

2



Danish Dynamite

Der dänische Spediteur Leman sitzt in den Startlöchern. Im neuen Jahr geht er ans 24plus-Netz. Leman verteilt in Dänemark und ist Skandinavien-Gateway

3



Wir bilden aus

343 Azubis erhalten in 24plus-Betrieben eine hoch qualifizierte Ausbildung. Wir schauen drei „Neuen“ über die Schulter

4



Mobilmachung

Die Partner der 24plus Systemverkehre investieren mehr als drei Millionen Euro in neue Datenkommunikation



H. bzw. B. Leman, Betz International, Kratzer Automation

6

Osteuropa 1

Rohlig Poland hat Verkehre aufgenommen

6

Osteuropa 2

Neu im Netz: Lagermax Prag

8

Dreiecksgeschichte

Wie Bestellungen von Zürich nach Salzburg gelangen

8

Hält garantiert?

Beobachtungen vom Rande der Autobahn

7

Papierlos glücklich

Bei der Schröder Spedition in Porta Westfalica gehören papierne Aufträge, Lieferscheine und Rollkarten bald der Vergangenheit an. Möglich macht dies ein neues, elektronisches Dokumentenmanagementsystem



„Der Doppelstock wird voll!“

Leman steht in den Startlöchern: Im Januar 2006 nimmt der dänische Systempartner von Padborg aus die Hub-Verkehre auf

Seit die Dänen 1992 mit einem lauten „Nej!“ die Maastrichter Verträge abwatschten, gelten sie als Euro-Skeptiker. Zu Unrecht: Sie kommen mit ihren Nachbarn bestens klar und haben sich dank des florierenden Außenhandels zur europäischen Boomregion gemauert. Der Staat schreibt schwarze Zahlen, die Arbeitslosenquote liegt bei 6 Prozent, der Import und Export blühen. Viel Arbeit für Spediteure also. Auch 24plus fasst in Dänemark, genauer: im südlichen Jütland, Fuß. In Padborg nimmt am 2. Januar 2006 die Leman International System Transport den Hubverkehr auf.

„Den doppelstöckigen Hubzug werden wir vom ersten Tag an vollbekommen“, verspricht Hardy Petersen, Geschäftsführer bei Leman. Seine Zuversicht ist begründet: Als internationaler Spediteur mit acht Standorten in ganz Dänemark macht Leman etwa 50 Prozent seines Umsatzes im Bereich europäische Landverkehre. Die zweite Hälfte stammt aus dem Luft- und Seefracht-Geschäft. Deutschland ist der wichtigste Handelspartner und wird schon heute über mehr als 20 regelmäßige Direktverkehre bedient, viele davon zu 24plus-Gesellschaftern. „Trotzdem gibt es auf unserer Deutschlandkarte noch weiße Flecken. Über das Hub erreichen wir diese Ziele künftig innerhalb von 24 Stunden“, erklärt Petersen. Auch im Hinblick auf den erwarteten Rücklauf nach Dänemark ist er optimistisch: Immerhin bietet Leman als Tor zum übrigen Skandinavien tägliche Abfahrten nach Schweden und Norwegen und wird den künftigen Kollegen als Dienstleister für deren welt-

weite Luft- und Seefrachtprojekte zur Seite stehen. Die 400 Mitarbeiter der Gruppe dürften sich gut in die 24plus-Familie einfinden. Der dänische Logistiker ist über die deutschen Landesgrenzen hinaus eine bekannte Größe: Leman arbeitet in Österreich seit über 40 Jahren mit Lagermax zusammen. Die Belgien-Verkehre der Dänen laufen über die Ziegler-Gruppe, deren Niederlassungen in Eschweiler und Maasmechelen ebenfalls Teil der 24plus-Familie sind.

Nichts faul im Staate Dänemark

Bevor die ambitionierten Wachstumspläne in die Tat umgesetzt werden können, bleibt einiges zu tun: Aktuell arbeiten Leman und 24plus am Feinschliff in Sachen IT-Integration. „Wir wollen Leman-Kunden vom ersten Tag die komplette Informationslogistik bieten“, berichtet Markus Strack, neuer IT-Techniker der 24plus-Systemzentrale. Kunden und Partner sollen die Möglichkeit haben, Sendungen im Web zu verfolgen, Stati abzurufen oder Aufträge einzuspeisen. Keine leichte Aufgabe – aber eine, in der das Team der Systemzentrale viel Übung hat. „Auch bei Leman wird die IT-Integration vom ersten Hubverkehr an klappen“, verspricht Strack.

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: vierteljährlich

Redaktion, Projektkoordination, Grafik
H zwo B, Erlangen

Druck
Hoehl-Druck, Bad Hersfeld

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit
Genehmigung des Herausgebers.



Sehr geehrte Geschäftsfreunde,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

bald steht ein neues Jahr vor der Tür – ein besonderes für 24plus. 2006 feiern wir das zehnjährige Bestehen. Für unseren Bremer Partner F.W. Neukirch – der beging jüngst das 200-Jährige – ist eine Dekade ein Wimpernschlag. Aber das Konzept „Mittelstandskooperation“ ist eine junge und moderne Idee. Eine mit Zukunft. In zehn Jahren wandelte sich 24plus von einer anfänglich wenig strukturierten Produktionskooperation zum integrierten Verbund mit einheitlichem Leistungsspektrum und einheitlicher Qualität – in Deutschland und Europa. Jüngst nahmen wir mit Rohlig Poland und Lagermax in Tschechien neue Systempartner auf.

Unsere nun 54 Partner haben viel investiert – in Verkehre, Qualitätsmanagement, Datentechnik. 24plus ist heute eines der führenden Stückgutlogistiksysteme. Und wir werden noch besser. Aktuell wenden wir über drei Millionen Euro für die Modernisierung der Datenkommunikation auf (mehr ab Seite 4). Wir investieren aber nicht nur in Technik, sondern auch in Menschen. Bei 24plus-Partnern erhalten 343 Azubis eine hoch qualifizierte Berufsausbildung. Weil sich die Logistik immer weiterentwickelt, geht diese Ausbildung in lebenslanges Lernen über. 24plus handelt in vielen Bereichen über den aktuellen Bedarf hinaus. So bleiben wir am Puls der Zeit!

Ihr Peter Baumann
Geschäftsführer der 24plus Systemverkehre



24 plus celebrate their 10th anniversary. Founded in 1996, they have evolved into an integrated network with a unified range of services, uniform quality standards, and an outstanding quality level. With Rohlig in Poland and Lagermax in the Czech Republic as new partners their Europe-wide network now comprises 54 companies, and the cooperation partners have invested three millions Euros into modernising their data communication.



As of 2 Jan., 2006 there will be a 24plus partner in Denmark, too: Leman International System Transport's branch in Padborg.

This new partner promises one full truck load a day to 24plus' central hub and delivery all over Denmark as well as daily transports to Sweden and Norway.

Wir bilden aus!

Die Jugendarbeitslosigkeit in Deutschland ist verheerend. 2004 wies die Arbeitslosenstatistik offiziell über eine halbe Million arbeitslose Jugendliche aus. Aber die wahre Situation ist noch schlimmer. Weitere 342.000 Jugendliche waren in Bildungsmaßnahmen von Bund, Ländern und der Bundesagentur untergebracht und fielen deshalb aus der Statistik heraus. In Summe haben 16,9 Prozent der Jugendlichen in Deutschland keine Arbeits- oder Ausbildungsstelle und damit keine Perspektiven. Dies berichtete das Magazin „Wirtschaftswoche“ im August 2005 unter Berufung auf Zahlen der Bundesagentur für Arbeit. Zugleich weist das Magazin darauf hin, dass rund 20 Prozent der Jugendlichen nicht ausbildungsfähig sind, weil Grundkenntnisse in Mathematik, Lesen, Schreiben und Verstehen fehlen.

Von dem schlechten schulischen Ausbildungsstand der Berufseinsteiger lassen sich die Betriebe der 24plus Systemverkehre aber nicht entmutigen. Christoph Kleine, Geschäftsführer der Spedition Kleine in Grevenbroich: „Jedes Jahr findet eine sorgfältige Bewerberauswahl statt, wir laden Bewerber zu Einstellungstests ein, um qualifizierte Auszubildende zu finden. Wir sehen die Ausbildung in unserem Hause als wichtige Säule unserer Personalentwicklung.“ Bei Kleine traten in diesem Jahr vier Azubis ihre Stelle an. Mit den Neuen addiert sich die Zahl der Auszubildenden in der Kooperation auf 343. Die Ausbildungsquote bei 24plus beträgt also satte 8,9 Prozent – mehr als der Branchendurchschnitt von rund 7 Prozent (Quelle: DSLV) und auch mehr, als die Betriebe aktuellen Bedarf hätten.



Ein Schnupperpraktikum bei Eischeid hat mir geholfen, meinen Traumberuf zu finden. Es ist spannend, die Abläufe in einer Spedition zu organisieren. Zum Glück habe ich mich schnell eingearbeitet und kann meinen Kollegen auch helfen, wenn viel los ist.

Marc Hamacher, 20, lernt Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen bei der Spedition Eischeid.



Ich habe mich für einen Beruf mit Zukunft entschieden. Gespannt bin ich auf die Disposition. Durch den Kundenkontakt ist es dort bestimmt sehr abwechslungsreich.

Achim Breuer, 19, lernt Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen bei der Spedition Kleine.

Investition in die Zukunft

„Ausbildung ist eine Investition in die Zukunft“, sagt Elena Eischeid, Geschäftsführerin des 24plus-Spediteurs aus Heiligenhaus. „Wir bieten sehr hohe Dienstleistungsqualität und rechnen deshalb mit weiterem Wachstum. An diese Wachstumsprognose passen wir daher auch unsere Ausbildungsquote an, schließlich wollen wir in zwei, drei Jahren nicht unter Fachkräftemangel leiden.“ Diese Philosophie bestimmt das Handeln auch bei den anderen 24plus-Partnern. Wo immer wirtschaftlich vertretbar, werden geeignete Nachwuchskräfte nach Abschluss der Berufsausbildung übernommen.

Jobmotor Logistik

Die Logistikbranche in Deutschland beschäftigt rund 2,6 Millionen Mitarbeiter in rund 60.000 Unternehmen und erwirtschaftet nach Berechnungen des Fraunhofer-Instituts einen Jahresumsatz von 150 Milliarden Euro. Die Logistik ist damit der viertwichtigste Wirtschaftszweig nach dem Fahrzeugbau, der Elektroindustrie und dem Maschinenbau.



Sehr begehrt bei Azubis der 24plus-Depots sind Fahrten ins Zentralhub. Hier machen sich Nachwuchsspediteure von Eischeid auf nach Hauneck, um den Umschlag unter kundiger Führung des Hausherrn Peter Baumann kennen zu lernen.



Der LKW ist nur Staffage fürs Foto. Ich kontrolliere in der Frachtabrechnung Rechnungen und fordere Ablieferbelege an. Vom ersten Tag an durfte ich selbstständig arbeiten. Das motiviert und macht richtig Spaß.

Ina Mekiska, 18, lernt Kauffrau für Speditions- und Logistikdienstleistungen bei Betz International.



24plus provides a qualified vocational education for 343 trainees. With a trainee proportion of 8.9 percent they are beyond the German national average of 7 percent. „Professional training means investing into the future“, said Elena Eischeid, Managing Director of the 24plus forwarder in Heiligenhaus. „We provide a very high quality level of services and therefore reckon with continuing growth. We adapt our training rate to these growth expectations because we don't want to end up with a shortage of skilled staff in two or three years from now“.

Das Drei-Millionen-Ding!

Die Unterschrift unter dem Rahmenvertrag mit dem Generalunternehmer T-Systems ist trocken, seit Herbst läuft die Umsetzungsphase: Für über drei Millionen Euro stellen die 24plus-Partner in Deutschland die Sendungsverfolgung auf eine neue Plattform, beschaffen für die Zustellung eine neue Scannergeneration und verbessern die Mobilkommunikation ganz erheblich. In den Echtbetrieb geht das neue System, mit dem sich 24plus wieder an der Spitze der Informationslogistik zurückmeldet, im Februar 2006. Erwarteter Lohn der Investition: Viele neue Pluspunkte bei der Auskunftsfähigkeit, den Reaktionen auf Kundenwünsche und der Qualität!

Als 24plus im Jahr 1999 die Ablieferscannung netzwerkweit verpflichtend für alle Partner einführte, war die Kette der Sendungsverfolgung von der Quelle einer Sendung bis zu deren Auslieferung geschlossen. Vor sechs Jahren war dies bahnbrechend für eine Mittelstandskooperation. Selbst nach dieser langen Betriebszeit arbeitet die eingesetzte Lösung technisch immer noch einwandfrei. Neuere Lösungen aber setzen auf Echtzeitkommunikation und bieten damit mehr Flexibilität und Einsatzeffizienz im Nahverkehrsbereich. Deshalb wollten sich die 52 Betriebe der Kooperation nicht länger mit ihren in die Jahre gekommenen Infrastrukturen zufrieden geben. Sie beschlossen zu Jahresbeginn das ehrgeizigste und größte Modernisierungsprogramm, das sich 24plus seit langer Zeit verordnet hat.

T-Systems steuert das Scannerprojekt

Auch beim Terminplan gaben alle Gas – Anfang 2006 sollte das komplette System stehen. Damit war klar: Für das Großprojekt kam nur ein kompetenter Generalunternehmer als Systemlieferant in Frage. Für diese Aufgabe konnte sich die T-Systems qualifizieren. Als einer der führenden Dienstleister für Informations- und Kommunikationstechnik in Europa verantwortet T-Systems gegenüber 24plus das Vorhaben und sorgt für die Einbindung der Technikpartner. Hier wurden mit T-Mobile und der Kratzer Automation AG zwei Premium-Anbieter rahmenvertraglich verpflichtet. Es gibt zwar auch die Möglichkeit, dass 24plus-Partner aus betrieblichen Gründen andere Technikpartner einschalten. Am Ergebnis ändert dies jedoch nichts. Der Funktionsumfang und damit die Leistungsfähigkeit und der Kundennutzen des Systems bleiben durch Integration aller Systeme davon unberührt. Für diese Integration in das 24plus-System zeichnet die Euro-Log AG verantwortlich.

Premium-Partner 1: Kratzer Automation AG

Sichtbares Kernstück des Investitionsprogramms sind die über 1.300 neuen Scanner, mit denen alle Nahverkehrsfahrzeuge im 24plus-Netz ausgestattet werden. Die Mobilgeräte des Herstellers Symbol Technologies beschafft der Generalunternehmer T-Systems beim Technikpartner Kratzer Automation AG, Unterschleißheim. Der Grund: Die Geräte arbeiten auf der Softwareplattform „cadis Transport R3“ von Kratzer. Das Softwarehaus, Experte für Automatisierungssysteme, verbindet die Scannertechnologie mit dem Kommunikationssystem GPRS. Und so funktioniert es: Die Scanner vom Typ MC 9062 heißen zwar im Jargon immer noch Scanner, sind aber längst ausgewachsene Kleincomputer. Neben dem Auslesen von Barcodelabels und Setzen von Statusmeldungen taugen die Geräte als Empfangsstation von Zustell- und Abholaufträgen sowie Textnachrichten aus der Disposition – und hier kommt Kratzer ins Spiel. Das Kratzer-Kommunikationssystem „cadis Transport R3“ versetzt den Disponenten in die Lage, vom Arbeitsplatz aus Nachrichten direkt auf den Scanner des Fahrers zu senden. Erreicht den Disponenten ein neuer Abholauftrag oder muss eine Station auf der Tour geschwind vorgezogen werden, ist der Fahrer in Sekundenschnelle informiert. Anders als beim Telefonat mit dem Handy braucht er dabei nichts mitzuschreiben – Missverständnisse sind ausgeschlossen. Der Fahrer bestätigt vielmehr die Meldung am Scanner mit einem Tastendruck. Obendrein ist der Scanner eine Digitalkamera, die Fahrer können damit Schäden dokumentieren.

Innovation: Elektronische Unterschrift

Der Sendungsempfänger quittiert am neuen Scanner nicht länger auf Papier, sondern unterschreibt direkt auf einem optischen Feld. Im Vergleich zum Papierbeleg lässt sich die elektronische Unterschrift sehr viel schneller, einfacher und kostengünstiger verarbeiten und archivieren. Die Scanner sind vorerst auf die Bearbeitung von herkömmlichen Barcodes ausgelegt. Sie können aber auch zu Lesegeräten für zweidimensionale Barcodes und sogar für RFID85-Funketiketten hochgerüstet werden.

Premium-Partner 2: T-Mobile

Im Speditionsgebäude erfolgt die Kommunikation zwischen der Disposition und dem Scanner über WLAN: Vor der Zustelltour überträgt der Disponent die elektronische Rollkarte drahtlos auf den Scanner. Der Fahrer scannt die Sendungen bei der Verladung. Nach einem automatischen Abgleich ist sichergestellt, dass keine Sendung zu viel oder zu wenig an Bord ist. Rollt der LKW vom Hof, bleiben Disponent und Fahrer über GPRS miteinander



verbunden. Der „General Pocket Radio Service“ hat den Vorteil, dass Daten in Echtzeit in beide Richtungen fließen. Der Disponent kann den Fahrer über Änderungen seiner Tour informieren und ist sofort im Bilde, wenn eine Sendung zugestellt wurde, oder – was auch vorkommt – nicht zugestellt werden konnte.

T-Systems: Generalunternehmer		Integration
Kratzer Automation AG: Scannertechnik, Mobilkommunikation zwischen Disposition und Fahrer	T-Mobile: Datenfunk (GPRS) und Virtuelles Privates Netz	Euro-Log AG: Sendungsauskunftssystem, Management-Informationssystem, 24plus-Portal

Grundvoraussetzung, damit diese Kommunikation funktioniert, ist ein dichtes Mobilfunknetz. Für die Verkehrssteuerung wäre es fatal, wenn der Datenfunk in ländlichen Gebieten abreißt. 24plus hat sich deshalb bei der Mobilkommunikation für einen Rahmenvertrag mit T-Mobile entschieden. Zugleich sorgt T-Mobile für Datensicherheit: Bei der GPRS-Technik gehen Daten nicht nur über den Äther, sondern müssen auf dem Weg vom Speditionshaus zum Fahrer erst einmal ein Gateway passieren. Bis dahin laufen die Daten über ein VPN,



So schauen sie aus, die neuen Wunderscanner. Und mit jedem Piep und Tastendruck sind neue Statusmeldungen sofort in der Sendungsverfolgung von 24plus abrufbar.

also ein Virtuelles Privates Netz im Internet, ohne Chancen, dass diese Daten unerlaubt abgezogen oder manipuliert werden können. Nicht weniger wichtig: Die Daten fließen schneller als im öffentlichen Internet. Über das Intranet werden später weitere Internetanwendungen und der Datenaustausch der 24plus-Partner umgestellt werden.

Integrationspartner: Euro-Log AG

Mit der neuen Scanner- und Kommunikationslösung gelangen Statusmeldungen in Windeseile vom Fahrer in die Spedition. Fast ebenso schnell fließt die Information in das Sendungsverfolgungs-

Nachgefragt bei 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann

Langfristig fit für die Königsklasse

Herr Baumann, was erwarten Sie von der neuen Lösung?

Peter Baumann: Dass die Speditionen im Systemnetz von 24plus schneller, flexibler und kundenorientierter arbeiten können.

24plus investiert in dieses Projekt 3 Millionen Euro. Beziffern Sie für uns im Gegenzug die konkreten Einsparungen?

Peter Baumann: Nicht 24plus, sondern die Partner investieren. Wir werden aber gemeinsam konkrete Einsparungen haben. Unsere Partner sparen sich mit der elektronisch erfassten Unterschrift die Papierablage oder das manuelle Digitalisieren von Ablieferbelegen. Als Faustformel sind elektronische Belege 20 Prozent günstiger im Handling als Papierbelege, was bei 6 Millionen Sendungen im Jahr einiges ausmacht. Auch wird das 24plus-Portal viele Arbeitsschritte einfacher gestalten. Aber auf kurzfristige Einsparungen zu schießen war nicht der Zweck dieser Großinvestition.

Sondern?

Peter Baumann: Marktfähigkeit und Umsatzwachstum. Jeder Abholauftrag, den einer unserer Partner dank einer flexibleren Disposition zusätzlich bearbeitet, bringt ihm erstens ein Plus an Umsatz und zweitens ein Plus bei der Kundenzufriedenheit. 24plus-Partner bewegen als Qualitätsspediteure zeitkritische und hochwertige Gebrauchsgüter für den Handel, beliefern Schlüsselindustrien wie den Maschinenbau und die Chemie, sind erfolgreiche Dienstleister in der Königsklasse der Automobillogistik – um nur einige Branchen zu nennen. Hochwertige Leistungen bedingen hochwertige Werkzeuge. Die 1999 getätigte Investition in die Ablieferscannung hat uns bis heute wettbewerbsfähig gemacht. Mit dem neuen System setzen wir uns im Frühjahr 2006 wieder an die Spitze der Entwicklung. Wir sind langfristig fit für kommende Aufgaben.

und Management-Informationssystem ein und wird dort zu einer kompletten Sendungshistorie zusammengesetzt. Partner für den Teil des Projektes ist die Euro-Log AG in Hallbergmoos. Ihr Rechenzentrum ist seit langen Jahren Datendrehscheibe zwischen den Systempartnern von 24plus. Zusätzlich betreibt die Euro-Log das bisherige Sendungsverfolgungs- und Management-Informationssystem. Dank dessen Neuauflage haben die 24plus-Partner ab Frühjahr 2006 die Möglichkeit, über das Internet mit der Sendungshistorie eine Bilddatei der Empfängerunterschrift abzurufen. Später wird dies auch den Kunden der 24plus-Partner ermöglichen, die an das System angeschlossen sind. Der Kundenzugang ist selbstverständlich passwortgeschützt, Kunden können nur auf Informationen ihrer eigenen Sendungen zugreifen.

Das Sendungsverfolgungs- und Management-Informationssystem ist Kernpunkt eines neuen 24plus-Portals, das ebenfalls Anfang des nächsten Jahres Eröffnung feiert. Unter einem Dach und zeitsparend nur einen Mausklick voneinander entfernt können sich die Mitglieder im internen Bereich über diverse Verfahrensvorschriften informieren, sich im Forum austauschen und das webbasierte Beschaffungslogistiktool 24plus Prolog sowie die digitale Schadenakte ClaimX aufrufen.

 At 24plus, the most extensive IT innovation project is going on at the moment. With three million Euro invested, 24plus are putting shipment tracing on a new platform, provide a new scanner generation for deliveries, and improve their mobile communication. The new system, by means of which 24plus will be back at the top of information logistics, is actually starting up in spring next year. Expected reward of this investment: Many new advantages regarding information capabilities, reacting to customer demands, and quality. 24plus have commissioned T-Systems as prime contractor with the realisation of this project. Three premium-class contractors are responsible for the technical realisation: Kratzer Automation AG from Unterschleißheim near Munich are providing the scanners for 1,300 local traffic vehicles and „candis Transport R3“, the dispositioning software for the exchange of information between truckers and planning department. T-Mobile is responsible for the mobile communication via GPRS and for a private network on the Internet. Integration and shipment tracing are contributed by Euro-Log AG in Hallbergmoos near Munich. They will also create a new 24plus portal on the Internet where all 24plus partners will find many data communication tools, which were separated before, united under one umbrella.

Kratzer Automation AG

Mehr IT-Kompetenz in der Systemzentrale

Seit Oktober verstärkt Markus Strack als neuer 24plus-Mitarbeiter die Systemzentrale. Auf den 26 Jahre jungen IT-Techniker warten vielfältige Aufgaben. Es gilt, Server zu verwalten, Datenbanken zu pflegen und darauf aller-



lei Auswertungen fahren, die Applikation des Leitstands zu überwachen, das Prolog-Tool für die Beschaffungslogistik zu warten, das Dokumentenmanagementsystem ELO zu pflegen, das Spediti- onssystem von PAS und die Software der digitalen Schadenakte ClaimX auf dem Laufenden zu halten,

für den reibungslosen Datenaustausch zwischen dem Hub und der Datendrehscheibe im Rechenzentrum der Euro-Log AG zu sorgen und den 24plus-Partnern mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Der Neue ist fit in allen Belangen der Informationstechnologie und hat ein Faible für Netzwerke. Logistische Netze allerdings sind für den Bad Hersfelder Datenverarbeitungsexperten Neuland: „Meine Erfahrungen in dem Metier waren bisher rein privater Natur: Wie komme ich wo möglichst schnell hin“, sagt er mit einem Schmunzeln. Die Einarbeitung aber läuft problemlos und zügig. „Das Team hat mich herzlich empfangen“, freut sich Markus Strack. „Alle sind sehr engagiert und helfen mir, wo sie nur können. Ich bin sicher, dass ich die logistischen Prozesse rasch verstehe und dann richtig produktiv arbeiten kann.“ Reiner Joseph, der bisher als freier Mitarbeiter die Systemadministration übernahm, nimmt Markus Strack während der Einarbeitungszeit unter seine Fittiche und steht der Kooperation weiterhin zur Verfügung.

Hoher Besuch

Zur 200-Jahr-Feier des Bremer 24plus-Partners F.W. Neukirch am 9. September (wir berichteten darüber in der Sommerausgabe der 24plusPunkte) gab es überraschend hohen Besuch. Auf der glänzend arrangierten Feier gaben sich die Größen der hansestädtischen Logistik und Wirtschaft ein Stelldichein.



Auch ein anderer Riese – politisch wie körperlich – nahm an der Feier teil. Henning Scherf, der 2,04

Meter lange Regierungschef des kleinsten deutschen Bundeslandes, gratulierte dem Erfolgsunternehmen zum runden Firmenjubiläum und zu hervorragenden Geschäftszahlen, um anschließend mit Geschäftsführer Bruno Kruth und dem Beiratsvorsitzenden Wolfgang Warnken fürs Pressefoto zu posieren.

Vitáme vás! Herzlich willkommen, Lagermax Prag

Tschechien ist aus deutscher Sicht der wichtigste Handelspartner unter den neuen EU-Mitgliedern: Bei Im- und Export laufen die Tschechen ihren Nachbarn mit hauchdünnem Vorsprung den Rang ab. „Tschechien nur über Gateverkehre anzufahren, wird dem Markt nicht gerecht“, findet 24plus-Aufsichtsrat Kees Kuijken. „Wir haben mit Lagermax einen Treffer gelandet. Am 1. Dezember geht die Niederlassung Prag ans Netz.“

Die „Lagermax spedice a logistika s.r.o.“ ist eine Lagermax-Tochter mit drei Niederlassungen in Tschechien und einer in der Slowakei. Das 195 Mann starke Team um Geschäftsführer Tomas Zidek erreicht in Tschechien stabile Laufzeiten von 24 und 48 Stunden. Als Premium-Dienst ist ein 12-Stunden-Service im Angebot. Die Tschechen beherrschen auch alle Logistikdienste wie Lagerung, Kommissionierung, Konfektionierung oder Luft- und Seefracht. Zu den Kunden zählen SCA, Siemens, Canon und ICI. Eine Spezialität ist die Automobillogistik, wo Lagermax Prag Honda, Toyota, Renault, Dacia und Porsche betreut. „Wir übernehmen die Anlieferung an Kanban-Produktionsstätten und liefern Ersatzteile über Nacht“, so Zidek. „Das Geschäft in Prag ist hart. Als Spediteur in muss man sich etwas einfallen lassen.“



Wir begrüßen den neuen Partner herzlich – und sind sicher, dass sich Lagermax in Prag genauso gut bei 24plus einfinden wird wie schon die Standorte Salzburg und Wien!



The Czech forwarder Lagermax is joining the 24plus crew as from 1 December. The partners from Prague are taking care of acquisition and distribution in the Czech and the Slovak Republic. They achieve transport times of 24 to 48 hours and offer an premium delivery service within 12 hours.

Rohlig (Poland): gut eingefunden

653 Kilometer liegen zwischen dem Zentralhub Hauneck und Poznan, dem Standort des neuen Systempartners Rohlig (Poland) Ltd. Die Strecke nimmt seit dem 4. Oktober allabendlich der Hubzug von Rohlig unter die Räder. „Maschinenteile, Lebensmittel, Gebrauchsgüter: Vom ersten Tag an war das Sendungsvolumen im Aus- und Eingang sehr ordentlich“, sagt Krzysztof Zdrodowski, zuständig für die Deutschlandverkehre. Um die gute Auslastung zu erreichen, hatte Rohlig (Poland) im Vorfeld der Verkehrsaufnahme die Werbetrommel für die Deutschlandanbindung über 24plus gerührt. Ebenso gab 24plus zum Verkehrsstart ein Partnerdatenblatt auf Deutsch, Englisch und Polnisch heraus, das die Leistungsfähigkeit des Partners in Polen dokumentiert. Aber nicht nur das

Marketing und der Frachtverkehr funktionieren, auch die Datenanbindung klappt problemlos. Zdrodowski: „Wir arbeiten beispielsweise schon vom ersten Tag an mit dem Beschaffungslogistiksystem 24plus Prolog. Deutsche Unternehmen haben die Möglichkeit, bei ihrem 24plus-Partner die Warenabholung durch uns in Polen zu beauftragen. Wir sind Teil einer starken Kooperation.“



On 4 October 24plus partner Rohlig Ltd. (Poland) started up their transport traffic with the central hub in Hauneck 653 km away. This connection has already been quite appreciated by the customers. Thanks to 24plus' Prolog tool there is the possibility to expand acquisition logistics to even Poland.



Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht von der Umfirmierung des 24plus-Partners in den Niederlanden. Aus der V.T.E. (Venlo Transport en Expeditie) wurde am 1. November die KLG Europe bv. KLG steht für Kuijken Logistics Group. Unter deren Dach sind auch die weiteren Gesellschaften der Gruppe zusammengefasst. Was sich ändert? Der Name, das Logo, www.klgeurope.com als Webadresse und die Mailadresse info@klgeurope.com. Und sonst? Nichts! Bankverbindungen, Struktur, Mitarbeiter – alles unverändert. Und auch die Strategie, Kunden und Partner mit Ausnahmequalität zu überzeugen, bleibt bestehen.



Shortly before deadline we got the news that the Dutch 24plus partner V.T.E. (Venlo Transport en Expeditie) changed their name to KLG Europe bv. (Kuijken Logistics Group) on 1 November. The other companies now also operate under this new name. What's actually new? Company name, corporate logo, www.klgeurope.com as URL, and info@klgeurope.com as e-mail address. Anything else? No! Bank account, corporate structure, employees – all still the same, and their strategy of convincing partners and customers by extraordinary service quality remains the same as well.

Papierlos glücklich



Svenja Voßkämper ist 21, angehende Betriebswirtin und weiß genau, was sie will – die Schröder Spedition ins Zeitalter der elektronischen Ablage führen: „Das neue Dokumentenmanagementsystem verringert die Suchzeit nach Unterlagen um fünfzehn Prozent.“ Seit Monaten scannt ein Team Aufträge, Lieferscheine und Rollkarten. „Wenn wir mit der elektronischen Erfassung fertig sind, wandern 36 Paletten mit Unterlagen ins Altpapier. Und 36 Stellplätze im Hochregallager werden frei für Kundenprojekte“, meint Svenja Voßkämper zufrieden.

Papierbelege haben bald ausgedient bei der Schröder Spedition in Porta Westfalica. Sie verbessert ihre Datenverarbeitung – mit vielen spürbaren Kundenvorteilen.

Ihr Projekt steht nicht allein. Der 24plus-Spediteur aus Porta Westfalica verbessert allenthalben seine Datenverarbeitung. Bereits zehn A-Kunden liefern Speditionsaufträge online ein. Thorsten Manhart, bei Schröder verantwortlich für IT und Qualitätsmanagement, hat weitere Neuigkeiten: „Januar 2006 steigen wir auf eine vollgrafische Disposition samt elektronischer Plantafel um.“ Diese wirft für alle Disponenten sichtbar ein Beamer an die Wand.



H. zwoe B. [3]

Aus dem Chefbüro, drei Türen weiter, dringt Tastaturgeklapper. Martin Schröder sitzt am PC und tippt sein Passwort ins Management-Informationssystem oder kurz MIS. Mit dem Service können sich 24plus-Partner über die Qualität der Kooperationskollegen informieren. Schröder scrollt durch die Zahlenkolonnen: „24plus lässt alle Sendungsdaten seiner Partner in einem

und auswerten. Ich muss mich nur noch einloggen und kann sofort MIS-Stände aufspüren. MIS ist eine tolle Sache.“ Seine die Kooperationsvorgaben übertreffende Zustellquote von 97 Prozent am Eingangstag führt Schröder im Übrigen auch auf die engagierten Fahrer – allesamt fest angestellt – zurück.

Schneller Auftrag

Drei Szenen – eine Botschaft: Der Spediteur aus Ostwestfalen, erst im vergangenen Jahr als neuer Partner zu 24plus gestoßen, investiert massiv in den Ausbau seiner Datenverarbeitung und nutzt alle von 24plus bereitgestellten Werkzeuge, um daraus neuen Kundennutzen abzuleiten. „Die Informationstechnik von 24plus ist recht weit fortgeschritten, das merkt man auch an der sehr stabilen Systemarchitektur“, meint Schröder. „Künftig wollen wir auf der Basis der neuen technischen Möglichkeiten den Service noch weiter ausbauen: Sollte es einmal Ausrutscher geben, werden wir bald unsere Kunden pro-aktiv über eventuelle Ausreißer benachrichtigen können.“

Zusammen mit der Investition in die Datentechnik hat der Spediteur seine Organisation neu strukturiert. „Während in der Vergangenheit die Mitarbeiter im Kundenservice zunächst viele Aufgaben angingen und dann doch mit anderen Abteilungen Rücksprache halten mussten, sind nun die Aufgaben effizient verteilt“, berichtet Schröder. Das Kundenservice-Team bearbeitet Anfragen und Aufträge und wird künftig auch die angestrebte pro-aktive Kommunikation mit dem Kunden über-

nehmen. Unterstützt wird das Team nun vom Back-Office. Hier werden Preise kalkuliert, Palettenkonten geführt und Rechnungen geschrieben. Dafür, dass das Zahlenwerk stimmt, sorgt die Buchhaltung. „Und die Disposition kann sich störungsfrei um die wirtschaftliche Tourenplanung kümmern“, erläutert Martin Schröder das Konzept. Die neue Arbeitsteilung wurde im September 2005 eingeführt und trägt bereits Früchte: „Früher konnte es im Extremfall schon drei Tage dauern, bis ein Kunde sein Angebot hatte“, erklärt Martin Schröder. „Erst neulich aber überraschten wir einen Kunden eine Viertelstunde nach dem Anruf mit einem Angebot über immerhin 20 Transporte. Der Kunde hat unsere schnelle Reaktion mit einem ebenso schnellen Auftrag vergolten. Und genauso schnell haben wir uns bedankt und den Job erledigt.“



Ulrich Heits ist Mitarbeiter im Umschlag und kann Verladequalität gut beurteilen: „Die Kollegen in Hauneck leisten gute Arbeit, der Hubsattel kommt jeden Morgen sehr ordentlich bei uns an.“



Schröder Forwarders from Porta Westfalica joined 24plus in 2004 only. Company Director Mr. Martin Schröder stated that the decision in favour of a 24plus membership was the right thing to do. The new partner is investing into many projects to optimise data processing and other processes.

Meist arbeitet Martin Schröder am Computer, wo er mit dem MIS die Qualität seiner 24plus-Kollegen kontrollieren kann. Auf den Rundgang durch den eigenen Betrieb verzichtet er nicht.

Kleine Dreiecks- geschichte

Schweizer bestellen gerne mit der Post. Am liebsten in der Schweiz. Was aber, wenn der Absender der Ware in Österreich sitzt? Muss der Schweizer Kunde mit der langsamen Auslandspost bestellen? Vor genau der Problematik stand die IDC International Distribution- & Callcenter-Service GmbH. Der Salzburger Kontraktlogistiker koordiniert das Bestell- und Retourenmanagement für Yves Rocher und Tchibo in der Schweiz. Jeden Tag müssen bergeweise Bestellcoupons von der Schweiz nach Österreich geschafft werden, in engen Zeitfenstern. Denn Geschäftskunden und Privatkundinnen warten ungern lange auf Lippenbalsam oder Eyeliner. Ist dieser Job ein Fall für die Luftpost? Braucht man zur Überwindung der räumlichen Distanz Hochleistungsscanner und Datenautobahn? Weil auch Retouren den Rückweg nach Salzburg antreten müssen, ist das eine zu teuer und das andere untauglich. Die beste Lösung für die Bestellungen ist, so unwahrscheinlich das klingt: Stückgut im 24plus-Netz!

Gewusst wie

Die Bestellungen und Rücksendungen für Yves Rocher und Tchibo landen in einem Postfach – in der Schweiz „Postsack“ geheißen – in Zürich. Die Stadt an der Limmat fällt auf der 24plus-Landkarte in die Zuständigkeit der Natural AG. „Wir leeren das Postfach jeden Morgen um 9



Logistik, so präzise wie ein Schweizer Uhrwerk: Im 24plus-Netz reisen die Bestellcoupons aus der Schweiz nach Österreich – als Stückgut über das Hub Hauneck!

Uhr“, erklärt Manuel Santos, der bei Natural die Europäischen Landverkehre koordiniert. „Von Zürich geht es weiter nach Basel. Dort erledigen wir am gleichen Vormittag die Zollabwicklung.“ Danach direkt nach Salzburg? Santos verneint: „Die Sendung muss am nächsten Tag in Österreich sein. Es reicht, wenn wir die Bestellkiste abends dem Zug ins 24plus-Hub nach Hauneck als Garantiesendung mitgeben.“ Im 24plus-Hub ist die Bestellkiste zwar eine von durchschnittlich 2.500 Sendungen, wird aber mit Fingerspitzen behandelt. Die Kiste findet als letzte Sendung auf dem Sattelzug mit dem Lagermax-Logo Platz. Bekanntlich sind beim Ausladen die Letzten die Ersten. Um 9.15 Uhr ist die IDC-Kiste bei



Every day a box full of order mail is transported as unit load from Zurich, Switzerland to Salzburg, Austria. What looks like planned by an amateur is actually an extremely cost-saving and punctual connection between the partners Natural AG based in Basel and Lagermax in Salzburg. The orders for cosmetics by Yves Rocher and items from Tchibo's catalog, arrive at IDC, their logistics contractor, the very next day.

Lagermax in der Salzburger Radingerstraße, wenige Minuten später bei IDC in der Bergerbräu-hofstraße. Ergebnis: eine Laufzeit, wie sie kaum ein Kurier zustande brächte. Nur für viel weniger Geld.

Was aber, wenn der Natural-Zug im Stau steht? Routinier Herbert Weber von Lagermax ist gelassen: „Unsere Verkehre greifen wie Zahnräder eines Uhrwerks ineinander. Verzögerungen gibt es nur sehr selten. Und wenn, wartet unser Fahrer so lange es geht in Hauneck auf den Kollegen aus Zürich.“ Dauert es zu lang, muss der Salzburger Hubzug ohne die Postkiste los. Die wird kurzerhand auf einem Sprinter per Sonderfahrt nach Salzburg geschafft. „Garantie ist Garantie“, sagt Herbert Weber, der den Aufwand mit der Kiste für IDC gern in Kauf nimmt. Sobald IDC die bestellten Waren kommissioniert hat, ist Lagermax wieder am Zug: Der Spediteur holt die Paletten und Pakete ab und sorgt dafür, dass jede Lieferung baldmöglichst in der Schweiz ankommt. Während Lagermax die Sendungen verteilt, arbeiten die Natural-Mitarbeiter in Zürich längst am Postsack für den nächsten Tag. Logistik geht manchmal verschlungene Wege. Aber sie ist überall Teamwork.

zu guter letzt



Hält garantiert?

Das gelbgrüne Band der Garantie. Eigentlich dient es dazu, den Mitarbeitern im Hubumschlag von 24plus zu signalisieren, dass die Sendung unbedingt und mit Priorität durchgeladen werden muss. Das Klebeband kann aber auch zweckentfremdet werden. Ein im August in eine Kontrolle der hessischer Polizei geratener spanischer Trucker etwa pappte damit sein Kennzeichen an einer leicht ruinösen Karosserie fest. Aber deshalb wurde er gar nicht abgestraft: Der Arm des Gesetzes traf ihn wegen der mangelhaften Sicherung der geladenen Eisenträger. Diese Ladung und ihr Frachtführer haben im Übrigen nichts mit 24plus zu tun. Wie der Spanier an das 24plus-Garantieband kam, konnte aufgrund der Sprachbarriere nicht rekonstruiert werden. Gesehen und im Bild festgehalten hat das kuriose Schauspiel Carsten Klee: „Ich war bei der Polizeikontrolle als Gutachter engagiert. Das Gefahrgutbüro Klee ist zugleich Dienstleister für 24plus in allen Fragen des Gefahrguthandlings. Deshalb ist mir das 24plus-Band gleich aufgefallen und ich habe einfach auf den Auslöser gedrückt.“

Und wir? Wir sagen danke für das schöne Bild und freuen uns, dass die übel gefährliche Ruine rechtzeitig aus dem Verkehr gezogen wurde!

