



4 Digitaler Tachograph

Gute Miene zum bösen Spiel: Der Einsatz des digitalen Tachographen ist verbunden mit hohem administrativem Zeitaufwand



6 Gen Osten

Der niederländische 24plus-Partner KLG Europe bv übernimmt in Rumänien Warehousing und Distribution für den zweitgrößten rumänischen Elektrogroßhändler



7 Nordhessische Erfolge

24plus-Partner Hermann Weber, Göttingen, berichtet aus einer Region mit starker Konkurrenzdicke. Der Fokus liegt auf Qualität und Kundenorientierung – mit 24plus

2

Gefahrgutfahrermappe

Auf den Hubverkehren ist die neue Gefahrgutfahrermappe ab sofort Standard

3

IntPEM

24plus erneut im Blickpunkt der Wissenschaft: Internationales Performance Measurement

4

Hugger springt ein

Innerhalb weniger Tage ging die Schwarzwälder Spedition ans Netz



24plus, Spedition Ritter, KLG, H. zwo B.

8

Das Mega-High-Tech-Raumwunder

Megatrailer im Stückgutverkehr einsetzen? Geht nicht. Geht wohl! Als bisher erste und einzige Stückgutorganisation tritt 24plus den Gegenbeweis an, dass der Megatrailer als innovatives Ladegefäß funktioniert

Am besten, man braucht sie nie

Hoffentlich braucht sie der Fahrer nie, die neue Gefahrgutfahrermappe von 24plus, die ab sofort zum Equipment auf den Hubverkehren gehört. Aber im Falle eines Falles ist der Fahrer sofort mit ausnahmslos allen „Schriftlichen Weisungen“ (so der neue Terminus für die früheren „Unfallmerkbblätter“) in der jeweiligen Landessprache zur Hand.



Eine ganze Reihe von 24plus-Partnern ist in der Gefahrgutlogistik aktiv und verfügt über entsprechende Lagerflächen. Im Netz dürfen auch die allermeisten Gefahrgutklassen transportiert werden, bis auf wirklich übles Zeug wie infektiöser Müll oder radioaktive Stoffe.

Gefahrgutunfälle sind ein heikles Thema, auf Regelverstöße reagieren die Straßenverkehrsbehörden mit drastischen Strafen. Gleichwohl ist es nicht immer leicht, die richtigen Begleitpapiere mitzuführen. Einmal ist es ein Kunde, ein andermal ein saumseliger Disponent, der vergisst, die aktuellen Weisungen mitzugeben. Mit der neuen Gefahrgutfahrermappe von 24plus sind Partner und Kunden nunmehr



bei jeder Fahrt auf der Hubstrecke auf der sicheren Seite. Dieser neue Service der Systemzentrale ist zusätzlich verbunden mit einem

zentralen Ergänzungs- und Erweiterungsdienst, sodass alle Fahrten zwischen den Depots und dem Hub jederzeit regelkonform erfolgen. Wichtig: Die Systempartner haben die Möglichkeit, auch ihre anderen Fahrzeuge mit den Gefahrgutfahrermappen auszurüsten und damit Bürokratiekosten zu reduzieren.

Weitere Informationen erteilt Ludger Rumker unter L.Rumker@24plus.de. Für eine Bestellung genügt ebenfalls eine E-Mail an den Qualitätsmanager.



The 'Hazardous Goods Folder for Drivers' containing all 'Written Instructions' in the respective language is standard equipment for all hub traffic with immediate effect, and the system partners are offered the opportunity to equip their other vehicles with this new folder, too. You can obtain further information from 24plus Quality Manager Ludger Rumker under L.Rumker@24plus.de.



editorial

Sehr geehrte Geschäftsfreunde,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

die Kontraktlogistik galt in der Vergangenheit lange als das interessanteste, weil marginstärkste Feld der Logistik. Der Aufbau und Betrieb von Stückgutnetzen hingegen schien unattraktiv. Dort sind die Margen knapp, dort ist viel Kapital gebunden.

Stimmt diese Einschätzung noch? Nicht zwingend. Mehr und mehr setzt sich durch, dass Kontraktlogistik am besten mit der direkten Anbindung an erstklassige Verkehrsnetze funktioniert. Daher sind die meisten unserer Systempartner sehr erfolgreich darin, Läger zu bewirtschaften, zu kommissionieren und konfektionieren, zu konsolidieren und umzupacken. Die Spediteure erschließen sich so neue Märkte, wie das Beispiel unseres niederländischen Systempartners KLG belegt. Dazu lesen Sie mehr auf Seite 6. Diese innovativen Konzepte interessieren aber auch renommierte Wirtschaftswissenschaftler. 24plus ist deshalb Praxispartner bei einem Forschungsprojekt mit Fokus auf mittelständische Kontraktlogistik und Netzerweiterung in Osteuropa. Die Einzelheiten dazu erfahren Sie gleich gegenüber auf Seite 3.

Noch weiter in den Osten zieht es 24plus und die Partner KLG, Ziegler, Hunecke, Pfefferkorn und Kleine im September 2006. Gemeinsam werden wir auf der Transport Logistic China in Shanghai ausstellen. Den Chinesen haben wir viel zu bieten: ein Europanez – und Kontraktlogistik.

Ihr Peter Baumann
Geschäftsführer der 24plus Systemverkehre



24plus is not just a Europe-wide active network of LCL systems. Many partners are also active in the field of contract logistics. Here it shows how ideally warehouse management and network operation complement each other. 24plus are presenting these advantages at the Transport Logistics Fair in Shanghai, China, in September 2006.

Neues Forschungsprojekt am Start

In drei Jahren zum Internationalen Performance Measurement

Mit wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsprojekten hat 24plus gute Erfahrungen gemacht. Das im Jahr 2002 begonnene und 2005 abgeschlossene Projekt 5C+I, ein Teil des von der Europäischen Union initiierten Equal-Programms, brachte hervorragende Ergebnisse für die Speditionskooperation und ihre Mitglieder. Der im Rahmen dieses Projektes entwickelte Fortbildungsgang zum 24plus-Controller hat Modellcharakter für die gesamte Speditionsbranche.

Unter diesen günstigen Vorzeichen fackelten Geschäftsführung und Aufsichtsrat von 24plus nicht lange, als ihnen von der Uni Duisburg-Essen erneut eine Praxispartnerschaft bei einem Forschungsprojekt angeboten wurde, und griffen zu. Die Wissenschaftler werden bei dem Projekt zwei Felder beackern: die Europäisierung mittelständischer Speditionsunternehmen – insbesondere in Osteuropa – und die Kontraktlogistik. Ziel ist, Leistungs- und Erfolgsfaktoren messbar zu machen. Dieses

Berufliche Aus- und Weiterbildung der Universität Duisburg-Essen inne. Lehrstuhlinhaber Professor Rolf Dobischat gehörte bereits zum Stammteam von 5C+I, ebenso Dr. Karl Düsseldorf und Dr. Dietmar Wuppermann. Neu hinzugestoßen ist Frau Professor Margret Borchert, Inhaberin des Lehrstuhls für Personal und Unternehmensführung an der Uni Duisburg-Essen. Wieder mit dabei ist auch Professor Dirk Lohre (BA Lörrach), der für die logistischen Inhalte verantwortlich ist.



After the Equal project '5C+I', 24plus is participating again in a research project of the Duisburg University. The 'IntPEM', which stands for International Performance measurement, is promoted by the Federal Ministry of Education and Research and will run for a period of three years. The object of research is the Europeanization of medium-sized forwarding companies – particularly in Eastern Europe – as well as contract logistics. 24plus Managing Director Peter Bauman says, "This research project suits 24plus' strategy. We incorporated two new partners in Eastern Europe in 2005 and intend to increasingly grow into these markets – with general cargo as core product but also with logistic value-added services in contract logistics."

VS Logistik, 24plus

Zusätzlich werden Partner außerhalb der akademischen Forschung mitwirken, darunter die Servicegesellschaft Spedition und Logistik (das Bildungswerk des Speditions- und Logistikverbandes Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.) unter Leitung ihres Geschäftsführers Thorsten Hölser, sowie die UnternehmerHaus AG in Duisburg, eine von Unternehmerverbänden getragene Beratungsgesellschaft. „Damit ziehen bei dem Projekt starke und im jeweiligen Aufgabengebiet äußerst kompetente Partner an einem Strang“, kündigt Professor Dirk Lohre an. „IntPEM wird neues Wissen schaffen – und genau das soll ja Wissenschaft.“

Wissen wird in Form von Forschungsberichten veröffentlicht und steht damit der ganzen Logistikbranche zur Verfügung. „Das Forschungsvorhaben passt haargenau zur Strategie von 24plus“, berichtet 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann. „2005 haben wir mit Rohlig (Poland) und Lagermax in Tschechien zwei neue Partner im östlichen Mitteleuropa aufgenommen und wollen in diese Märkte stärker hineinwachsen – mit dem Kernprodukt Stückgut, aber auch mit logistischen Mehrwertdiensten in der Kontraktlogistik.“

Das Projekt „IntPEM“ – Internationales Performance Measurement wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert und läuft über drei Jahre. Im Projektstab finden sich viele bekannte Gesichter aus dem Equal-Teilprojekt 5C+I: Die Federführung hat die Fakultät für Gesellschaftswissenschaften, Fachgebiet Wirtschaftspädagogik/

Im Wortlaut

„Auch wenn das neue Projekt IntPEM inhaltlich anders gelagert ist als das Equal-Projekt 5C+I, andere Trägerschaften und ein anderes Forschungsziel aufweist, werden wir wie in der Vergangenheit allergrößten Wert darauf legen, dass wir für die praktische Anwendung in den 24plus-Betrieben nützliche Weiterbildungs- und Unterstützungselemente entwickeln. Wir sind derzeit noch in der Konzeptionsphase, aber bereits in Vorgesprächen wurde die Idee aufgebracht, so etwas wie den 24plus-Controller für den Bereich Kontraktlogistik zu entwickeln. IntPEM wird für 24plus spannend und lohnend.“



Professor Dirk Lohre



Die Kontraktlogistik steht im Mittelpunkt des neuen Forschungsprojektes. Hier haben die 24plus-Partner viel vorzuweisen.

Hugger springt ein

Eine überraschende Situation erfordert eine schnelle Entscheidung. Nach der plötzlichen Insolvenz der Kochtransport GmbH aus Villingen-Schwenningen und deren Übernahme durch ein anderes Netzwerkunternehmen sprang die Hugger GmbH Spedition + Logistik in die Bresche. Der Stückgutexperte aus Aldingen, rund 10 Kilometer von Villingen-Schwenningen entfernt, übernahm ab dem 1. Februar die Verteilung der Eingangsverkehre aus dem Zentralhub und dem Regionalhub Süd im Schwarzwald. Dort stellt Hugger für das 24plus-Netzwerk auch die Beschaffungslogistik sicher und hat bereits vier Direktverkehre zu 24plus-Partnern installiert, die vordem zu Kochtransport liefen.

Kaum war der drohende Ausfall des bisherigen Partners erkennbar, lief die Suche nach Ersatz auf Hochtouren. Der Kontakt zu Hugger war rasch hergestellt. Nun musste der „Neue“ ebenso schnell auf 24plus-Niveau gehoben werden. In drei Tagen und Nächten trimmte 24plus-Qualitätsmanager Ludger Rumker die Schwarzwälder auf das neue System. Parallel dazu lief die Anpassung der Informationstechnologie, um Entladeberichte und Statusmeldungen 24plus-konform senden und empfangen zu können. Ludger Rumker: „Firmenchef Bernd Hugger und sein Team haben sich sehr engagiert und in der Kürze der Zeit wirklich Vorbildliches geleistet.“

Wie Bernd Hugger erklärt, wird seine Spedition „eigene Sendungen erst im Jahr 2007 ins Netz von 24plus einspeisen, weil wir derzeit in einer ande-

„Bei den geringen Erträgen im Speditionsgewerbe kann jeder kleinste interne Fehler, jeder nicht rechtzeitig erkannte äußere Einfluss das Aus für ein Speditionsunternehmen bedeuten. Die DVZ als Zentralorgan der Logistikbranche meldet in fast jeder Ausgabe eine Handvoll Speditionsinsolvenzen. 24plus blieb vom Ausfall einzelner Partner auch nicht immer verschont. Trotzdem konnte durch vorausschauende Planung unser Netzwerk jederzeit ohne Lücken gehalten werden. 24plus ist eine der stabilsten Stückgutkooperationen Deutschlands.“



After the sudden insolvency of Kochtransport GmbH in Villingen-Schwenningen in January this year, Hugger GmbH Spedition + Logistik stepped into the breach for them. The general cargo expert with a staff of 150 employees based in Aldingen, just 10 kilometres from Villingen-Schwenningen, has taken over the distribution of incoming hub traffic in the Black Forest region since February 1, 2006. Hugger, a company with a long tradition, also safeguards all acquisition logistics for the 24plus network.

ren Kooperation gebunden sind“. Diese Verpflichtung wird von 24plus natürlich respektiert. „Da wird es keine Probleme geben“, beruhigt 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann die Gemüter. „Zugleich freuen wir uns auf den leistungswilligen und leistungsstarken Partner, der ab 2007 offiziell zu 24plus gehören wird. Hugger hat sich sehr gut eingeführt. Respekt, was dieser Spediteur in den wenigen Tagen Ende Januar geleistet hat!“

Zahlen und Fakten

Hugger GmbH Spedition + Logistik
In Rohräcker 5
78554 Aldingen
Telefon 0 74 24 / 9 79 2-0
Telefax 0 74 24 / 9 79 2-92
hugger@hugger-spedition.de

150 Mitarbeiter, 55 eigene Fahrzeuge und 20 weitere im festen Unternehmerfuhrpark, 7.600 Quadratmeter Umschlaglager, 15.000 Quadratmeter Lagerfläche mit 4.000 Palettenstellplätzen im Hochregallager, 1938 gegründet, Geschäftsführer Bernd Hugger (48)

Leistungsbereiche

- Stückgut
- Teil- und Komplettladungen
- Lagerlogistik
- Gebietsspedition für MAN Nutzfahrzeuge (Baden-Württemberg Süd), MAN B&W Diesel und Keiper (Muttergesellschaft von Recaro)

Spiel mit

Neu riecht er, der LKW von Thorsten Ruschmeyer in Hannover. Der Neuwagengeruch ist nicht das einzige, was die Fahrer bei Ritter, mit einem digitalen Tachographen durch die EU-Arbeitszeitrichtlinie und deren Umset-

Der digitale Tachograph erfasst alle Daten über Lenk- und Ruhezeiten. Zudem gibt er Aufschluss über Geschwindigkeit, Distanz und optional Motordrehzahl und Spritverbrauch. Ein Speicherchip auf einer Fahrerkarte und der Festspeicher des im Fahrzeug eingebauten Kontrollgeräts halten diese Daten fest. Beide Datenträger können vom Spediteur, der Polizei und Werkstätten ausgelesen werden. Das Gute daran: Die Angaben sind detaillierter als die Tachoscheiben. Das Schlechte: der gläserne Fahrer und die Bürokratie. Bis die Daten fließen, ist ein weiter Weg durch die Instanzen zu gehen. Der beginnt mit der Fahrerkarte. Die ist kostenpflichtig, personenbezogen und maximal fünf Jahre gültig. Grundlage für die Fahrerkarte ist der maschinenlesbare Führerschein im Scheckkartenformat. Fehlt der, muss er beantragt werden und ausgehändigt sein.

Hat der Fahrer seinen Führerschein in einem anderen Bundesland gemacht, braucht er zusätzlich zu seinen alten Papieren eine Abschrift der ausstellenden Behörde. Meist wird die Karte von den regionalen Führerscheinstellen ausgegeben. Es gibt aber Unterschiede. Wie Ritter schildert, mussten die Fahrer im Haus Hannover persönlich bei der Führerscheinstelle einen Antrag auf die Fahrerkarte einbringen.

Ohne Zettelwerk kommt auch die Digitaltechnik nicht aus, vor allem beim Wechsel zwischen Neu- und Altfahrzeugen.



vielen Karten

er, Fahrer beim 24plus-Partner Spedition Ritter in
zig Auffällige am Zwölftonner. Er ist, wie 15 Neu-
phen ausgestattet – Monate vor der Verpflichtung
zung in deutsches Recht.

te stellen. 14 Tage später kamen die Karten mit der Post. In Baden-Württemberg, Bayern, Sachsen und Sachsen-Anhalt erhält man die Karten über die Dekra. Anträge können im Internet heruntergeladen, ausgefüllt und mit Passbildern versehen im Sammelverfahren für die Fahrer abgegeben werden. Abholen muss der Fahrer die Karte persönlich.

Bei Neuanschaffung eines Fahrzeugs mit Digitaltacho müssen nicht nur die Stammfahrer ihre Führerscheine umschreiben lassen. Diese Prozedur sollten vielmehr alle Fahrer auf sich nehmen, die irgendwann auf dem Fahrzeug eingesetzt werden könnten. „Sogar Betriebe, die nicht gleich auf digitale Tachographen umstellen, sollten allen Fahrern eine Karte besorgen lassen“, rät Andreas Ritter, Geschäftsführer beim gleichnamigen 24plus-Partner in Hannover. „Ersatzfahrzeuge der Autovermieter und der Fachwerkstätten stehen bald nur noch mit digitalem Tacho zur Verfügung.“ Im Betrieb muss der Fahrer seine Karte bei Arbeitsbeginn ins Kontrollgerät stecken. Ist die Karte defekt oder verloren gegangen, darf ein Fahrer maximal 15 Tage „ohne“ fahren, muss aber die im Tachographen registrierten Daten über Lenk- und Ruhezeiten ausdrucken und unterschreiben. „Tagesausdrucke sind auch erforderlich, wenn ich zwischen Fahr-

Die Auswertung der Daten aus dem digitalen Tachographen scheint Spaß zu machen. Trotzdem ist es Mehrarbeit.



zeugen mit analogen und digitalen Tachographen wechsele“, sagt Ritter-Fahrer Ruschmeyer. „Mit den Ausdrucken muss ich bei einer Kontrolle die Aktivitäten der laufenden Woche und des letzten Tags der Vorwoche nachweisen – Zettelkram, den ich nicht vergessen darf.“

Unternehmenskarte

In der Spedition zieht der digitale Tachograph ebenfalls neue Arbeiten nach sich. Die Fahrerkarte muss alle 28 Tage ausgelesen und gesichert werden, der Massenspeicher spätestens alle drei Monate. Dafür ist eine Unternehmenskarte erforderlich. Aufbewahrungsfrist der Daten: zwei Jahre. Natürlich muss auch die Unternehmenskarte beantragt werden – ein ähnlicher Aufwand wie bei der Fahrerkarte. Sie wird in der Regel über das Gewerbeaufsichtsamt beim Kraftfahrtbundesamt beantragt, kann jedoch in einigen Bundesländern über die Dekra bezogen werden.

Im 24plus-Netz sind annähernd 3.000 Stückgutfahrzeuge tachographenpflichtig. Der Gesamtbestand der Fahrzeuge mit Kontrollgerätepflcht in allen 24plus-Depots liegt weit darüber. Die Umstellung auf den digitalen Tachographen verursacht ähnliche Prozesskosten wie die LKW-Maut. „Sobald das erste Neufahrzeug auf den Hof einfährt, beginnt das Kartenspiel“, sagt 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann. „Unsere Betriebe sind gut gerüstet für die Technologie. Gleichwohl wird das Speditionswesen mit neuen Bürokratiekosten belastet, die letztendlich dem Kunden angelastet werden müssen.“

„Daten über die Verkehrsleistung eines Fahrzeugs zu gewinnen ist im Interesse des Unternehmens“, berichtet Andreas Ritter, der auch im Schwesterhaus Magdeburg Neufahrzeuge mit digitalem Tachographen einsetzt. „Die Auswertung auf zwei Systemen, nämlich den Tachoscheiben und dem Ausleseterminal für den digitalen Tachographen, beschert uns aber doppelte Arbeit.“ Ritter erzählt auch von hohem Schulungsaufwand. „In unserer Disposition arbeiten helle Köpfe. Aber bis jeder die 25 Seiten Ablaufbeschreibung durchgeackert und verstanden hatte, ging einige Zeit ins Land.“ Die Einführung der neuen Technik erfolgte mit Unterstützung von Siemens VDO. Das Unternehmen bietet neben der Hard- und Software eine Fahrerschulung an. Siemens VDO übernimmt ebenso die Schulung der Werkstätten und Behörden. Auch hier ist die Umsetzung für alle Beteiligten noch Neuland. Sogar für die Polizei, wie Ritter berichtet: „Die Polizei hat unsere Fahrer bei Kontrollen der Geräte bisher immer nur durchgewunken!“



The digital tachograph will presumably become mandatory for all newly registered vehicles over 3.5 tons in April or May this year. The 24plus partners are well prepared for this new technology but they also report on time-consuming procedures for applying for the necessary cards and for evaluating the rides.



Spedition Ritter (2), Spedition Hugger

Frachtclearing läuft

Termingerecht ging das internationale Frachtclearing bei 24plus zum Jahreswechsel in Echtbetrieb. Mit dem datenbankgestützten System lassen sich die Frachten zwischen innerdeutschen und europäischen Systempartnern gegeneinander aufrechnen. Wo früher bilateral zwischen jedem einzelnen Partner Rechnungen geschrieben und fakturiert wurden, reicht heute ein einziger Verrechnungsdatensatz, damit jeder Partner die Vergütung erhält, die ihm für seine Leistung zusteht. „Das internationale Frachtclearing macht unsere internen Prozesse schlanker“, berichtet Sven Weiss, verantwortlich für die Abwicklung beim Schweizer 24plus-Partner Natural. „Aufgrund der Fix-Termine für den Verrechnungsprozess gehen wir davon aus, dass wir uns nur einmal monatlich mit der Verbuchung aller Partnerrechnungen beschäftigen müssen und sehen einen klaren Vorteil im Abbuchungsverfahren. Alles in allem denken wir, dass sich die Investition in das neue System bald gelohnt haben wird.“

Mit Vorliebe nachts ...

... arbeitet die neue Hubdisponentin Susanne Ott, seit dem 1. November 2005 mit dabei im 24plus-Team in Hauneck. Zuvor war die 43-Jährige fünf Jahre bei der GEL Express Logistik in Baunatal tätig. Zu ihren Aufgaben



im Zentralhub von 24plus gehört die Leitung des Leitstandes, die Kontrolle der Ein- und Ausgänge, die Einteilung der Überhangfahrzeuge – eben das gesamte operative Geschäft. Für einen angenehmen Start bei 24plus sorgte Ott selbst mit ihrer Souveränität aus 20 Berufsjahren. Ebenso wichtig: Der nette und herzliche Empfang durch die Kollegen, sodass sie sich schon nach kurzer Zeit bei 24plus „wie zu Hause“ fühlt. Für den neuen Arbeitsplatz nimmt sie die täglich 60 Kilometer hin und zurück Richtung Kassel, zu Heim und Familie, gerne in Kauf. Die Familie einschließlich der beiden Enkelkinder, die zwei Hunde und die beiden Katzen sind gleichzeitig Susanne Ott's Hobby – so hat sie auch nach der Arbeit immer eine Menge zu tun.

Im Reich der Mitte

Nǐ hǎo zhōng guó! Den richtigen Ton zu treffen gilt es für 24plus Systemverkehre auf der „transport logistic China 2006“ (19. bis 22. September 2006). Im Shanghai New International Expo Centre präsentiert sich die



Stückgutkooperation erstmals in Fernost. Vertreten sein werden am Gemeinschaftsstand neben der Zentrale auch die 24plus-Partner KLG, Ziegler, Hunecke, Pfefferkorn und Kleine. Die zum zweiten Mal stattfindende Fachmesse ist der

China-Ableger der bekannten Münchner „transport logistic“. 24plus stellt auf der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) geförderten Veranstaltung im futuristischen Stadtteil Pudong der chinesischen Boomtown das Europeanetz und Kontraktlogistik für Produkte „Made in China“ („guó chǎn“ – gemacht im eigenen Land) vor.



24plus zieht's gen Osten

Der Osteuropa-Markt boomt. Aus Kostengründen verlagern viele westeuropäische Unternehmen ihre Fertigung und haben wachsenden Bedarf an Verkehren von und zu ihren neuen Produktionsstätten, aber auch an Lagerlogistik, Konfektionierung, Kommissionierung – kurz gesagt: an kontraktlogistischen Mehrwertdiensten vor Ort. Kein Wunder also, dass sich auch 24plus nach Osteuropa orientiert. 2005 stießen mit Rohlig (Poland) und Lagermax in Tschechien zwei neue Partner zur Kooperation. Auch andere 24plus-Spediteure nutzen die Chancen, die sich aus der Osterweiterung der EU ergeben.

Aktuellstes Beispiel ist die KLG Europe - Venlo by, der niederländische 24plus-Partner. Seit 1. Februar 2006 übernimmt dieser in Rumänien für den zweitgrößten rumänischen Elektrogroßhändler Domo Retail SA das Warehousing und die Distribution. Genauer: KLG betreibt im Kundenauftrag sechs Läger und baut zwischen diesen eine Stückgutverteilorganisation auf. Stef Derks, Sales Manager: „Die Verhandlungen mit Domo waren nicht immer einfach, aber wir sind jetzt die einzigen mit diesem Streckenangebot und können künftig unsere Dienste auch anderen Kunden anbieten.“



Mit diesem neuen Geschäftsfeld ist KLG nicht nur Pionier im rumänischen Stückgutgeschäft, sondern auch „Versuchskaninchen“ par excellence für das auf drei Jahre angelegte Forschungsprojekt „IntPEM“ – Internationales Performance Measurement, in dem 24plus die Rolle eines Praxispartners einnehmen wird. Bei diesem Projekt möchten die Forscher der Uni Duisburg-Essen die Erfolgsfaktoren bei der Europäisierung mittelständischer Speditionsunternehmen in Osteuropa und der Kontraktlogistik unter die Lupe nehmen. Mehr zu IntPEM erfahren Sie auf Seite 3.



The 24plus co-op utilizes the chances provided by the eastward enlargement of the EU for extending their traffic to Eastern Europe.

A most topical example is KLG Europe Venlo by, a Dutch 24plus partner, who has taken over warehousing and distribution in Romania for Domo Retail SA, the country's second-largest wholesaler for electrical appliances, since February 1, 2006. Thus, KGL is the first forwarding company providing a country-wide general cargo network there.

Ein Urgestein sagt Adieu



Als Mann der ersten Stunde hat Joachim Bürger die Dischinger-Niederlassung Gebersbach seit den Tagen der Wende mit aufgebaut. Im Januar 2006 nahm der 61-Jährige nach 15 Jahren seinen Abschied. Gemeinsam mit dem Team um Geschäftsführer Rolf Dischinger und Niederlassungsleiter Thomas Heinzmann sagen wir: „Danke für das Engagement beim ‚Aufbau Ost‘ und alles Gute im wohlverdienten Ruhestand.“

Zum Abschied gab es einen Dischinger-Truck für die Vitrine.

Enger Markt, weites Land

Schneegestöber. Trübes Wetter. Hans-Josef Stoppelkamp geht zum Fenster, lässt den Blick zum Horizont schweifen und meint knapp: „Das da draußen ist der umkämpfteste Markt mit den größten Minusmargen.“ Stoppelkamp, Chef der Hermann Weber GmbH, ertut ein zustimmendes Nicken von Michael Nikolaus, Leiter nationale Verkehre. Und: Beide lächeln dabei ...

Viel Konkurrenz zwar, draußen in Nordhessen und dem südlichen Niedersachsen. Trotzdem kein Anlass für trübe Stimmung beim Göttinger 24plus-Partner, der seit 1999 der Kooperation angehört. „Auch wenn unsere Marktsituation eine besondere ist: Wir machen nicht jeden Ritt mit Dumpingpreisen mit. Stattdessen setzen wir auf Qualität und Kundenorientierung“, bezieht Michael Nikolaus Position. „Unsere Mitgliedschaft bei 24plus fügt sich da gut ins Bild.“ Hans-Josef Stoppelkamp er-



gänzt: „Wir haben mit 24plus Anschluss an ein lückenloses Stückgutnetz, das sich durch hohe Stabilität in der Mitgliederstruktur auszeichnet. Damit sind zwei wesentliche Kriterien erfüllt, um die Qualität der speditionellen Leistungen sicherstellen zu können. Für die Kundenorientierung wiederum ist es wichtig, auskunftsfähig zu sein. Nur so können wir proaktiv agieren. Es ist gut, dass 24plus immer wieder auf Modernisierungssprünge in der Informationslogistik setzt und die Systempartner die oft erheblichen IT-Investitionen mittragen.“

Update oder Up-to-date?

Apropos IT-Investitionen: Wie in der letzten Ausgabe der 24plusPunkte berichtet, läuft derzeit bei 24plus die Einführung der neuen Scannergeneration sowie einer neuen Plattform für die Sendungsverfolgung. Die Sendungshistorie liegt damit samt elektronisch erfasster Unterschrift in Echtzeit vor. Diesen Generationswechsel bei den Scannern sieht man in Göttingen gern – und gelassen: Bereits seit 2005 arbeitet Hermann Weber mit den neuen Scannern. „Für die elektronische Unterschrift brauchen wir nur noch eine Schnittstellenprogrammierung vornehmen“, so Stoppelkamp.



Hermann Weber GmbH in Göttingen has been a 24plus partner in the Northern Hesse and Southern Lower Saxony regions, where competition is extraordinarily stiff, since 1999. A situation that requires focussing on quality and customer orientation: area-wide presence of the 24plus general cargo network and the stability of the partner structure are important for the forwarder in order to be able to keep their promised quality standards.

H. zw. 8 (2)

Stark vernetzt

Gut vernetzt im 24plus-Verbund präsentiert sich Hermann Weber nicht nur in der Informationstechnologie: Direktverkehre mit 24plus-Partnern unterhält die gut 40-köpfige Spedition mit den Häusern Frye, Betz, Eischeid, Ritter und Südkraft – und natürlich mit dem „Mutterunternehmen“ BWG

Reimer. Rund 60 Prozent des Geschäfts der Göttinger entfällt auf nationale Verkehre, der Rest auf den internationalen Bereich. Auch hier sind 24plus-Partner mit im Boot. Stoppelkamp: „Alloin in Frankreich fahren wir direkt an, ebenso Leman in Dänemark. Mit Rohlig in Polen unterhalten wir erste zarte Bande als Ergänzung zu unseren sehr starken Osteuropa-Verkehren. Hier gilt die Firma Weber ohne Übertreibung als einer der Marktführer in der Region.“

13.30 Uhr. Plötzlich sonor-dieseliges V8-Grummeln auf dem Hof. Oliver Alberti rollt mit dem 480 PS Actros vor dem Hubzug vom Hof. Natürlich geht's nicht in Richtung Zentralhub um diese Zeit, wäre auch viel zu früh für den Katzensprung von knapp 115 Kilometer. Oliver, unverkennbar FC Bayern-Fan, wie der Blick in die Kabine zeigt, verrät: „Tagsüber fahren wir mit dem Hubzug oft Großmengen für die Druckindustrie; Zeitschriften, Papier, Beilagen. Abends, wenn es nach Hauneck geht, haben wir meist so um die zwölf Tonnen Stückgut drauf.“ Jetzt nicht länger im Weg stehen. Knapp unter null Grad, langsam wird's glatt. Heute muss der Zug wohl früher los.

14.00 Uhr. Zeit für einen Rundgang durch den Betrieb. Heino Brummann, Qualitätsbeauftragter, handelt sich mit dem Eingabestift durch das Bedienmenü „Transpo-Express“ des Scanners. Am oberen Rand klebt ein abgegriffenes Papierl „Test“. Brummann grinst: „Läuft alles echt hier! Aber momentan ist



Geschafft! Der Hubzug ist draußen. Ekrem Recep hat allen Grund zum Strahlen. Jetzt erst mal kurze Pause.

es wirklich ein Test: Unser Standort ist mitten im Industriegebiet, trotzdem gibt's manchmal Schwankungen bei der Verfügbarkeit des GSM-Netzes. Vielleicht liegt's am Sauwetter!“

Generationsübergreifendes Teamwork

Dispo Inland, Dispo Europa, Rechnungswesen ... – beim Gang durch den Betrieb fällt auf: Oft sitzen sich „Jung“ und „Alt“ gegenüber. Darauf angesprochen, meint Hans-Josef Stoppelkamp: „Stimmt schon. Etwa ein Viertel unserer Leute sind in der Ausbildung. Und wir haben einige Mitarbeiter in der Generation 50plus, wie man neudeutsch so sagt.“ Keines der Vorurteile, die mancher damit verbinden mag, will Stoppelkamp unterstreichen: „Die so genannten ‚Alten‘ können mit dem Computer umgehen. Und dass die jungen Leute heute nicht mehr ausbildungsfähig seien, können wir nicht bestätigen. Leute, die abrechnen und das Handtuch werfen, kennen wir nur aus der Zeitung. Wir bilden im kaufmännischen Bereich und im Lager gern und viel aus, wir sehen das als Investition ins Unternehmen. Die Chancen für die Azubis auf eine Übernahme sind gut.“



Bei Hermann Weber sitzen sich an vielen Schreibtischen Azubi und „Generation 50plus“ gegenüber.

Das Mega-High-Tech-Raumwunder

24plus wird im Management von Überhängen auf dem Zentralhub noch flexibler

Megatrailer im Stückgutverkehr einsetzen? Geht nicht. Selbst Hersteller und Verleiher der doppelgeschossigen Auflieger mit 55 Paletten Fassungsvermögen schüttelten den Kopf. Stapelhöhe maximal 1,80 Meter, das allerlei Zeit raubende Sicherheitsmaßnahmen erfordernde Be- und Entladen der oberen Etage, der Aufwand für die andere Sattelplatte an der Zugmaschine, die Probleme mit der Energieversorgung für die kräftezehrende Hydraulik, die eine normale LKW-Lichtmaschine auf Kurzstrecken überfordert, andere Überladebrücken, zuletzt der Schulungsaufwand ... In der gesamten Logistikbranche gilt als ausgemacht: Megatrailer sind perfekte Raumwunder, aber für Stückgutverkehre sind sie zu unflexibel. Das geht nicht zusammen.



Innovativ, kostensparend und auch höchst werbewirksam ist der Einsatz des Megatrailers im Überhangmanagement bei 24plus.

Aber: Es geht doch!

Den Gegenbeweis trat als bisher erste und einzige Stückgutorganisation 24plus an. Zwar ist der Megatrailer auch hier keine „Allzweckwaffe“, um möglichst viel Sendungen auf ein Fahrzeug zu packen. In der Tat würde das Be- und Entladen viel zu lange dauern. Aber in einer ganz besonderen Nische ist das innovative Ladegefäß das Mittel der Wahl.

Überhangentsorgung

Ideal geeignet ist der Megatrailer jedoch, um Überhänge aus dem Zentralhub zu entsorgen.

Dies hat eine genaue Untersuchung der Prozesse mit anschließendem mehrwöchigem Praxistest ergeben. „Unsere Partner fahren das Zentralhub Haunack bis auf wenige Ausnahmen mit nur einem Sattelzug an und jeder Partner achtet im eigenen Interesse darauf, den Auflieger gut auszulasten“, erklärt 24plus-Qualitätsmanager Ludger Rumker. „So gut wie nie kommt es aber vor, dass nach der Verteilung der Sendungen auf ihre Zielgebiete im Hub die Sattelzüge wieder gleichermaßen gefüllt den Heimweg antreten können.“ Regelmäßig reicht beispielsweise die Kapazität der Hubverkehre in die Zielgebiete Rhein-Neckar, Südbaden und Saarland nicht aus. Rumker: „Bei zehn Tonnen im Überhang hilft es nicht mehr, bis an die Oberkante zu verladen.“ Ware einfach bis zum nächsten Abend stehen zu lassen, ist für 24plus keine Lösung. Dies verbieten die strikten Qualitätsvorgaben der Kooperation – und außerdem würden sich Überhänge bei bloßem Zwischenlagern am nächsten Tag mit hoher Wahrscheinlichkeit aufschaukeln. Sobald es irgendwie wirtschaftlich ist, werden Überhänge von eigens gecharterten Transporteuren abgefahren. Den Auftrag dafür vergibt bei 24plus der Hubdisponent.

Die Kosten dieser Qualitätsarbeit sind nicht unerheblich, lassen sich mit dem richtigen Verkehrssystem aber in den Griff kriegen. Anstatt den Überhang mit drei halb beladenen konventionellen Sattelzugmaschinen abzufahren, ist es günstiger,

einen Megatrailer auf Rundreise zu schicken. Dies jedenfalls hat der Praxistest ergeben. Dass dessen maximale Ladehöhe bei 1,80 Meter liegt, ist beim Überhangmanagement bedeutungslos, schließlich finden höhere Sendungen ja auf dem regulären Hubverkehr Platz. Auch die Detailfragen, etwa ab welchem Sendungsgewicht Probleme auftreten, die Paletten per Überladebrücke in die obere Etage des Megatrailers zu hieven, lassen sich in den Griff bekommen, versichert Ludger Rumker. Sein Chef Peter Baumann aber hat ihm aufgetragen, sich die Details aufzusparen: „Schließlich sind wir die ersten, die mit dem Megatrailer im Überhang fahren. Es dauert bestimmt nicht lang, bis Wettbewerber nachziehen wollen. Wir möchten deshalb den Kosten- und Qualitätsvorsprung aus unserer Innovation möglichst lange für uns behalten.“



Until recently it was prevailing opinion in the entire forwarding trade that megatrailers are not suitable for general cargo traffic. 24plus Systemverkehre, however, have proved that black is white. They were the first general cargo co-op to transport backlogs of goods from the 24plus central hub using megatrailers. Quality Manager Ludger Rumker said, "The on-road tests have shown that it is more cost-saving to send a megatrailer on a round-trip than employing three conventional tractor-trailer rigs."

IMPRESSUM

Herausgeber
24plus Systemverkehre GmbH + Co. KG
Blaue Liede 12
36282 Haunack-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.