer in dieser Funktion wahrgenommen. Vielmehr belastet der Staat die Transportbranche mit steigenden Auflagen und höheren Kosten. Einwände finden selten Gehör.

Aber vielleicht ändert sich dies. Denn eine Studie der Bundesvereinigung Logistik (BVL) kam zur rechten Zeit. Sie besagt nicht weniger, als dass Deutschland weltweit der Logistik-Standard Nummer 1 ist. 60.000 Unternehmen der Branche erwirtschaften einen Jahresumsatz von 150 Milliarden Euro. In der Logistik sind in Deutschland 2,6 Millionen Mitarbeiter beschäftigt. Was die Studie auch besagt: Durch die zentrale Lage nach der EU-Osterweiterung sind eine halbe Million neuer Jobs in der Logistik möglich. Das sind gute Nachrichten in Zeiten von über fünf Millionen Arbeitslosen.

Mit breiter Brust also betritt die Branche 2005 ihre alle zwei Jahre stattfindende Leistungsschau, die transport logistic in München. Unter den Ausstellern finden Sie auch 24plus. Wir zeigen Ihnen dort vom 31. Mai bis 3. Juni, was der speditionelle Mittelstand alles leisten und erreichen kann. Ich würde mich sehr freuen, wenn wir uns dort treffen könnten.

Ihr Peter Baumann

Geschäftsführer der 24plus Systemverkehre



With about 60,000 logistics companies, that produce a turnover of 150 billion Euro per annum and employ 2.6 million people, Germany ranks number 1 in logistics. Therefore, the trade presents itself rather self-assured at the Transport Logistic 2005 that takes place in Munich from 31 May to 3 June. 24plus also participates in this performance show at stand 208 in hall A5 and demonstrates what the medium-sized forwarding business can achieve.

Mit MIS und OpSt mehr Qualität

Neue Softwaremodule seit 1. April 2005 im Einsatz

Zum 1. April hat 24plus ein Leistungskontroll- und Benchmarksystem eingeführt. Dieses aus zwei Teilbereichen bestehende System wurde gemeinsam mit der Softwareschmiede Euro-Log AG aus Hallbergmoos entwickelt. Ein Management-Informationssystem (MIS) gibt den 24plus-Partnern die Möglichkeit, Sendungsdaten über frei definierbare Filter auszuwerten, etwa zu individuellen Laufzeitstatistiken auf Kunden- und Partnerbasis. Daneben lassen sich Mengen- und Scha-

denstatistiken anfertigen. Das zweite Modul OpSt, im Klartext „Operative Steuerung“, beinhaltet Funktionen, die den laufenden Produktionsprozess von Sendungen steuern. Dazu gleichen im Rechenzentrum der Euro-Log AG automatische Prüfmechanismen die Ist- und Soll-Zustände von Sendungen im 24plus-Netz miteinander ab. Fehlt über einen definierten Zeitpunkt der Ablieferbeleg einer Sendung, erhält der Abgangsspediteur automatisiert eine Benachrichtigung. Somit kann er sich speziell dieser Sendung widmen und beim Speditionspartner den Status der Sendung abfragen oder den Kunden über eine Verzögerung informieren. Eine weitere Funktion der „Operativen Steuerung“: Bevor Daten vom Abgangsspediteur zum Zustellspediteur übermittelt werden, erfolgt im Rechenzentrum eine Prüfung. Falsche Datenformate oder unplausible Routing-Angaben können korrigiert werden, ehe sie für Verwirrung auf Empfängerseite oder gar Fehlverladungen sorgen. In Summe machen MIS und OpSt 24plus also noch besser!



24plus (2) - H.zwo B (2) - Ernst Fesseler

IMPRESSUM

Herausgeber

24plus Systemverkehre GmbH + Co. KG
Blaue Liede 12
36282 Hauneck-Unterhaun
Telefon: (0 66 21) 92 08-0
Telefax: (0 66 21) 92 08-19
Internet: <http://www.24plus.de>

24plusPunkte ist die Kunden- und Mitarbeiterzeitschrift der 24plus Systemverkehre. Erscheinungsweise: viermal jährlich

Redaktion, Projektkoordination, Grafik
H zwo B, Erlangen

Druck

Hoehl-Druck, Bad Hersfeld

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Zündstoff beim Zoll

Zöllner haben einen miesen Ruf. Die Bibel nennt sie in einem Atemzug mit dem wohl einzigen noch älteren Gewerbe. Die Raubritter des Mittelalters taten wenig, um den Ruf der Wegzollbranche aufzupolieren. Heute dient der Zoll Vater Staat nur selten dazu, das leere Säckel zu füllen. Längst liegt die Hauptaufgabe darin, die Wirtschaft vor Dumping und Schmuggel zu schützen. Jenseits des großen Teichs wird aber unauffällig ein neues Kapitel Zollhistorie geschrieben: Zollkontrollen sollen Terroranschläge verhindern. Mit nicht zu unterschätzenden Folgen für europäische Spediteure.

Seit dem 11. September 2001 werden Stimmen laut, den Zoll zur Durchsetzung von Sicherheitsstandards zu nutzen. Wie das Zollmodell der Zukunft aussehen soll, zeigen die USA: Seit 2001 wurden dort mehrere Sicherheitsinitiativen in die Zollgesetzgebung eingebunden. Exporteure kennen diese bereits: Mit Inkraft-Treten der CSI (Container Security Initiative) residiert in jedem Hafen ein amerikanischer Zollbeamter mit Befugnissen, die bis zur Öffnung aller in die USA adressierten Container reichen. Oder die Initiative FAST (Free and Secure Trade): Sie garantiert Unternehmen, die mit dem Zoll kooperieren, eine schnellere Abfertigung ihrer USA-Sendungen. Allerdings beinhaltet die Kooperation die Abgabe detaillierter Mitarbeiterdaten. Ähnlich gelagerte Projekte warten auf die Umsetzung.

Exporte bald nur noch mit Gütesiegel

Bislang betrafen das Thema nur Logistiker mit vielen USA-Exporten. Jetzt arbeitet die EU aber an einer Novelle des Zollkodexes, die viele der amerikanischen Sicherheitsstandards übernimmt. Gravierendste Neuerung ist die Einführung des Status „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“. Das Zollzertifikat wird Unternehmen vorbehalten sein, die alle Zollrichtlinien akkurat einhalten. Sie müssen zudem solvent sein, einwandfreie Buchführung und Risikominimierung im grenzüberschreitenden Warenverkehr nachweisen und geeignete Sicherheitsmaßnahmen für ihre internationalen Transporte ergreifen. Im Gegenzug arbeitet der Zoll Sendungen der „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ bevorzugt ab. Auch gelten niedrige Beschauquoten. Und: Nur zertifizierte Unternehmen erhalten künftig Zahlungsaufschub im Zollamt.



As of 11 September, 2001, more and more companies in the United States and in Europe have asked for the customs authorities to reinforce security standards. The new customs codex accedes to these demands: forwarders have to prove that they adhere to all new regulations from 1 January, 2006 on. Also important as of that date: shipping data of exports and imports must always be made available to the customs authorities two hours prior to the receipt of the goods. The biggest challenge is building up an EU-wide IT structure.



Spediteure mit starkem internationalem Geschäft werden nicht umhinkommen, über kurz oder lang die Zulassung zu beantragen. Wie sollten sie sonst konkurrenzfähige Laufzeiten bieten?

Voranmeldung beim Zoll

Die zweite große Neuerung des Zollrechts: Ab dem 1. Januar 2006 müssen Im- und Exporte zwei Stunden vor Eintreffen beim zuständigen Zollamt angemeldet werden. Verspäten sich die Sendungsdaten, muss der LKW warten. Gleiches gilt für See-, Luft- und Schienentransporte. Der Mehraufwand ist beachtlich, Unternehmen sollten sich daher rechtzeitig Gedanken über die Abwicklung machen. Ebenfalls zum 1. Januar 2006 kommt die Einführung eines EU-weiten IT-gestützten Risikomanagements: Logistiker werden dann, je nachdem wie gut sie die Vorgaben des Zollrechts einhalten, benotet. Wer schlecht abschneidet, wird öfter kontrolliert. Im schlimmsten Fall steht der Status als „Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ auf dem Spiel.

Sicherheit bei 24plus

Im Hinblick auf den neuen Zollkodex, aber auch zur Sicherung der Betriebsabläufe und Warenwerte hat 24plus im Hub Hauneck ein neues Sicherheitskonzept geplant. Ein Bestandteil sind fälschungssichere, maschinenlesbare Fahrerausweise. Darüber hinaus wird es eine neue Zutrittskontrolle für den Hubumschlag geben, der – anders als in vielen anderen Umschlagsbetrieben – für die Fahrer seit jeher eine Tabuzone ist. Bei Verlusten im Hub ist also eine exakte Zuordnung der Verantwortlichkeit gegeben. Des Weiteren wird die bisherige Videoüberwachung im Hub über moderne Kuppelkameras nochmals verbessert, sodass weder etwas wegkommen noch – Stichwort Terrorabwehr – etwas hineingeschmuggelt werden kann. Diese Maßnahmen werden auch getroffen, um die in Kapitel 1.10 ADR/RID festgelegten „Vorschriften für die Sicherung“ zur Terrorabwehr und die Vorgaben der Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung (das 46-Buchstabenwort ist kein Bürokraten scherz, sondern Teil des Terrorismusbekämpfungsgesetzes!) umzusetzen.

Besonders hart wird es für Unternehmen mit internationalen Niederlassungen: Lässt der Lagerist in Griechenland zu oft fünf gerade sein, verliert die Zentrale in Deutschland ihre Exportlizenz.

Mit der neuen Zollgesetzgebung kommt die Logistikbranche unter Druck: Die größte Herausforderung liegt im Aufbau eines EU-weiten IT-Versandverfahrens zum Austausch der Zolllpapiere. Bis Jahresende werden sich Spediteure in ganz Europa von ihren nationalen Lösungen verabschieden müssen. Ersetzt werden diese voraussichtlich durch die NCTS-Software. Ob das neue Zollrecht das erhoffte Plus an Sicherheit bringt oder nur bürokratische Hürden errichtet, bleibt abzuwarten. Sicher ist: Die 24plus-Gesellschafter werden die neuen Richtlinien rechtzeitig in ihre Prozesse einbinden – nur so halten sie den Anschluss an die europäische Spitze.

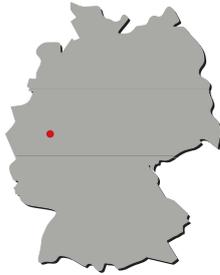
Wetten verboten.

Logistik x Malerei + 24plus = Publikums-Joker

Nachhilfe in Mathe gibt



auf der transport logistic Halle A5, Stand 208



Das fahrende Klassenzimmer

24plus-Gesellschafter Ascherl Hilden fordert viel von seinen Mitarbeitern – und bietet viel Förderung

Jeden Mittwoch Nachmittag drücken die Mitarbeiter von 24plus-Gesellschafter Ascherl in Hilden die Schulbank: Auf dem Stundenplan stehen Englisch, Französisch und Italienisch. In verdaulichen Lektionen üben die Speditionskaufleute fachspezifische Konversation und Korrespondenz. „Unsere Leute lernen gern“, berichtet Niederlassungsleiter Hans-Josef Bohn. „Seit wir 1998 auf Anregung der Mitarbeiter mit diesen Fremdsprachenkursen angefangen haben, war das Echo stets positiv. Und das Interesse ist bis heute ungebrochen.“

Fremdsprachen pauken ist nur ein Aspekt des Schulungsprogramms, aus dem jeder Ascherl-Mitarbeiter seinen Stundenplan zusammenstellen kann. Allein im ersten Quartal 2005 standen in Hilden über 20 Kurse zur Auswahl. Teils von Ascherl initiiert, teils mit externen Trainern oder, etwa im Falle der Equal-Schulungen, von der 24plus-Systemzentrale organisiert. Der Themenmix deckt alle Facetten des Speditionsalltags ab: Für die Kollegen im gewerblichen Bereich gibt es regelmäßige Kurse zum Umgang mit Gefahrgut, zur sicheren Handhabung der Stapler und zum Thema Ladungssicherung. Kaufmännische Mitarbeiter können sich für EDV-Schulungen anmelden, ADSP büffeln oder Seminare zur „Gesprächsführung am Telefon“ buchen. Weiterhin gibt es außerdem Seminare für leitende Mitarbeiter: „Unsere Schichtführer koordinieren in der Halle die Arbeit von 30 Kollegen“, erklärt Marion Zoller, rechte Hand von Hans-Josef Bohn. Damit alles reibungslos klappt, unterrichtet Ascherl daher zusam-

men mit der IHK Düsseldorf in Sachen Mitarbeiterführung. „Die Teamleiter lernen, wie man delegiert, wie man tadelt ohne zu verletzen oder lobt, ohne dass sich andere Kollegen zurückgesetzt fühlen. Das trägt viel zum guten Klima bei.“

Die Ausbildung als Investition

Eine eigene Seminarreihe bietet Ascherl für die jüngsten Mitarbeiter: Wer ein Ascherl-Azubi sein will, muss nicht nur in der Berufsschule, sondern auch in der Firma fleißig lernen. Die Abteilungsleiter bei Ascherl, selbst allesamt Eigengewächse, schmökern immer wieder in der Ausbildungsverordnung, um sicherzustellen, dass die Fortbildungen für die derzeit sieben Azubis und Azubis praxisnah und am Lehrplan ausgerichtet sind. „Nachdem wir langfristig planen, wäre es Quatsch, an der Ausbildung zu sparen“, so Bohn. „Wir haben seit 30 Jahren jedem Azubi die Möglich-

keit geboten, bei uns zu bleiben – spätestens dann macht sich doch jeder investierte Euro wieder bezahlt.“

raum Ruhrgebiet auf eine fast perfekt ausgewogene Sendungsbilanz, in der 18.000 Sendungen im monatlichen Eingang 20.000 ausgehende Sendungen gegenüberstehen. Verteilt wird über ein dichtes Netz aus 43 Direktverkehren. Überhänge und Relationen in schwache Gebiete laufen über das 24plus-Hub. Dieses ist außerdem, wie Bohn betont, „eine wichtige Drehscheibe für die Beschaffungslogistik.“ Im internationalen Bereich blickt Ascherl Hilden in erster Linie in die Nachbarländer Benelux und Frankreich. Stabile Zuwachsraten verzeichnet Bohns Team zudem in Österreich und der Schweiz. Unterm Strich summiert sich das Europageschäft jeden Monat auf rund 1.700 Sendungen. Und auch der ferne Osten ist in Hilden ganz nah: Die Abwicklung von Containern aus Fernost – viele aus dem Hamburger Ascherl-Depot – zählt zu den Spezialgebieten des Teams.

Dass die Tendenz im nationalen wie auch im internationalen Bereich steigend ist, liegt nicht zuletzt daran, dass Ascherl Kunden mit Mailings über neue Verkehre und Produkte informiert. „Gerade Premium-Produkte wie Speedtime lassen sich so sehr gezielt vermarkten“, berichtet Bohn. Ascherl bringt es jeden Monat auf 1.200 Speedtime-Sendungen, in Spitzenzeiten deutlich mehr. Die Absatzzahlen sind kein Zufall: Die zuständigen Vertriebler perfektionieren ihre Verkaufsstrategie regelmäßig im „Telefonverkaufsseminar“.



Das Ascherl in Hilden ausbildet, versteht sich von selbst. Von den derzeit sieben Azubinen und Azubis wird viel Einsatz verlangt. Dafür winkt am Ende ein sicherer Arbeitsplatz: Ascherl hat bis jetzt jedes Eigengewächs nach bestandener Abschlussprüfung fest übernommen.



20.000 Sendungen im Ausgang

Bei allen Qualifizierungsmaßnahmen bleibt genug Zeit zum Geldverdienen: Das Depot Hilden bringt es im umkämpften Wirtschafts-

Gewerbliche Mitarbeiter werden turnusmäßig im Umgang mit Stapler und Hubwagen geschult.



Ascherl, a Hilden based 24plus associate, offer all their industrial and commercial staff a wide further education program. Qualification pays: their Hilden depot processes 18,000 incoming and 20,000 outgoing shipments every month in the business-wise hard-fought Ruhr area. Distribution is carried out by means of a dense network of 43 direct lines and via the 24plus hub.

Die Sendung mit der Maus

In sieben Schritten von Aberdeen bis Budapest

Wer bei Schottland an Kilts, Whiskys und Nessie denkt, tut den Schotten unrecht. Zwischen Glasgow, Aberdeen, Inverness und Edinburgh erstreckt sich eine wichtige Hightech-Region. Mit einiger Wahrscheinlichkeit stammen Ihre Maus, Ihre Tastatur oder Ihr Monitor aus den Highlands – oder wurden dort zumindest zusammengesetzt. Genauso wahrscheinlich ist, dass die Maus mit 24plus-Gesellschafter VTE bv, Venlo, zu Ihnen gereist ist: VTE verteilt jedes Jahr über 80.000 Paletten mit Computerzubehör in ganz Europa. Die Waren werden teils direkt an den Produktionsstätten abgeholt, teils in einem der großen Seehäfen in Empfang genommen. Die Distribution läuft per Ganz- oder Teilladung, als Stückgut auf einem von über 70 Direktverkehren oder als Überhang auf dem 24plus-Hubzug. Wir haben eine exemplarische „Sendung mit der Maus“ auf dem Weg durch das Europanetz von 24plus verfolgt.



Wir lassen AMD schleifen



Die Speditionsanlage der gts Spedition GmbH in Burgstädt nahe Chemnitz gleicht einem Bienenstock. Fahrzeuge rangieren geschickt auf der weitläufigen Fläche hin und her. In den Büros herrscht geschäftige Betriebsamkeit. „Wir sind mit unserer Anlage knapp an der Kapazitätsgrenze“, berichtet gts-Geschäftsführer Stefan Polster. „Täglich verarbeiten wir hier etwa 250 Sendungen im Eingang und 220 Sendungen im Ausgang – somit ist unsere Anlage gut ausgelastet.“

Der Schwung der Spedition aus dem Sächsischen ist umso bemerkenswerter, als dass der Osten der Republik nicht gerade als Boomregion bekannt ist. Das Geheimnis der Mannen und Frauen um Stefan Polster:



„Wir haben uns eine solide, ausgewogene Kundenbasis aufgebaut, mit der wir unser Speditionsgeschäft unbeeindruckt von jahreszeit-

lichen und konjunkturellen Schwankungen durchführen können“, so der Geschäftsführer. Ein Beispiel: Zu den Spezialitäten der gts'ler gehört unter anderem das Feuerwerksgeschäft, das die Spedition bereits seit beinahe zehn Jahren mit dem „Böllerfabrikanten“ Weco Pyrotechnische Fabrik GmbH (ehemals Sachsen Feuerwerk) abwickelt – ein saisonales Engagement nicht nur um den Jahreswechsel: „Im Januar und Februar haben wir unverkaufte Ware von den Verkaufsstellen zurückgenommen. Dadurch hatten wir auch in diesen beiden sonst eher ruhig verlaufenden Monaten wieder gut zu tun“, so Polster.

Lagerlogistik als zweites Standbein

Neben dem speditionellen Geschäft ist die Lagerlogistik das zweite Standbein der Sachsen. Für das Dresdner Werk des Computerchipherstellers AMD lagert gts empfindliches Schleifmittel im eigenen temperaturgesteuerten Lager. Polster: „Bei einem Hightech-Unternehmen wie AMD lassen wir in der Logistik selbstverständlich nichts schleifen – und AMD kann dank unserer Logistik weiter seine Mikroprozessoren polie-



Annelie Mehner ist QM-Beauftragte bei der gts Spedition. Ihre Arbeit trägt Früchte: Beim Zertifizierungs-Audit ist gts unter den Top 3 der 24plus-Gesellschafter.



Die scheinbare Ruhe trägt: Bei der gts Spedition brummt das Geschäft. Geschäftsführer Stefan Polster (r.) fährt gut unter der 24plus-Flagge.

ren.“ Zwei weitere herkömmliche Außenlager mit über 3.000 Palettenstellplätzen sind ebenfalls stets gut gefüllt. „Wir lagern etwa Plaste-Erzeugnisse, Rohrsysteme und Glasmehl“, so Polster. Glasmehl? Das ist ein wichtiger Grundstoff für Autolacke. Ein Standortvorteil für gts ist die grenznahe Lage zum tschechischen EU-Nachbarland: „Wir haben einige Kunden, die zwar ihre Produktion ins günstige Tschechien ausgelagert haben. Die Logistik aber vertrauen sie lieber uns an – wohl deshalb, weil wir so gut sind“, lacht Polster.

Eine Stütze des gts-Geschäftes sind Aktionsgeschäfte für Lebensmittel-Discounter wie Aldi und Lidl oder Supermarktketten wie Marktkauf. „Im vergangenen Jahr gingen allein 5.000 Paletten nur für Aktionsgeschäfte über unsere Laderampen“, so Polster. Dies alles wickelt der Chemnitzer 24plus-Partner neben dem täglichen Sendungsvolumen von rund 95 Tonnen im Ein- und Ausgang ab. „Wir warten noch einige Zeit ab. Aber wenn sich das Geschäft weiter so gut entwickelt, werden wir wohl doch expandieren“, blickt Polster in die Zukunft.

Direktverkehre in alle deutschen Ballungsräume

Gründe für diese rosigen Aussichten liegen auch im zuverlässigen Netz der 24plus Systemverkehre. gts fährt neben dem Zentralhub regelmäßig das Nordhub an, zu Stoßzeiten kommt auch das Südhub auf den Fahrplan. Europa-Auslandssendungen laufen übers Hub, ebenso Sendungen für die Randlagen der Republik. Die Ballungsräume in Deutschland bedient gts selbst über 14 Direktverkehre. Positiv äußert sich Polster über die Zuverlässigkeit der 24plus-Partner, insbesondere bei den Speedtime-Produkten: „Bei der Einführung der Speedtime-Produkte hätte ich nicht gedacht, dass sie so erfolgreich angenommen werden. Aber der Premium-Service hat die Kunden offenbar überzeugt“, lobt Polster die Arbeit seiner 24plus-Kollegen. Dass auch die Arbeit der 60 festangestellten gts-Mitarbeiter ein Lob wert ist, bekam Polster beim kürzlich durchgeführten Zertifizierungs-Audit bestätigt: Kooperationsintern zählt der Chemnitzer 24plus-Partner in Sachen Qualität zu den Top 3.



Oomph in the 'Dark East': gts Spedition, a 24plus partner with headquarters Burgstädt near Chemnitz, can look back on a solid increase in business. Besides the profits from their forwarding activities, storage logistics also contribute to stable growth rates in their balance sheets – further expansion possible by all means.

Gute Noten für die 24plusPunkte

Das Kunden- und Mitarbeitermagazin 24plusPunkte wird von den 24plus-Partnern überwiegend positiv bewertet und erhält im Durchschnitt die Schulnote 2. Dies ergab eine im März 2005 durchgeführte Umfrage unter den Empfängern. Demnach halten 82 Prozent der Antwortenden die Zeitschrift für ein wichtiges Instrument der Außenwirkung, für 88 Prozent der Befragten ist die Zeitschrift für die Innenwirkung der Kooperation von hohem Belang. Verteilt und gelesen wird die Zeitschrift gleichermaßen vom Kundenkreis wie von den Mitarbeitern der 24plus-Depots. Unterrepräsentiert bei der Leserschaft sind die Frachtführer. Völlig einverstanden sind die Befragten mit dem Heftumfang, dem Erscheinungszklus und der Aufmachung. Auch die Verständlichkeit der Texte wird durchweg positiv bewertet. Punktuell vermisst werden Fachthemen wie Speditionswissen oder Neuerungen in Gesetzgebung und Rechtsprechung. „Wiewohl wir bei Umfang und Aktualität nicht mit der Fachpresse konkurrieren können, werden wir diese Themen künftig stärker gewichten“, erklärt dazu 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann. „Der in dieser Ausgabe abgedruckte Beitrag zum neuen Zollkodex ist beispielsweise schon die erste Reaktion auf den Leserwillen.“

In neuem Glanz

Normalerweise ist die Nutzfahrzeugwerkstatt des 24plus-Partners Eischeid in Heiligenhaus zuständig für die Wartung und Instandsetzung des Eigenfuhrparks, der stattliche 40 ziehende Einheiten und darüber hinaus ein Mehrfaches an Ladegefäßen umfasst. Die Mechaniker sorgen für die ständige Verfügbarkeit der Ressourcen, laufen aber auch bei ganz anderen Fahrzeugen zu Höchstform auf. So erweckten sie in vierwöchiger Detailarbeit einen Triumph TR3A nach 19-jährigem Winter-



schlaf im Technik-Museum Sinsheim wieder zum Leben und versetzten den Oldtimer Baujahr 59 in einen hervorragenden Zustand. Der Kleine, der sich da so keck am Rückspiegel des Roadsters festhält, ist übrigens Julius Florin Eischeid, Spross der vierten Unternehmergeneration.

Bleibt in der Familie

Während die Eischeid-Mechaniker in der Fahrzeugwerkstatt den Triumph wienerten und sich Julius Florin auf eine Spediteurslaufbahn vorbereitet, machte seine Mutter Elena Eischeid den nächsten Karrieresprung in der Unternehmensnachfolge und stieg zur Gesellschafterin und Geschäftsführerin der 1927 gegründeten Spedition auf. In dem 130 Mitarbeiter



starken Unternehmen wird die Chefin die unternehmerische Verantwortung mit ihrem Vater Dr. Wolfgang Eischeid und Jürgen Drucks teilen und vorrangig die Schlüsselaufgaben Vertrieb, Personalwesen, EDV und QM betreiben.

Elena Eischeid jetzt geschäftsführende Gesellschafterin beim 24plus-Gesellschafter Eischeid in Heiligenhaus.

24plus scannt sich aus!

Die 1999 eingeführte Scannergeneration gehört nach mehreren Hunderttausend Piepsen pro Gerät bald zum Alteisen. Aber nicht nur deshalb führt 24plus zum 1. Januar 2006 eine neue Scannergeneration ein. Die Geräte verfügen über ein Display, das so genannte Pad, auf dem die Unterschrift des Quittungsgebers elektronisch erfasst wird. Zugleich sind die neuen Scanner – in der engeren Auswahl sind zwei Hardware- und drei Softwareanbieter – nur der sichtbare Teil einer großangelegten Umstrukturierung der IT-Architektur. Über definierte Schnittstellen werden ab 2006 die anfallenden Statusdaten aller 24plus-Partner in kurzen Übertragungsintervallen an ein zentrales System gesendet und auf dem neuen 24plus-Portal verfügbar gemacht. Dies betrifft auch „Nicht-24plus“-Sendungen, seien es Sendungen aus der eigenen Regionalverteilung eines Depots oder solche mit dritten Partnern. Die Statusdaten der Schnittstellenscannings werden unverzüglich, die elektronisch erfassten Unterschriften des Quittungsgebers wegen der höheren Datenlast einmal am Tag an das System übertragen.

Damit entfällt innerhalb der Gruppe die Notwendigkeit, eine Vielzahl von Auskunftssystemen zu unterhalten und zu pflegen. Außerdem beinhaltet die neue Sendungsauskunft die komplette Sendungshistorie auf Packstückebene, mit den Statusmeldungen und den Zeitstempeln aller Scanstufen:

- Sammelgutausgang
- Hubeingang
- Hubausgang
- Sammelguteingang
- Nahverkehrsbeladung
- Zustellung
- und elektronische Unterschrift

sind auf einen Blick zu sehen. Das neue Sendungsauskunftssystem erhöht die Auskunftsfähigkeit gegenüber Kunden und Partnern und auch die Trans-



Bei Pfefferkorn in Heilbronn bereits im Einsatz sind Scanner mit Unterschriftenpad und Teilbereiche der Sendungsauskunft nach Muster des 24plus-Portals.

parenz bei etwaigen Störungen der Lieferkette. Mit dem neuen IT-Projekt meldet sich 24plus wieder an der Spitze der technischen Entwicklung zurück.



From 2006 on, 24plus will use a new scanner generation with electronic signature and a new information system that shows all scanning steps with time stamps at one glance.



Bieten Sie mit?

Bestimmt sind sie Ihnen schon aufgefallen, die kleinen Anzeigen in dieser Ausgabe unseres Kunden- und Mitarbeitermagazins. Neugierig, was sich dahinter verbirgt? Gut, dann hat diese Werbung, die im übrigen bald in der DVZ erscheinen wird, ihren Sinn erfüllt. Hintergrund ist natürlich unsere Messeaktion zur transport logistic. Vom 31. Mai bis 3. Juni wird der Künstler Volker Dietz live am Stand von 24plus ein Gemälde zum Thema Logistik erstellen. Wenn Sie dem Künstler über die Schulter schauen möchten, sind Sie herzlich eingeladen an den Stand 208 in Halle A5. Höhepunkt der Aktion ist am 3. Juni ab 14.00 Uhr. Dann wird das Gemälde vom Chefredakteur der DVZ, Björn Helmke, zugunsten der SOS-Kinderdörfer versteigert. **Bieten Sie mit?**

Guter Zweck heiligt die Mittel.

24plus Logistik x Malerei = Geld für SOS-Kinderdörfer

Die Rechnung geht auf.

24plus
Systemverkehre
European Logistics Network and Services

auf der transport logistic
Halle A5, Stand 208

Durchblick jederzeit



Halten Sie jeweils ein
Auge zu und lesen aus 3m Abstand !

C	D	N	E
K	N	P	U
E	Z	C	K

Rund 90 Prozent aller unserer Sinneseindrücke nehmen wir über die Augen auf. Anders gesagt: Wer schlecht sieht, hat weniger vom Leben – und im Straßenverkehr hinter dem Lenkrad nichts verloren. Nicht umsonst müssen die „Brummi-Piloten“ bei 24plus wie alle Berufskraftfahrer ab einem Alter von 50 Jahre alle fünf Jahre einen regelmäßigen Seh-Test absolvieren. So will es die Fahrerlaubnisverordnung. Gutes Sehen ist aber nicht nur für die Fahrer auf dem „Bock“ eine zwingende Schlüsselqualifikation. Computerarbeit, Labelsammlung, Gefahrgutverladung: Auch die 24plus-Mitarbeiter in Büro, Lager und bei der Verladung müssen bei ihrer Arbeit hochkonzentriert, also mit perfekt korrigierter Sehschärfe zu Werke gehen. Soweit die Theorie.

In Sachen „regelmäßiger Seh-Test“ sieht die Praxis oft anders aus: Brillenträger gehen im Schnitt alle drei Jahre zum Augenoptiker, Nicht-Brillenträger lassen ihre Augen noch wesentlich seltener testen. Und ein Pflichttest alle fünf Jahre für die Fahrer ist längst nicht genug. Denn die Sehkraft lässt schleichend nach. Entsprechend sieht es um die Sehschärfe aus.

Deswegen hat 24plus zusammen mit dem Kuratorium Gutes Sehen (KGS) die Aktion Seh-Check gestartet.

Seh-Check – was ist das? Kerstin Kruschinski vom KGS erklärt: „Der Seh-Check ist ein kleiner Schnelltest, der auf einen Blick Aufschluss über die Leistungsfähigkeit

der Augen geben kann. Unser kleiner Check will keinesfalls einen echten Seh-Test beim Augenoptiker ersetzen. Er erlaubt aber eine erste Standortbestimmung über die eigene Sehschärfe.“ Wer aus drei Metern die Miniaturschrift noch entziffert, der hat einen Adlerblick. „Verschwimmen aber schon bei den ersten beiden Reihen die Buchstaben“, so Kruschinski weiter, „sollte ein Gang zum Augenarzt oder Augenoptiker nicht mehr lange verschoben werden.“

24plus-Geschäftsführer Peter Baumann ruft die Mitarbeiter der Depots und auch alle Kunden zu der Teilnahme an der Aktion auf: „Wir bei 24plus wollen ständig besser werden. Deswegen kümmern wir uns besonders um unsere Mitarbeiter, wie der Seh-Check belegt: Wer gut sieht, bleibt länger konzentriert und macht weniger Fehler – im Straßenverkehr und auch bei der Arbeit in den Gesellschafterbetrieben vor Ort.“

AKTION
SEH-CHECK
Kuratorium Gutes Sehen e.V.

24plus

Systemverkehre

European Logistics Network and Services

Und so funktioniert der Seh-Check:

Betrachten Sie bitte den Seh-Check bei Tageslicht aus einer Entfernung von drei Metern mit einem Auge. Halten Sie das andere Auge mit der Hand zu – nicht zukneifen!

Sie haben alle Zeilen lesen können?

Herzlichen Glückwunsch zum Adlerblick, so gut sieht nicht jeder. Hapert's schon bei den ersten beiden Zeilen, dann sollten Sie Ihre Augen untersuchen lassen. Das Kuratorium Gutes Sehen und 24plus raten zu einer Untersuchung mindestens alle zwei Jahre beim Augenoptiker oder Augenarzt. Hinweis: Dieser Seh-Check soll Sie auf mögliche Sehprobleme hinweise, ersetzt aber auf gar keinen Fall einen fachgerecht durchgeführten Seh-Test.



A good vision is a key qualification not only for professional truckers but also for the employees of the 24plus depots who must be highly concentrated on the job, i.e. they rely on a perfectly adapted visual acuity. However, surveys have shown that 40 per cent of spectacle wearers but also 30 per cent of people wearing no glasses are not sure of their visual acuity. Therefore, 24plus encourages all staff members and customers to take a visual test to get a first answer to the question "What about my vision?"