

24plus PUNKTE

Das Kunden- und Mitarbeitermagazin
von 24plus logistics network
The customers' and staff members' magazine
of 24plus logistics network



Nachwuchs ist Zukunft!

Die 24plus-Partner investieren in Aus- und Weiterbildung

Trainees are the future!

The 24plus partners are investing into training



4 Wünsch dir was!

Hövelmann in Rees baut ein neues Verwaltungsgebäude – die Belegschaft gestaltet mit

Make a wish!

Hövelmann from Rees is constructing a new administrative building – with the employees' help!

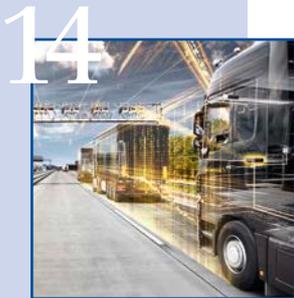


Lkw-Maut 2019

Steigende Belastungen für den Lkw und die Kunden

Truck toll 2019

Increased burdens for trucks and customers



Innovations-Quartett

Wie relevant ist welche Technik?

Innovation quartet

How relevant is which technology?





Sehr geehrte Geschäftsfreunde,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

die Marktentwicklung in der Stückgutlogistik ist dynamisch wie selten zuvor. Jahrelang wanderten insbesondere die Fahrer, aber auch Beschäftigte im Lager und in der Disposition von der Logistikdienstleistung zu Industrie- und Handelsunternehmen ab, wo eine höhere Bezahlung auf sie wartete. Aufgrund der niedrigen Transportpreise und den daraus resultierenden schmalen Margen konnte die Logistikdienstleistung bei Löhnen und Gehältern mit der Industrie und mit dem Handel nicht mithalten. Die Appelle der Speditionen an ihre Kunden, höhere Preise zu akzeptieren, um einen Fachkräftemangel in der Logistik zu verhindern, verhallten lange Zeit ungehört.

Nun ist der Fachkräftemangel virulent. Die gute Nachricht ist: Das Signal, dass die Logistikdienstleistung eben nicht über unbegrenzte Kapazitäten verfügt und ihren Mitarbeitern ordentliche Löhne zahlen muss, ist in der verladenden Wirtschaft angekommen – spät, aber immerhin. Die Frachtpreise steigen, aber oft nicht in dem Maß, wie sich in den Speditionen die Kosten erhöhen. Das Ergebnis ist paradox – und das ist die alarmierende Nachricht: Trotz besserer Preise und hoher Versandmengen werden etablierte Stückgutspeditionen übernommen, gehen in die Insolvenz oder geben den Betrieb auf.

Diese Entwicklung trifft die gesamte Branche und auch das Netz von 24plus. Es wird immer schwieriger, die Lücken im Netzwerk zu schließen. Jetzt zeigt sich, dass die vor geraumer Zeit beschlossene strategische Zusammenarbeit von 24plus und ONLINE Systemlogistik die richtige Entscheidung war. Beide Netzwerke unterstützen einander und sind dadurch in der Lage, auch in kritischen Zeiten ihre Flächendeckung aufrechtzuerhalten. Flächendeckung ist zwar nicht alles, aber: Ohne Flächendeckung ist alles nichts.

Ihr

Peter Baumann
Geschäftsführer
24plus logistics network

Dear business partners,
dear members of staff,

the market development in LCL logistics has rarely been more dynamic. For years, drivers in particular, but also employees in the warehouse and in dispatch moved from logistics services to companies in industry and commerce, where higher wages awaited them. Due to the low transportation prices and the resulting small margins, logistics service providers could not keep up with the wages and salaries paid by industry and commerce. The freight forwarders' appeals to their customers to accept higher prices in order to prevent a skilled labour shortage in logistics went unheard for the longest time.

Now the skilled labour shortage is spreading. The good news: The message that logistics service providers do not have unlimited capacities at their disposal and have to pay reasonable wages to their employees has reached the shipping industry – better late than never. Freight prices are rising, but often not to the same extent to which the costs of the forwarders are increasing. The result is paradoxical – and this is the alarming piece of news: Despite better prices and larger shipping volumes, established LCL freight forwarders are taken over, face insolvency or give up business.

This development is affecting the entire industry, including the 24plus net. It is becoming increasingly difficult to close the gaps in the network. It is now becoming clear that the strategic cooperation of 24plus and ONLINE Systemlogistik was the right decision. Both networks support each other and are therefore able to maintain their area coverage, even during critical periods. Area coverage is not everything, but: Without area coverage, everything amounts to nothing.

Your,

Peter Baumann
Managing director
24plus logistics network

Nachwuchs ist Zukunft! / 3
Trainees are the future!

Wünsch dir was beim Neubau 4
der Spedition Hövelmann /
Make a wish! New construction
at Spedition Hövelmann

Lkw-Maut 2019: 6
Belastungen steigen weiter /
Truck toll 2019:
Burdens are increasing

Neue Partner: 8
Die (Rhein-)Hessen kommen! /
New partners:
The (Rhine-)Hessians are coming!

Mit Highspeed ins Intranet / 9
High speed intranet connection

ONLINE und 24plus rücken zusammen / 10
ONLINE and 24plus
are moving closer together

Einstiegsilfe bei der Partneranbindung / 11
Easy entry for new partners

Systemzentrale in der Cloud / 12
System headquarters in the cloud

Daten sind bei 24plus in guten Händen / 13
24plus takes good care of data

Innovations-Quartett: 14
Wie relevant ist welche Technik? /
Innovation quartet:
How relevant is which technology?

Serie: Berufe in der Logistik / 16
Series: logistics professions



IMPRESSUM / IMPRINT
Herausgeber / Publisher:
24plus Systemverkehre GmbH & Co. KG
Blaue Liede 12, 36282 Hauneck-Unterhaun, Germany
Tel.: +49 (0)6621 9208-0, Fax: +49 (0)6621 9208-19
www.24plus.de
24plusPunkte ist die Kunden- und Mitarbeiterzeitschrift von 24plus logistics network. Erscheinungsweise: drei- bis viermal jährlich. / Published three to four times a year, 24plusPunkte is given free of charge to the customers, staff, partners and friends of 24plus logistics network.
Redaktion, Projektkoordination, Grafik / Editorial Office,
Project coordination, Artwork: Wild & Pöllmann PR GmbH,
Fürth, Germany
Druck / Printing: Osterchrist, Nürnberg, Germany
Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers. / Reprinting – even in part – is permitted but requires the prior permission of the publisher.
Bildnachweise: Titelbild groß / Cover large:
Spedition Hövelmann.
Weitere / Other: Geis, orinoco-art (istockphoto.com), Continental

Nachwuchs ist Zukunft!

Die 24plus-Partner investieren in Aus- und Weiterbildung – Abbrecherquote im Fokus

Weitere Infos zur Fortbildung und den laufend aktualisierten Seminarplan finden Sie im Academy-Bereich des 24plus-Portals.

Nach einer Blitzumfrage der Systemzentrale haben im August und September 2018 in den Partnerbetrieben mehrere Hundert junge Frauen und Männer ihre Berufsausbildung begonnen. Damit liegt die Ausbildungsquote verglichen mit den Vorjahren auf unverändert hohem Niveau. Nur wenige Partner klagen über unbesetzte Ausbildungsplätze.

Und es gibt noch bessere Nachrichten! Nach Angaben der beteiligten 24plus-Partner lösen die wenigsten Azubis ihren Ausbildungsvertrag vorzeitig auf. Damit stemmen sich die Partnerbetriebe erfolgreich gegen einen Negativtrend: Nach dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung herausgegebenen Berufsbildungsbericht 2018 brach in Deutschland über ein Viertel der Azubis ihre Berufsausbildung ab, unter den angehenden Berufskraftfahrern beendeten sogar 46,2 Prozent ihr Ausbildungsverhältnis vorzeitig.

Verstärkte Anstrengungen

Die positive Entwicklung der 24plus-Betriebe kommt nicht von ungefähr. „Mit dem demografischen Wandel und der Akademisierung der Arbeitswelt ist der Nachwuchsmangel in der Logistik Realität“, weiß Cornelia Nieves, Leiterin der 24plus-ONLINE-Academy. „Unsere Partner unternehmen große Anstrengungen, um junge Leute für Logistikberufe zu begeistern und sie zu fördern, damit sie im Unternehmen bleiben.“ Unterstützt werden die Partner bei diesen Aufgaben von der 24plus-ONLINE-

Academy, unter anderem über den Azubi Exchange@e.

Erfolgsmodell Azubi Exchange@e

Im Rahmen des Austauschprogramms, das 2019 ins fünfte Jahr geht, haben talentierte Azubis in den 24plus-Betrieben die Möglichkeit, einen anderen Betrieb kennenzulernen. Begehrte waren bislang Praktikumsplätze beim Partner Gödecke Logistik in Malmö. „Dabei sind gut 20 Partner im In- und Ausland bereit, Azubis aufzunehmen“, sagt Cornelia Nieves und berichtet, dass

im kommenden Jahr erstmals eine Auszubildende des Partners Oetjen Logistik zum Praktikum bei Lagermax in Salzburg aufbrechen wird. Große Teile des Seminarprogramms der 24plus-ONLINE-Academy zielen ebenfalls darauf ab, dass sich mehr junge Menschen für eine Karriere in der Logistik entscheiden: Für ambitionierte Nachwuchskräfte ist lebenslanges Lernen ein wichtiges Entscheidungskriterium, um einen Arbeitsplatz überhaupt anzutreten.

Die Azubis unserer Partner stellen wir auch auf unserer Facebook-Seite vor!



Trainees are the future!

The 24plus partners are investing into professional training and further training – focus on dropout rate

Additional information about further training and the continuously updated seminar plan can be found in the academy section on the 24plus portal.

According to a quick poll conducted by the system headquarters, several hundred young men and women began their vocational training at the partners' companies in August and September 2018. As such, the training rate remains at the high level of the previous years. Only a few partners are bemoaning unfilled trainee positions.

And there is even better news! According to the participating 24plus partners, only a small number of trainees terminate their training contract prematurely. Thereby, the partner companies are successfully counteracting a negative trend: According to the Berufsbildungsbericht 2018 (report on professional training 2018), published by the German Federal Ministry of Education and Research, over a quarter of trainees quit their professional training; as many as 46.2 per cent of prospective professional drivers prematurely ended their traineeship.

The positive development in the 24plus companies is no accident. "Because of demographic change and the academisation of the business world, the trainee shortage is a reality in logistics", knows Cornelia Nieves, head of the 24plus-ONLINE Academy. "Our partners undertake great efforts in order to enthuse young people about logistics professions as well as to support them so that they remain with the company." In these endeavours, the partners are supported by the 24plus-ONLINE Academy, for instance through the Azubi Exchange@e programme.

Recipe for success: Azubi Exchange@e

In the frame of the exchange programme, which is headed into its fifth year in 2019, talented trainees of the 24plus companies have the opportunity to get to know another company. So far, spots at partner Gödecke Logistik in Malmö in particular have been coveted. "Even though roughly 20 partners at home and abroad are ready to accommodate trainees", says Cornelia Nieves and reports that next year a female trainee of partner Oetjen Logistik will be headed for an intern-

ship at Lagermax in Salzburg for the first time. Large parts of the seminar programme of the 24plus-ONLINE Academy are aimed at getting more young people to opt for a career in logistics: For ambitious trainees, lifelong learning is an important criterion for choosing an employer in the first place.

We also introduce our partners' trainees on our Facebook page!



Wünsch dir was!

Die Spedition Hövelmann in Rees baut ein neues Verwaltungsgebäude – die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können mitgestalten

Eigentlich sollten beim Ortstermin in Rees Anfang Oktober 2018 die Bagger im Boden wühlen. Aber der Grund, auf dem das neue Verwaltungsgebäude errichtet werden soll, ist noch immer eine Rangierfläche.

„An uns liegt es nicht, dass wir in Verzug sind“, sagt Gesellschafter Markus Hövelmann. „Die Planung und die Finanzierung stehen. Nur brauchen wir noch ein Lärmschutzgutachten.“ Ein Lärmschutzgutachten für ein Bürogebäude, in dem lediglich Tastaturen klappern und ab und zu eine Lüftungsanlage rauscht? Es ist kurios, aber die Genehmigungsbehörden beharren auf dem Papier – obwohl, noch kurioser, bereits im Jahr 2014 beim Neubau der Gefahrstoffhalle ein Lärmschutzgutachten erstellt wurde und Hövelmann im Jahr 2016 ein weiteres Schallschutzgutachten für den gesamten Standort vorlegen musste. Einziger Unterschied zur damals begutachteten Situation: Wenn das neue Verwaltungsgebäude erst steht, verlagert sich der Lkw-Verkehr auf dem Gelände der Spedition Hövelmann um vielleicht 20 Meter nach links. Das Gelände der Spedition liegt übrigens zwischen der B 67, einem vielbefahrenen Zubringer zur A 3, und der Bahnlinie Duisburg–Arnhem, über die im Viertelstundentakt Güterzüge donnern. Die Ruhe am Niederrhein stören andere.

Aus der Not eine Tugend machen

Trotz des Verzugs durch behördliche Auflagen sind Markus Hövelmann und Geschäftsführer Gregor Roes zuversichtlich, dass das neue Verwaltungsgebäude Mitte des kommenden Jahres bezugsfertig sein wird. Einig sind sich die beiden auch darin, dass ein Neubau notwendig ist. Heute müssen die 40 Büroangestellten des Speditions- und Logistikunternehmens mit 700 Quadratmetern Büroraum auskommen, der sich über ein ehemaliges Wohnhaus und mehrere Anbauten erstreckt. Aus der Platznot haben die Beschäftigten eine Tugend gemacht. Sind die Azubis in der Berufsschule, nehmen Teilzeitkräfte die Arbeitsplätze in Beschlag. Weil Ablageflächen fehlen, wird bei der Spedition Hövelmann möglichst papierlos gearbeitet. In den Büros herrscht penible Ordnung.

Diese Tugenden wollen sich die Hövelmänner und Hövelfrauen erhalten, wenn der 2.000 Quadratmeter große dreigeschossige Neubau fertiggestellt ist und der Platzmangel der Vergangenheit angehört. Im Erdgeschoss wird das Herz der speditionellen Abwicklung schlagen, hier entstehen 30 Arbeitsplätze. In der Etage darüber kommen die Buchhaltung, die Unternehmensführung, IT und Schulungsräume unter. Im zweiten Obergeschoss zieht vorläufig nur das Archiv ein, der üppige Rest ist Reservefläche.



Der Plan von Markus Hövelmann und Gregor Roes steht.

The plan of Markus Hövelmann and Gregor Roes is set.

„Dank unserer Stärken stehen bei uns die Zeichen auf Wachstum“, betont Gregor Roes. Ein Erfolgsfaktor ist für den Geschäftsführer des 140 Beschäftigte zählenden Unternehmens, komplexe Dienstleistungen in der Lagerlogistik und Transporte aus einer Hand anbieten zu können. Auch die Möglichkeit, über das 24plus-Netz europaweit am Stückgutgeschäft teilzunehmen, hat nach den Aussagen von Gregor Roes höchste Priorität. Zuletzt weist Roes auf den großen Eigenfuhrpark mit 50 Lkw hin, mit dem das Unternehmen trotz des grassierenden Fahrer Mangels handlungsfähig bleibt.



Markus Hövelmann: Eigentlich sollten hier im Oktober bereits die Bagger wühlen.

Markus Hövelmann: Excavators were supposed to be tearing up the ground in October.

Beschäftigte planen mit

Hövelmann baut nicht nur groß, auch bei der Ausstattung und der Raumaufteilung des neuen Verwaltungsgebäudes ist an alles gedacht. In der Disposition gibt es Arbeitsinseln mit jeweils vier Arbeitsplätzen. Dazwischen sind schallabsorbierende Raumtrenner installiert. Auch stehen den Disponenten mehrere kleine Besprechungsräume zur Verfügung. Das Gebäude wird zudem klimatisiert und barrierefrei sein. „Mit der Aufzugsanlage, mit Rettungswegen, einer Übergabe-Fachanlage für die Fahrer, Garderoben, einem Sanitätsraum mit Liege, einem Aufenthaltsraum für Fremdfahrer und Selbstabholer, mit getrennten sanitären Einrichtungen für eigene Fahrer und Fremdfahrer, einem Bistrobereich, sogar einem extra Kämmerchen für den Betriebsprüfer ist das Bauvorha-

ben noch komplexer als unsere 2014 gebaute Gefahrstoffhalle“, erklärt Markus Hövelmann.

Mit der Planung des Verwaltungsgebäudes beauftragte das Management-Team der Spedition Hövelmann ein renommiertes Architekturbüro und holte sich zudem bei einer Mitarbeiterbefragung die Ideen der späteren Nutzer ein. „Das war ein Wünsch-dir-was“, berichtet Hövelmann, „aber eines mit interessanten Ergebnissen.“ So regten die Beschäftigten an, die Büros mit höhenverstellbaren Möbeln auszustatten, und schlugen vor, das Dach des Foyers als Terrasse zu nutzen. Beide Ideen werden realisiert.

Zukunftspläne

Der Neubau stellt eine beträchtliche Investition dar, ist aber nur ein Teil der Strategie, das Unternehmen auf die Zukunft vorzubereiten. 2016 wurde ein 30.000 Quadratmeter großes, bisher landwirtschaftlich genutztes Nachbargrundstück erworben. Weil durch den neuen Verwaltungstrakt Parkplätze für den Fuhrpark verloren gehen, wird in einem ersten Bauabschnitt eine Teilfläche befestigt. Vorsorglich lässt sich die Spedition Hövelmann ein Hochregallager mit 12.000 Quadratmetern Grundfläche genehmigen, Lärmschutzgutachten inklusive.

Make a wish!

Freight forwarder Hövelmann from Rees is erecting a new administrative building – and their employees are part of the process

Originally, the excavators were supposed to be tearing up the ground when we arrive for our on-site visit in Rees in early October of 2018. However, the ground upon which the new administrative building is to be erected still remains a shunting area.

“It is not our fault that we are behind schedule”, says shareholder Markus Hövelmann. “Planning and funding are set. But we still need a noise regulation assessment report.” A noise regulation assessment report for a building in which the only sounds are the rattling of keyboards and the occasional buzz of a ventilation system? It is peculiar, but the authorising authorities insist on the document – even though such a report had already been issued when the hazardous goods warehouse was built in 2014 and Hövelmann had to provide another assessment on sound insulation for the entire location in 2016.

The only difference to past assessments: When the new building is put into operation, truck traffic on the premises of Hövelmann will shift roughly 20 metres to the left. The freight forwarder’s premises are located between the B67, a busy feeder road for the Autobahn A3, and the railway tracks Duisburg-Arnheim, on which thundering freight trains travel every 15 minutes. It is not Hövelmann who disturbs the peace on the Lower Rhine.

Making a virtue out of necessity

Despite the delay due to the authorities’ requirements, Markus Hövelmann and managing director Gregor Roes are confident that the new administrative building will be ready for occupancy in the middle of next year. Both agree that the new construction was necessary. Today, the 40 office employees still have to make do with 700 square metres of office space, which extends over a former residential building and several annexes. The employees made a virtue of spatial necessity. When the trainees are in vocational school, part-time workers occupy their workplaces. Because shelf space is scarce, freight forwarder Hövelmann’s office makes do with as little paper as possible. The offices are a place of meticulous order.

The Hövelmann employees want to maintain these virtues when the



In der Vergangenheit investierte Hövelmann vorrangig in rollendes Material und Lagerflächen.

In the past, Hövelmann primarily invested in vehicles and storage area.



new 2,000 square metres large, three-story building is completed and insufficient space is a thing of the past. The ground floor will be the core of the forwarding processing and is home to 30 new workplaces. The first floor will host accounting, IT and training rooms. The archives will initially be the only department to move into the second floor; the vast remaining space serves as reserve area.

“Due to our strengths, all signs point towards growth”, emphasises Gregor Roes. In the eyes of the managing director, one of the factors for success of the 140 employee-strong company is the ability to provide complex warehousing and transportation services from a single source. According to Gregor Roes, the opportunity to take part in Europe-wide LCL business via the 24plus net is a high priority. Finally, Roes draws attention to the large self-owned fleet of 50 trucks, with which the company remains flexible – despite the rampant professional driver shortage.

Employees take part in the planning

Hövelmann is not only constructing a large building, but also thought of everything regarding outfit and room layout of the new administrative building. In dispatch, the rooms are equipped with work islands, each with four workplaces, divided by sound-absorbing separators. The dispatchers have access to several small meeting rooms. The building will be air-conditioned and accessible.

“The lifts, the emergency routes, the specialised handover facility for drivers, wardrobes, the first-aid room with stretcher, the recreation room for external drivers and self-collectors, the separated sanitary facilities for our own and external drivers, a bistro area, and even an extra room for the financial auditor — the construction project is much more complex than the hazardous goods warehouse we erected in 2014”, explains Markus Hövelmann.

The management team of the freight forwarder entrusted a renowned architecture office with the planning of the administrative building and even

asked the future occupants for their input in the form of an employee survey. “We told our employees to make a wish”, reports Hövelmann, “the results of which were surprising.” The employees suggested equipping the offices with vertically adjustable furniture and proposed using the roof of the foyer as a terrace. Both ideas will be realised.

Plans for the future

The new building constitutes a significant investment; it is, however, only one part of the strategy of making the company fit for the future. In 2016, Hövelmann purchased 30,000 square metres of formerly agricultural plot adjacent to their premises. During the first stage of construction, a part of this will be paved, since parking space for the fleet will be lost during the erection of the new administrative building. As a precautionary measure, Hövelmann will obtain approval for a high-rack warehouse with 12,000 square metres of floor area – including a noise regulation assessment report.

Mautbelastungen für den Lkw und die Kunden steigen weiter

Neue Mautsätze ab 2019 treffen vor allem schwere Lkw – weitere Kostensteigerungen durch neues Klimaschutzgesetz in Sicht



Beim Thema Maut ist in Deutschland einiges in Bewegung. Die Kunden müssen sich auf weiter steigende Mautsätze vorbereiten. Für 2019 rechnet der deutsche Staat mit Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von 7,2 Milliarden Euro.

Kaum haben die Speditionen die Kostensteigerungen aus der Mautausweitung auf das ganze Bundesstraßennetz zur Mitte des Jahres 2018 umgesetzt, steht zum 1. Januar 2019 die nächste Mautanpassung bevor – mit deutlichen Mauterhöhungen insbesondere für schwere Lkw. Das Ende der Fahnenstange ist damit nicht erreicht, vielmehr bereitet die Bundesregierung bereits die nächsten Schritte vor: Anfang 2019 soll ein Klimaschutzgesetz beschlossen werden, das Auswirkungen auf den Transportsektor haben wird.

Der weitere Weg des Mautsystems ist ebenfalls bereits vorgezeichnet. Beim Unternehmertag des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSL) am 14. September 2018 benannte Gerhard Schulz, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, die den Güterkraftverkehr betreffenden verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung in seltener Offenheit: „Am Ende der neuen Mautstruktur wird eine CO₂-Bemautung stehen.“ Für diesen Ansatz, so Schulz, wolle sich die Bundesregierung auch in Brüssel starkmachen.

Über das Nahziel der Bundesregierung, die Mauterhöhung ab

dem 1. Januar 2019, blieb die Transportwirtschaft lange Zeit im Unklaren. Erst am 18. Oktober 2018 wurde das Mautgesetz novelliert, die im Wegekostengutachten 2018–2022 des Bundes genannten Ansätze und Zahlen hatten bis dahin lediglich Empfehlungscharakter. Damit bleibt Unternehmen des Güterkraftverkehrs nur wenig Zeit, sich und die Kunden auf die Mauterhöhung vorzubereiten.

Nach dem neuen Mautgesetz setzen sich die Mautsätze ab dem 1. Januar 2019 aus drei Teilmautsätzen zusammen. Zusätzlich zu den bereits bestehenden Teilmautsätzen für Infrastruktur und Luftverschmutzung kommt ein dritter Teilmautsatz für die Kompensation von Lärmbelastungen in Höhe von 0,2 Cent pro Kilometer neu zum Tragen. Beim Teilmautsatz für Infrastruktur verändert sich die Fahrzeugklassifizierung. Aktuell orientiert sich die Höhe der Infrastrukturabgabe noch an der Anzahl der Achsen. Im kommenden Jahr wird sich die Zuordnung der Fahrzeuge hingegen grundsätzlich nach der Gewichtsklasse richten. Erst bei Lkw über 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gibt es eine zusätzliche Spreizung der Mautsätze anhand der Zahl der Achsen.

Lkw-Mautsätze in Deutschland ab 2019

Fahrzeugkategorie	7,5 t bis <12 t zGG	12 t bis 18 t zGG	>18 t zGG und <4 Achsen	>18 t zGG und ≥4 Achsen
Euro 0, I	16,7	20,2	24,7	26,1
Euro II	15,6	19,1	23,6	25,0
Euro III	14,6	18,1	22,6	24,0
Euro IV	11,4	14,9	19,4	20,8
Euro V	10,4	13,9	18,4	19,8
Euro VI	9,3	12,8	17,3	18,7

Angaben in Cent pro Kilometer, Quelle: Bundesregierung, DSLV, eigene Berechnungen. Von der Maut befreit sind elektrisch betriebene Lkw und Lkw mit Gasantrieb.

Am stärksten sind die Fahrzeuge mit mehr als 18 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und mit vier oder mehr Achsen von Mautsteigerungen betroffen. Bis zum Jahreswechsel beträgt die Maut für einen 40-Tonner der saubersten Schadstoffklasse (Euro VI) mit fünf Achsen 13,5 Cent pro Kilometer. Nach dem Silvesterfeuerwerk steigt die Abgabe auf 18,7 Cent pro Kilometer, das sind knapp 39 Prozent mehr. Für vierachsige Gespanne verteuert sich die Maut sogar um annähernd 60 Prozent!

Im Stückgutbereich wirkt sich die neue Mautanpassung deswegen in der Hauptsache auf die Kosten der Hauptläufe aus. Wie bei den vergangenen Mautanpassungen wird 24plus den Partnern einen von einem neutralen Dritten erstellten Mautrechner anbieten. Dieser ermöglicht es, die streckenbezogene

Lkw-Maut mit hoher Genauigkeit in die Kundentarife einfließen zu lassen.

Maut und Gesamtkosten

Nicht nur wegen der Lkw-Maut müssen sich die Kunden auf höhere Stückgutpreise einstellen. Auch die Abwicklungskosten der Stückgutpediteure sind enorm gestiegen und müssen nun in Form höherer Preise an die Kunden weitergegeben werden. Wie der am 13. September 2018 veröffentlichte „Kostenindex Sammelgutpedition“ des DSLV belegt, stiegen die Personalkosten der Stückgutpediteure im ersten Halbjahr 2018 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 10,3 Prozent. Insgesamt legten die Systemkosten um 6,6 Prozent zu. Hauptursache ist die Verknappung des Fachkräfteangebots, vor allem der Fahrer-mangel im Fernverkehr.

Toll costs for trucks and the customers are further increasing

In 2019, new toll rates are hitting heavy trucks in particular – new climate protection act with cost increases

In Germany, things are in motion where the toll topic is concerned. The customers have to prepare for further increasing toll rates. For 2019, the German State is calculating with revenues from the truck toll to the tune of 7.2 billion Euros.

While the freight forwarding companies have only just implemented the cost increases stemming from the toll extension to the entire German trunk road network in the middle of 2018, the next toll adjustment is just around the corner on 1 January 2019 – with significant toll increases, in particular for heavy trucks. However, this will not be the end of the line; on the contrary, the German federal government is already preparing the next steps: A climate protection act, which will impact the transport sector, is to be passed at the beginning of 2019.

The toll system's further steps are also already mapped out. At the Entrepreneur's Day of the German Forwarding and Logistics Association (DSLIV) on 14 September 2018, Gerhard Schulz, state secretary of the Federal Department for Transport, spoke of the government's transport-political goals concerning road haulage in an uncommonly direct manner: "The final stage of the toll structure will feature a CO₂ toll." According to Schulz, the federal government also wants to make this approach prominent in Brussels.

For a long time, the transport sector was left in the dark about the short

term goal of the federal government, namely about the toll increase beginning on 1 January 2019. The toll law was amended as late as 18 October 2018; until then, the approaches and numbers listed in the road cost report 2018–2022 by the German government were merely recommendations. Thereby, road haulage companies have very little time to prepare themselves and their customers for the toll increase.

According to the new toll law, the toll rates as of 1 January 2019 consist of three partial toll rates. In addition to the already existing partial toll rates for infrastructure and air pollution, a third partial toll rate for the compensation of noise pollution to the tune of 0.2 cent per kilometre is coming into effect. For the partial toll rate for infrastructure, the vehicle classification is changing. Currently, the amount of the infrastructure toll is oriented upon the number of axles. In the coming year, however, the vehicle classification will be determined by the weight class. Only for trucks exceeding an admissible total weight of 18 tonnes will there be an additional differentiation of the toll rates according to the number of axles.

Toll rates in Germany in 2019				
Vehicle class	7.5 t to <12t ATW	12 t to 18 t ATW	>18 t ATW and <4 axles	>18 t ATW and ≥4 axles
EURO 0, I	16.7	20.2	24.7	26.1
EURO II	15.6	19.1	23.6	25.0
EURO III	14.6	18.1	22.6	24.0
EURO IV	11.4	14.9	19.4	20.8
EURO V	10.4	13.9	18.4	19.8
Euro VI	9.3	12.8	17.3	18.7

Data in Cent per kilometre, source: Federal government, DSLIV, own calculations. Excluded from the toll are electrically operated and gas-powered trucks.

The vehicles with more than 18 tonnes of admissible total weight and with four or more axles are most strongly affected by toll increases. Until next year, the toll for a 40-tonne truck of the cleanest hazard class (Euro VI) with five axles amounts to 13.5 Cent per kilometre. After the fireworks on New Year's Eve, the toll increases to 18.7 Cents per kilometre, an increase of roughly 39 per cent. For four-axle vehicles, the toll is increasing by almost 60 per cent!

In the LCL sector, the new toll adjustment therefore mainly affects the costs of the main legs. As during the previous toll adjustments, 24plus will offer a toll calculating tool to the partners, which was developed by a neutral third party. This tool makes it possible to incorporate the distance-based truck toll into the customer rates with a high degree of accuracy.

Toll and total costs

The customers have to prepare for increased LCL prices – and not just because of the truck toll. The handling costs of the LCL forwarders have also increased enormously and now have to be transferred to the customers in the form of higher prices. As the "Cost Index Groupage Freight Forwarding", published by the DSLIV on 13 September 2018, shows, the personnel costs of the LCL forwarders increased by 10.3 per cent during the first six months of 2018 as compared to the previous year. On the whole, system costs increased by 6.6 per cent. The main cause is the skilled labour shortage, especially the shortage in long distance professional drivers.



Die (Rhein-)Hessen kommen!

Für die bei 24plus ausgeschiedene Kundendorf Logistik GmbH in Frankfurt gibt es seit September 2018 doppelten Ersatz: Das 24plus-Gebiet der agotrans logistik gmbH aus Rodgau umfasst den östlichen Teil des Großraums Frankfurt, die Hensel Logistik GmbH aus Grolsheim kümmert sich um das westliche Rhein-Main-Gebiet. Beide Speditionen sind Mitglieder der ONLINE Systemlogistik und nun als duale Partner auch bei 24plus tätig. Durch die Aufteilung ergibt sich eine Gebietsoptimierung mit kürzeren Vor- und Nachläufen.

Im Westen: Hensel Logistik GmbH

„Von der Gründung im Jahr 1850 an waren wir 167 Jahre in Mainz beheimatet“, berichtet Daniel Hensel, Geschäftsführer der Hensel Logistik GmbH und Unternehmer in der fünften Generation. „Erst in diesem Frühjahr sind wir nach Grolsheim gezogen.“ Die idyllische Lage des Weinorts in der Nähe von Bingen am Rhein war bei der Standortwahl von untergeordneter Bedeutung. In Mainz waren schlicht keine Erweiterungsflächen für das wachsende Speditions- und Logistikunternehmen mit 100 Beschäftigten verfügbar. Durch den Umzug von der Großstadt in die Winzergemeinde verbesserte das Unternehmen zudem die Verkehrsanbindung. In der Güterstruktur der Hensel Logistik GmbH spielt

der Wein eine wichtige Rolle. Neben klassischen Industrie- und Handelsgütern lagert und transportiert Hensel Gewächse aus Rheinhessen, dem Rheingau, der Pfalz und von der Nahe.

Die neue Logistikimmobilie in Grolsheim ist groß dimensioniert. An die Speditionsanlage und den Verwaltungstrakt schließt sich ein Logistikzentrum mit 25.000 Quadratmetern Fläche und 30.000 Stellplätzen an. „Im Stückgutgeschäft sind wir alle auf Flächendeckung angewiesen“, kommentiert Daniel Hensel die neue Doppelmitgliedschaft seines Unternehmens in beiden Netzen. „Das ist ein Nehmen und Geben. Wir speisen ins 24plus-Netz ein und bieten den neuen Netzwerkpartnern eine gute Zustelleistung.“

The (Rhine-)Hessians are coming!

There has been a double replacement for the former 24plus partner Kundendorf Logistik GmbH from Frankfurt since September 2018: The 24plus area of agotrans logistik gmbH from Rodgau encompasses the eastern area of Greater Frankfurt, while Hensel Logistik GmbH from Grolsheim assumes the western Rhine-Main area. Both forwarding companies are members of ONLINE Systemlogistik and now active as dual partners at 24plus. The division results in an area optimisation with shorter pre- and post-carriage.

In the west: Hensel Logistik GmbH

“From our founding in the year 1850 onward, we were at home in Mainz for 167 years”, reports Daniel Hensel, managing director of Hensel Logistik GmbH and entrepreneur in the fifth generation. “We only moved to Grolsheim in the spring of this year.” The idyllic location of the wine town near Bingen on the Rhine did not play a major role in choosing the location. Mainz simply did not offer expansion plots for the growing forwarding and logistics company with 100 employees. With the move from a major city into the winegrower com-

munity, the company also improved its transport connection. Wine plays an important role in the goods structure of Hensel Logistik GmbH. In addition to classic industry and trade goods, Hensel stores and transports noble drops from Rhine-Hesse, the Rheingau, the Palatinate and from the river Nahe.

The new logistics property in Grolsheim is large-dimensioned. Next to the forwarding facility and the administration wing is a 25,000 square metres large logistics centre with 30,000 pallet spaces. “In LCL business, we all depend on area

Im Osten: agotrans logistik gmbH

Ebenfalls in einem neuen und groß dimensionierten Logistikzentrum befindet sich der Sitz der agotrans logistik gmbH in Rodgau. Das Gebäude wurde 2014 errichtet und bezogen. Das 1972 gegründete Unternehmen agotrans logistik verfügt über eine 13.500 Quadratmeter große Logistikanlage mit einem Hochregallager mit mehr als 5.500 Stellplätzen. Zusätzlich zu europaweiten Stückgut- und Ladungsverkehren bietet das Unternehmen Thermofahrten, Zollgutabwicklungen sowie See-, Luft-, Schwer- und Spezialtransporte aller Art an. Die wahre Besonderheit des Unternehmens liegt aber im Personalbereich. Zusätzlich zu sämtlichen



agotrans ist ein großer Logistikdienstleister mit einem multikulturellen Team.

agotrans is a large logistics service provider with a multi-cultural team.

logistischen Ausbildungsgängen bietet agotrans in Verbindung mit der Berufsakademie Rhein-Main duale Studiengänge in der Fachrichtung Spedition und Logistik an. Geschäftsführer Dr. Thomas Wernig: „Mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus über 20 Nationen sind wir ein multikultureller und darüber hinaus ein sehr frauenfreundlicher Betrieb. Fast 50 Prozent unserer Beschäftigten sind weiblich.“



coverage“, Daniel Hensel comments on the new dual membership of his company in both nets. “It’s a give and take. We feed into the 24plus net and offer good delivery service to the new network partners.”

In the east: agotrans logistik gmbH

The new headquarters of agotrans logistik gmbH from Rodgau are also in a new and large-dimensioned logistics centre. The building was erected and moved into in 2014. agotrans, founded in 1972, has a 13,500 square metres large logistics facility with a high-rack warehouse with more than 5,500 pallet spaces at its disposal. In addition to

Europe-wide LCL and freight transport, the company offers temperature-controlled transports, customs clearance as well as sea, air, heavy and special transports of all kinds. However, the company’s true specialty lies in the area of personnel. In addition to all logistics professions, agotrans, together with the Berufsakademie Rhein-Main, offers dual curriculum study programmes in forwarding and logistics. Managing director Dr. Thomas Wernig: “With employees from more than 20 countries, we are a multi-cultural and also a women-friendly company. Almost 50 per cent of our employees are female.”

Mit Highspeed ins Intranet

Die Aktualisierung des 24plus-Intranet auf neue Technologien kommt gut voran. Das 24plus-Intranet ist eine hochsichere, hochverfügbare Lösung auf Basis der MPLS-Technologie. Mehr als die Hälfte der Deutschland- und Europapartner kann die neuen Breitbandanschlüsse bereits nutzen. Dank eines Rahmenvertrags mit der Deutschen Telekom erhalten die 24plus-Partner die Anschlüsse zum besonders günstigen Preis.

Erstmals wird es möglich, auch die Europapartner von 24plus über eine eigenständige hochsichere Lösung ins Intranet einzubinden. Aber auch Depots in Deutschland profitieren vom kooperations-internen Breitband-Ausbau. Zu den Gewinnern gehört unter anderem die Niederlassung Ludwigsburg der Kunzendorf Spedition. Die Ludwigsburger mussten sich vor der Umstellung mit einer Übertragungsrate von 512 Kilobit pro Sekunde begnügen. Mit einer Übertragungsrate von 640 Kilobit pro Sekunde kaum besser angebunden waren die Partner Hunecke Logistik in Hauneck und Oetjen Logistik in Rotenburg/Wümme. Heute dagegen stehen den drei Partnern Verbindungen mit zehn Megabit pro Sekunde zur Verfügung. Die Kunzendorfer aus Ludwigsburg gehen dabei über den Mobilfunkstandard LTE ins 24plus-Intranet, für die beiden anderen Partner hat die Deutsche Telekom schnelle VDSL-Leitungen geschaltet.

„Seit wir den LTE-Zugang haben, laufen die Anwendungen im Integrationsportal von 24plus deutlich schneller“, freut sich Eberhard Stückner, Betriebsleiter Verwaltung bei der Kunzendorf-Niederlassung Ludwigsburg. Selbst umfangreiche Auswertungen im Frachtclearing

oder im Cashclearing lassen sich jetzt ohne lästige Wartezeiten am Rechner vornehmen. Dasselbe gilt für die Erfassung und Bearbeitung von Beschaffungsaufträgen in 24plus Prolog. Nur wenn umfangreiche Druckaufträge anstehen und über das Intranet hohe Datenmengen vom Rechenzentrum der Euro-Log in Hallbergmoos nach Ludwigsburg „gezogen“ werden müssen, wünscht sich Stückner eine noch schnellere Anbindung.

Gary Bobrowski, Geschäftsführer des 24plus-Partners Hunecke Logis-

tik in Hauneck, ist ebenfalls von der neuen Lösung angetan: „Die Anwendungen im Integrationsportal von 24plus sind im Lauf der Zeit immer größer und damit datenintensiver geworden. Es war an der Zeit, dass die Übertragungskapazitäten mit den Datendiensten mitwachsen.“

Physisch getrennte Netzzugänge

Die MPLS-Lösung läuft bei den 24plus-Partnern physisch getrennt vom normalen Internetzugang, über den Beschäftigten in den 24plus-Betrieben beispielsweise Internetseiten aufrufen können oder E-Mails verschicken. „Internetzugang und MPLS sind aus gutem Grund zwei Paar Schuhe“, erklärt Reiner Joseph, der IT-Koordinator bei 24plus. „Die im Intranet verarbeiteten Daten sind die Grundlage zur Verkehrssteuerung. Daher brauchen wir für den Zugang zum Intranet eine hochverfügbare Lösung.“



Reiner Joseph: „Internetzugang und MPLS sind aus gutem Grund zwei Paar Schuhe.“

Reiner Joseph: "Internet connections and MPLS are two very different things, and for good reason."

High speed intranet connection

24plus is making good progress updating its intranet with newer technologies. The 24plus intranet is a highly secure and highly available solution based on MPLS technology. More than half of the German and European partners are already able to use the new broadband connections. Thanks to a frame contract with Deutsche Telekom, the 24plus partners receive the connections at a reduced rate.

For the first time, it will be possible to also include the European 24plus partners in the intranet by means of a discrete, highly secure solution. But depots in Germany are also benefiting from the cooperation-internal broadband expansion. Among others, the winners include the Ludwigsburg branch of the Kunzendorf Spedition. Prior to the adjustment, they had to content themselves with a connection speed of 512 kilobit per second. Scarcely better connected with a connection speed of 640 kilobit per second

were the partners Hunecke Logistik from Hauneck and Oetjen Logistik from Rotenburg/Wümme. Today, by contrast, connections with ten megabit per second are available to these three partners. The Kunzendorfer from Ludwigsburg are accessing the 24plus intranet via the wireless communication standard LTE; for the other two partners, Deutsche Telekom has established fast VDSL lines.

“Ever since we’ve had the LTE connection, the applications on the integration portal of 24plus are

running significantly faster”, says Eberhard Stückner, head of administration of the Kunzendorf branch in Ludwigsburg. Even extensive reports in freight or cash clearing can now be undertaken on the computer without inconvenient waiting times. The same is true for registering and processing procurement orders in 24plus Prolog. Only when extensive print jobs are pending and high data volumes need to be “drawn” from the data centre of Euro-Log in Hallbergmoos to Ludwigsburg does Stückner wish for an even faster connection.

Gary Bobrowski, managing director of 24plus partner Hunecke Logistik from Hauneck, is also pleased by the new solution: “Over time, the applications on the 24plus integration portal have become larger and

thereby more data-intensive. It was time for the transfer capacities to grow alongside the data services.”

Physically separate network connections

At the 24plus partners, the MPLS solution runs physically separate from the regular internet connection, via which employees in the 24plus companies can, for instance, access websites or send e-mails. “Internet connections and MPLS are two very different things, and for good reason”, explains Reiner Joseph, IT coordinator at 24plus. “The data processed in the intranet is the basis for managing transports. Therefore, we need a highly available solution for accessing the intranet.”

Immer mehr Gemeinsamkeiten

ONLINE Systemlogistik und 24plus rücken enger zusammen

Abseits der Medienöffentlichkeit hat die Zusammenarbeit der Stückgutkooperationen ONLINE Systemlogistik und 24plus logistics network deutlich an Fahrt aufgenommen. Bereits ein Dutzend Speditionsbetriebe sind als duale Partner in beiden Netzen engagiert, fünf originäre 24plus-Partner und sieben aus den Reihen der ONLINE Systemlogistik. Zwei ONLINE-Partner, agotrans logistik aus Rodgau und Hensel Logistik aus Grolsheim, stießen erst im September 2018 zu 24plus, um das Ausscheiden der Kunzendorf Logistik GmbH in Frankfurt zu kompensieren (siehe Beitrag Seite 8).

Durch diese dualen Partnerschaften sichern die Kooperationen ihre Netzwerkstabilität ab und können, wie beim aktuellen Beispiel im Großraum Frankfurt, die Flächendeckung teilweise sogar verbessern. Zugleich sind die dualen Partnerschaften die Initialzündung für die immer intensiver werdende Zusammenarbeit. Aufgrund der Doppelmemberschaften stehen schon lange leistungsfähige Tools zur Konvertierung der Datensätze bereit. Auch jenseits der Datenverarbeitung nähern sich die Prozesse in der Stückgutabwicklung in den beiden Kooperationen an. Derzeit arbeiten die beiden



Auf der transport logistic 2019 werden sich die Stückgutnetze ONLINE Systemlogistik und 24plus logistics network auf einem Gemeinschaftsstand präsentieren.

At the transport logistic 2019, the LCL networks ONLINE Systemlogistik and 24plus logistics network will present themselves at a joint booth.

Stückgutssysteme daran, zwischen ihren Zentralhubs nächtliche Verkehrsverbindungen einzurichten, um auf diese Weise Sendungen austauschen zu können. Den Schulungsbedarf innerhalb der beiden Kooperationen deckt die gemeinsame 24plus-ONLINE-Academy mit ihren Bildungsangeboten.

Gemeinsamer Auftritt in der „Stückguthalle“ A5

Das (einstweilige) Tüpfelchen auf dem i der Aktivitäten ist die gemeinsame Messeteilnahme an der transport logistic vom 4. bis zum 7. Juni 2019 in München. Auf ihrem Gemeinschaftsstand in Halle A5 werden die Stückgutkooperationen

ausführlich über den Stand ihrer Zusammenarbeit berichten. Und weil bis zur Messe noch ein gutes halbes Jahr vergeht, gibt es bis dahin in Sachen „Kooperation der Kooperationen“ sicher noch viel mehr zu berichten.

More common ground

ONLINE Systemlogistik and 24plus move closer together

Beyond the media spotlight, the cooperation between the LCL cooperations ONLINE Systemlogistik and 24plus logistics network has significantly picked up steam. A dozen freight forwarding companies are already involved in both LCL networks as dual partners, five of which are 24plus partners and seven which stem from the ranks of ONLINE Systemlogistik. Two ONLINE partners, agotrans logistik with headquarters in Rodgau and Hensel Logistik from Grolsheim, joined the 24plus network as recently as September 2018 in order to compensate for the former partner Kunzendorf Logistik GmbH from Frankfurt, who had previously left the cooperation (see the article on page 8).

By means of these dual partnerships, the cooperations ONLINE Systemlogistik and 24plus logistics network are able to further secure their network stability and can, as the current example of Greater Frankfurt demonstrates, in part even improve their area coverage. At the same time, the dual partnerships are the jump-start for the

growing cooperation. Thanks to the dual partnerships, powerful tools for converting data records have been available for a long time.

The two cooperations' processes regarding the handling of LCL beyond data processing are also being harmonised. The two LCL system networks are currently working on implementing night time transport

routes between their central hubs in order to be able to exchange shipments this way. The further training measures required within the two cooperations is covered by the educational offers of the joint 24plus-ONLINE Academy.

The (provisional) icing on the cake of the cooperations' activities is the collaborative convention attendance

at the transport logistic from June 4 to June 7 in Munich. At the joint booth in hall A5, the two LCL cooperations will thoroughly report on the current state of their cooperation. And because there are another six months to go until the convention takes place, there will surely be a lot more to report on the matter of the "cooperation of cooperations".



Einstiegshilfe

Die Anbindung neuer Partner wird immer komplexer

Schulungen, Anpassungen bei der Datenverarbeitung und beim Prozessdesign, zuletzt das Einführungsaudit: zwölf bis 14 Manntage beträgt der Zeitaufwand für die Systemzentrale, um im „Standard-Setup“ einen neuen Partner an das Stückgutnetz von 24plus anzuschließen. Der erprobte Standard kommt aber immer seltener zum Tragen. Dafür müssen immer öfter gemeinsam mit dem neuen Partner spezifische Lösungen entwickelt werden.

„Mit den Individuallösungen steigt natürlich der Aufwand“, berichtet Ludger Rumker, der mit seinem QM-Team bei Partnerwechseln besonders stark gefordert ist. Aber auch beim IT-Koordinator Reiner Joseph steigt bei der Anbindung eines neuen Partners der Stresspegel. Notwendig ist ein partnerspezifisches Vorgehen bei der Anbindung aus vielen Gründen. Einer davon: Die neuen Partner sind im Regelfall in anderen Stückgutsystemen organisiert und haben ihre Prozesse, ihre Nomenklatur, das Statuswesen und die Kommunikation auf die Anforderungen dieser Netze ausgelegt. Rumker: „Generell ist diese Thematik gut beherrschbar. Wo es beim neuen Partner einen Status gibt, können wir diesen in unsere Datenwelt konvertieren.“ Problematisch wird es, wenn die Logik abweicht und Statusmeldungen nicht zur De-

ckung gebracht werden können. Rumker: „Dann müssen wir uns tief in die Materie eingraben, bis wir die Kompromisslösung finden. Der neue



Bei der Anbindung neuer Partner ist das QM-Team mit Kati Ruschitz, Stefan Grenzebach und Ludger Rumker stark gefordert.

Partner möchte eine möglichst einfache Zusammenarbeit, wir brauchen eine Lösung, die zum gewünschten Ergebnis führt.“

Geänderte Verkehrsführung

Ebenfalls keine leichte Aufgabe ist es, bei Partnerwechseln die Verkehrsführung anzupassen. In der Regel ist der neue Partner in einem anderen Aktionsraum unterwegs als der ausscheidende Partner, auch die Unter-

nehmensgröße und die Mengengerüste weichen ab. Daher kommt es bei Partnerwechseln häufig dazu, dass die Nahverkehrsgebiete neu zugeschnitten oder – wie jüngst im Großraum Frankfurt – auf zwei Partner aufgeteilt werden müssen. Dies geschieht natürlich in Absprache mit den umliegenden 24plus-Partnern. Auswirkungen hat ein Partnerwechsel auch auf die Hubverkehre und mitunter sogar auf die europäischen Verbindungen. „Unterhält ein ausscheidender Partner einen für das 24plus-Netz wichtigen Gateverkehr, müssen wir dafür Ersatz suchen“, berichtet Rumker.

Trotz des steigenden Aufwands hat Ludger Rumker mit seinem Team bisher alle Herausforderungen gemeistert. Dank der professionellen Unterstützung haben sich die neuen Partner gut eingefunden, auch wenn die Umstellung oft unter starkem Zeitdruck litt. Rumker: „Scheidet ein Partner wegen Insolvenz oder Betriebsaufgabe aus, muss es schnell gehen. Aber auch in solchen Fällen geben wir den neuen Partnern jede erdenkliche Unterstützung.“

The integration of new partners is a challenge for the QM team consisting of Kati Ruschitz, Stefan Grenzebach and Ludger Rumker.

Easy entry

The integration of new partners is becoming increasingly complex

Trainings, adjustments in data processing and process design, and last but not least the initial audit: The system headquarters' "standard setup" for integrating a new partner into the 24plus LCL net takes twelve to 14 man-days. The tried and tested standard, however, is becoming less applicable. More and more often, 24plus and the new partners have to jointly develop specific solutions.

“The individual solutions necessitate greater effort”, reports Ludger Rumker. A change of partners presents particular challenges to Rumker and his QM team. IT coordinator Reiner Joseph’s stress level also rises when a new partner is to be integrated. A partner-specific approach to the integration is necessary for many reasons. One of these is the following: The new partners are usually organised within other

LCL systems and have tailored their processes, their nomenclature, their statuses and their communication to the requirements of these nets. Rumker: “Generally, the topic is manageable. We are able to convert the partner’s statuses into our own data system.” Problems arise, however, if the underlying logic is different and there exists no equivalent to a status in the 24plus system. Rumker: “In that case, we have to dig deep until

we can find a compromise. The new partner is looking for a smooth transition and we need a solution that leads to the desired results.”

Changes in routing

Adjusting the routing is another challenge when a new partner is integrated. Usually, the new partner is active in a different area than the former partner; the company size and quantity structure can differ as well. That is why short distance transportation areas are often adjusted upon the change of a partner – or, as was the case in Frankfurt recently, the area is divided between two partners. This, of course, is only done with the agreement of surrounding

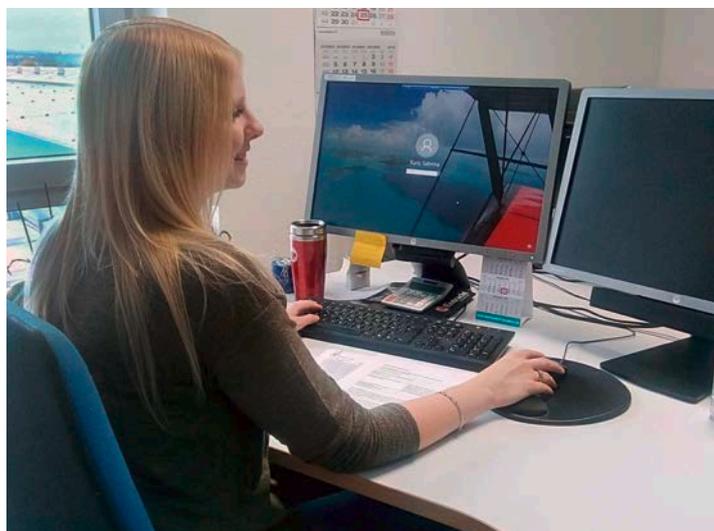
24plus partners. The change of partners also impacts the hub transports and sometimes even European connections. “If a departing partner maintains gate transports that are important for 24plus, we need to find a replacement”, says Rumker.

Despite the increasing effort, Ludger Rumker and his team have overcome every challenge so far. Thanks to the professional support, the new partners have adjusted well, even if the transition suffered from the time constraints. Rumker: “If a partner drops out due to insolvency or termination of business, we need to act quickly. Even in these cases we provide the new partners with every conceivable bit of assistance.”

Systemzentrale in der Cloud

Wenn Sabrina Kurz am Morgen ihren Rechner startet, passiert nichts Ungewöhnliches: Die Kollegin aus der Buchhaltung der Systemzentrale tippt ihr Passwort ein, der Desktop von Windows 10 erscheint. Mit einem Doppelklick öffnet Sabrina Kurz allerlei Dateien auf ihren Laufwerken. Allerdings: Ihr Rechner und die Rechner aller ihrer Kolleginnen und Kollegen in Hauneck sind nur noch Bildschirmgeräte – ohne Festplatte, ohne eigene Rechenleistung. Seit Mai 2018 hat die Systemzentrale alle Daten und Anwendungsprogramme in die Cloud verlagert. Die Telefonanlage ist ebenfalls abgeschafft: Telefoniert wird über Voice over IP.

Software as a Service, Application Service Providing, Cloud Computing: Die IT-Branche hat viele Fachbegriffe dafür, IT-Anwendungen als Dienstleistung anzubieten. In der Vergangenheit scheiterten Mietmodelle häufig noch an den unzureichenden Übertragungskapazitäten und den Kosten des Datentransfers. Mit Breitbandanschlüssen und ausgereiften Services sind diese Hürden genommen. Die



Verlagerung der IT der Systemzentrale in die fuldacloud, einen Dienst des IT-Unternehmens Your Admins, verlief weitestgehend reibungslos.

Kostenvorteile

Ausschlaggebend für die Nutzung der Cloud waren zwei Faktoren. Zum einen erzwingt die Datenschutz-Grundverordnung (siehe Beitrag auf Seite 13) einen neuen Umgang mit personenbezogenen Daten. Zum anderen waren die Server in der Systemzentrale in die Jahre gekommen und sollten 2018 ausgetauscht werden, was hohe Investitionen in Hardware und Software-Lizenzen bedeutet hätte. „Wir haben alternativ eine Cloud-Lösung durchkalkuliert“, berichtet IT-Koordinator Reiner Joseph. „Das Mietmodell ist auf lange Sicht kostengünstiger und bietet darüber hinaus zahlreiche Vorteile.“ So können die Beschäftigten mit den

neuesten Softwareversionen arbeiten und im Home-Office oder unterwegs am Notebook auf ihre Daten zugreifen. Auch die IT-Sicherheit mit Virenschutz und Firewalls ist Sache des Cloud-Anbieters. Weil dieser viele Kunden unter Vertrag hat, kann er sich umfangreiche Sicherheitssysteme leisten. Daten in der Cloud sind deshalb oft besser geschützt als in Inhouse-Systemen.

Hinzu kommen weitere, für Reiner Joseph besonders wichtige Punkte: Das Lizenzmanagement entfällt komplett, die Administration ist personenunabhängig und stark vereinfacht. Stellt die Systemzentrale etwa neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein, genügt es, ein Formular mit wenigen Punkten auszufüllen. Kurz darauf ist der neue Arbeitsplatz eingerichtet, samt aller Zugangsberechtigungen, der Mailadresse und der Telefondurchwahl.

Service für die Partner

Die Verlagerung der IT in die Cloud ist auch für die 24plus-Partner eine attraktive Lösung. Partner, die vor IT-Investitionen stehen, sind herzlich zum Erfahrungsaustausch eingeladen.

Sobald Sabrina Kurz morgens den Rechner startet, arbeitet sie in der Cloud.

Sabrina Kurz is working in the cloud as soon as she starts up her PC in the morning.

System headquarters in the cloud

When Sabrina Kurz starts up her computer in the morning, nothing unexpected happens: The employee from the accounting department enters her password and the Windows 10 desktop appears on the screen. Sabrina Kurz opens several files on her hard drive via double click. However: Her computer and the computers of all of her colleagues in Hauneck are only display devices – without hard drives, without their own computing power. As of May 2018, the system headquarters stores all data and applications in the cloud. The phone system is a thing of the past, too: Calls are done via Voice over IP.

Software as a service, application service providing, cloud computing: The IT sector has many technical terms for offering IT applications as services. In the past, rental models often failed because of insufficient transmission capacities and the costs of data transfer. With the arrival of broadband connections and well-developed services, these obstacles are a thing of the past. On the whole, the relocation of

the system headquarters' IT into the fuldacloud, a service of the IT company Your Admins, went smoothly.

Cost advantages

Two factors tipped the scale in favour of using the cloud. On the one hand, the General Data Protection Regulation (see our report on page 13) demands a new approach to personalised data. On the other hand, the servers in the system headquarters

had reached their best-before date and were supposed to be replaced in 2018, which would have entailed large investments into hardware and software licenses.

“We had calculated the costs for a cloud solution as an alternative“, says IT coordinator Reiner Joseph. “The rental model is cheaper in the long run and still has numerous advantages.“ Employees are able to work with the latest software versions and can access their data in the home office or en route via notebook. The cloud provider also assumes IT security, including anti-virus protection and firewalls. Since this provider services many customers, they can afford comprehensive security systems. That is why data is often more secure in the cloud than in in-house systems.

There are further aspects that are particularly important to Reiner Joseph: Licensing management can be dispensed with completely; administration is independent of individual people and strongly facilitated. If, for instance, the system headquarters employs new personnel, entering a short form is sufficient. It does not take long before the new workplace is set up – including all access authorisations, the e-mail address and the phone extension.

Service for the partners

The relocation of the IT into the cloud is an attractive solution for the partners as well. We would like to invite partners who plan to invest into IT to share our experience.

Daten sind bei 24plus in guten Händen

Daten sind das neue Gold. Computerexperten beziffern den Wert einer Kontaktschnittstelle, sei es eine Handynummer oder eine Mailadresse, auf 40 US-Dollar. Wer WhatsApp erlaubt, die Kontaktliste des Mobiltelefons mit 100 Adressen zu importieren, hat dem Instant-Messaging-Dienst nach dieser Rechnung 4.000 US-Dollar geschenkt! Daten sind aber nicht nur eine Ware für Internetkonzerne. Das Recht auf informationelle Selbstbestimmung ist ein Grundrecht. Deshalb ist die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) mehr als nur das bürokratische Monster, das Kritiker in ihr sehen.

Auch die Logistik ist von der DSGVO betroffen. Ein wichtiger Bereich sind personenbezogene Kundendaten aus dem rapide wachsenden Onlinehandel. Wenn Max Mustermann bei der Internet-Bestellung eines Fahrradanhängers die Lieferadresse, Handynummer und Mailadresse angibt, um sich über den Sendungsstatus informieren zu lassen, lassen sich die Daten mühelos zu einem Käuferprofil kombinieren. Diese Daten reisen mit den Auftragsdaten mit: vom Webshop zum Hersteller des Radanhängers oder zu dessen Kontraktlogistiker, zum Versand- und Empfangsspediteur, zu Nahverkehrsunternehmern und vielen anderen Beteiligten der Logistikkette. Die Brisanz: Fühlt sich Max Mustermann durch Werbung für Fahrradbekleidung belästigt, kann er nach der neuen Rechtslage Auskunft verlangen, was mit seinen Daten geschehen ist – und macht

so alle Beteiligten der Logistikkette auskunftspflichtig.

Spediteure, keine Adresshändler

„Mit Kundendaten sind wir immer schon verantwortungsvoll umgegangen“, sagt Reiner Joseph, IT-Koordinator bei 24plus. „Unsere Partner sind Spediteure, keine Adresshändler.“ Allerdings nimmt die DSGVO 24plus und die 24plus-Partner jetzt in die Pflicht, den Datenschutz zu formalisieren. So sind Verzeichnisse zu führen, in denen festgehalten ist, wer mit personenbezogenen Daten in Berührung kommt und welche Vorkehrungen getroffen werden, damit die Daten geschützt bleiben. Auch die Datensicherung ist Teil des Mechanismus und muss regelmäßig überprüft werden. Die Umsetzung der DSGVO, so IT-Experte Reiner Joseph, „hat große Ähnlichkeit mit der Einführung eines QM-Systems.“



Wird bei der Bestellung des Fahrradanhängers der Datenschutz missachtet, gibt es Krach!

If data protection is disregarded when ordering a bike trailer, there's going to be trouble!

Um das Rad nicht mehrfach erfinden zu müssen, hat 24plus ein Konzept entwickelt, dem sich die Partner anschließen können. „Anfang 2018 haben wir die Partner mit Webinaren für das Thema sensibilisiert“, berichtet Joseph. „Wir geben den Partnern nun Checklisten und andere Arbeitsinstrumente an die Hand, um die DSGVO-Anforderungen gezielt umzusetzen.“ Eine Möglichkeit, den Aufwand für den Datenschutz zu ver-

ringern, besteht im Outsourcing der Datenverarbeitung. Über das Instrument der Auftragsdatenverarbeitung etwa wird ein Teil der Verantwortung für den Datenschutz an Dritte übertragen, die sich dann unter anderem um die DSGVO-konforme Datenlöschung kümmern. Auch aus diesem Grund (siehe Beitrag Seite 12) hat sich die Systemzentrale von 24plus für den Cloud-Anbieter Your Admins entschieden.

24plus takes good care of data

Data is the new gold. IT experts estimate the value of a contact interface — such as a phone number or e-mail address — at 40 US Dollars. If you allow WhatsApp to import a contact list from your cell phone that contains 100 addresses, you are giving the instant messaging service 4,000 US Dollars! However, data is not just a commodity for internet companies. Informational autonomy is a fundamental right. That is why the General Data Protection Regulation (GDPR) is more than the bureaucratic monster its critics make it out to be.

The GDPR affects logistics, too. An important area is personalised customer data in the rapidly growing e-commerce sector. If John Doe enters his delivery address, cell phone number and e-mail address when he orders a bike trailer in order to track his shipment, the data can effortlessly be combined into a customer profile. This data accompanies the order data: from the online store of the bike trailer's manufacturer or to their

contract logistician; to the shipping and receiving freight forwarder, to short distance transport companies and to many other parties involved in the logistics chain.

The currency of the issue: If John Doe feels bothered by advertisements for bike clothing or other supplies, the new legislation allows him to inquire what happened to his data – thereby making every party involved in the logistics chain liable to disclose.

Freight forwarders, not data dealers

“We have always treated customer data responsibly”, says Reiner Joseph, IT coordinator at 24plus. “Our partners are freight forwarders, not data dealers.” However, the GDPR now compels 24plus and the 24plus partners to formalise data protection. This necessitates keeping a record of processing activities which contains information about who comes into contact with personalised data and which measures are taken to protect the data. Data storage is also part of the mechanism and has to be assessed regularly. The implementation of the GDPR, according to IT expert Reiner Joseph, “is very similar to the introduction of a QM system.”

Instead of reinventing the wheel, 24plus has developed a concept

from which the partners can benefit. “In early 2018, we made our partners aware of the topic through webinars”, reports Joseph. “We provide our partners with checklists and other tools with which they can adjust to the GDPR requirements.” Outsourcing data processing is one possibility of decreasing the effort for data protection.

Via commissioned data processing, for instance, part of the responsibility for data protection is transferred onto third parties, who then attend to GDPR-compliant data deletion. This is one of the reasons why the 24plus system headquarters have decided in favour of the cloud provider Your Admins (see the article on page 12).

Innovations-Quartett

Im Nutzfahrzeuggestrich kündigt sich eine Vielzahl an technischen Innovationen an. Was kommt auf uns zu – und was halten die Praktiker der 24plus-Partner davon?

Platooning Platooning



Prinzip	Die elektronische Deichsel
Concept	The electronic drawbar
Wer ist dabei?	Alle Großen: Mercedes-Benz, MAN, Scania, DAF, Iveco, Volvo, dazu Zulieferer wie Bosch, ZF, Knorr-Bremse, Continental, Schaeffler ...
Who is on board?	All the big players: Mercedes-Benz, MAN, Scania, DAF, Iveco and Volvo as well as suppliers such as Bosch, ZF, Knorr-Bremse, Continental, Schaeffler ...
Was bringt's?	15 Prozent weniger Diesel und CO ₂ , Personalkosteneinsparung unbekannt
What is it good for?	15 per cent less Diesel and CO ₂ , savings in personnel costs unknown
Wie weit ist die Technik?	Einsatz unter anderem im digitalen Testfeld auf der A9 zwischen München und Nürnberg
How far along is the technology?	Currently in use in a digital test field on the A9 between Munich and Nuremberg.



Was sagt Herbert Weber, Geschäftsführer beim Partner Lagermax, dazu?

Wir können uns nur wünschen, dass Platooning in der Realität ankommt. Die Fahrerproblematik wird uns in absehbarer Zeit in große Probleme stürzen und Platooning kann eine Lösung sein. Wenn die Technik

ausgereift ist und es entsprechende gesetzliche Rahmenbedingungen gibt, wird wohl kein Weg daran vorbeiführen: Fahrer können im Lkw-Verband ihre Ruhezeiten nehmen, der Spritverbrauch sinkt durch das Windschattenfahren und der Verkehr auf der Straße wird sicherer werden. Die derzeit laufenden Testprojekte werden zeigen, was die elektronische Deichsel tatsächlich kann. Vielleicht fahren wir ja in ein paar Jahren schon unsere Linie zu den Hubs im Platoon. Aus meiner Sicht ist jeder Beitrag für eine bessere Zukunft in unserer Branche willkommen.

What does Herbert Weber, head of partner Lagermax, have to say?

We can only hope that platooning becomes a reality. In the short term, the skilled driver shortage will present us with major problems and platooning can be one solution. When the technology and the corresponding legal framework are fully developed, there is going to be no way around it: In the truck convoy, drivers would be able to spend their rest periods, fuel consumption would decrease due to slipstreaming and road traffic would become safer. The currently running test projects will show what the electronic drawbar is actually capable of. Our transports to the hubs might be platooning in just a few years. In my opinion, every contribution to a better tomorrow is welcome in our sector.

Vollautonomes Fahren Fully automated driving



Prinzip	Unbemannt unterwegs
Concept	En route without a driver
Wer ist dabei?	Alle großen Nutzfahrzeughersteller, dazu Tesla und die großen Zulieferer. Furore machte Volvo auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 mit einer fahrerlosen elektrischen Zugmaschine in Sportwagenoptik
Who is on board?	All major manufacturers of commercial vehicles, also Tesla and major suppliers. At the IAA Commercial Vehicles 2018, Volvo made a splash with a driverless electronic truck designed like a sports car
Was bringt's?	Personalkosteneinsparungen
What is it good for?	Savings in personnel costs
Wie weit ist die Technik?	Konzeptstudien, erste Praxistests bei der Müllabfuhr in Schweden
How far along is the technology?	Concept studies, the Swedish rubbish collection service is conducting first practical tests



Was sagt Heinz Wolf, Mitglied der Geschäftsleitung beim 24plus-Partner Wolf in Straubing, dazu?

Wenn die Nutzfahrzeughersteller im bisherigen Tempo weiterforschen, entwickeln und testen, bin ich mir sehr sicher, dass die Technik beim autonomen Fahren große Fortschritte machen wird. Die technische Entwicklung ist aber nur die eine Seite der Medaille, die andere

ist der gesetzliche Rahmen. Wer haftet bei Unfällen? Wer wird überhaupt die gesetzlichen Rahmenbedingungen setzen – ein Bundesland, der Bund oder die Europäische Union? Solange diese Fragen nicht beantwortet sind, ist es sehr schwer, eine Prognose abzugeben.

What does Heinz Wolf, member of the management at 24plus partner Wolf from Straubing, have to say?

If the commercial vehicle manufacturers continue to research, develop and test at the current pace, I am confident that autonomous driving technology is going to make major strides. The technological development is but one side of the coin; the other is the legal framework. Who is liable in case of accidents? Who is going to pass the legislation – one of the German federal states, the federal government or the European Union? As long as these questions remain unanswered, it is difficult to make a prediction.

Innovation quartet

There are several technical innovations coming to the commercial vehicle sector. What can we expect – and what do the practitioners of the 24plus partners think?

Batterieelektrisches Fahren

Battery-electric driving



Prinzip	Öko-Strom im Lithium-Ionen-Akku
Concept	Green electricity in the lithium-ion battery
Wer ist dabei?	Alle großen Nutzfahrzeughersteller, dazu Tesla und namhafte Zulieferer
Who is on board?	All major manufacturers of commercial vehicles, also Tesla and major suppliers
Was bringt's?	Im Prinzip CO ₂ -freie Transporte
What is it good for?	Virtually CO ₂ -free transports
Wie weit ist die Technik?	Kleinserien, gegenüber dem Pkw hinkt die Entwicklung beim Lkw um Jahre hinterher
How far along is the technology?	Small-batch production; as opposed to passenger cars, the development for trucks is several years behind



Was sagt Andreas Krüger, Geschäftsführer beim 24plus-Partner Krüger Internationale Spedition in Göttingen, dazu?

Wichtig beim elektrischen Lkw ist, dass er generell nur mit Strom aus regenerativen Energien betankt und dass bei der Herstellung der Batterien die Umwelt nicht so sehr wie momentan verpestet wird.

Die Reichweite geben die Hersteller mit derzeit rund 200 Kilometern an. Faktisch wird es wohl weniger sein, gerade im Winter. Damit sind batteriebetriebene Lkw allenfalls für den Verteilerverkehr im terminalnahen Umfeld geeignet, zum Beispiel in der City-Logistik – und selbst dort nur mit Einschränkungen. Als Zwischenlösung kann ich mir Hybrid-Fahrzeuge vorstellen.

What does Andreas Krüger, head of 24plus partner Krüger Internationale Spedition from Göttingen, have to say?

For the electronic truck, it is important that only electricity from renewable sources is used and that the manufacturing of the batteries is not as taxing on the environment as it is right now. The manufacturers are currently declaring a range of roughly 200 kilometres. In practice, it will probably be less than that, especially during the winter. Therefore, battery-powered trucks are at best suited for distribution transport close to the hub, for example in city logistics – and even then there are limitations. I can imagine hybrid vehicles to be an interim solution.

Was halten Sie von den vier Zukunftsentwicklungen?

What do you think of the four developments for the future?

Diskutieren Sie mit auf Facebook!
Join our discussion on Facebook!



Oberleitungs-Lkw

Overhead line for trucks



Prinzip	Elektro-Lkw an der langen Leine
Concept	Electric trucks on the long leash
Wer ist dabei?	Bundesumweltministerium, Energieversorger, Siemens, Logistiker
Who is on board?	The German Federal Environment Ministry, energy suppliers, Siemens, logisticians
Was bringt's?	Im Prinzip CO ₂ -freie Transporte
What is it good for?	Virtually CO ₂ -free transports
Wie weit ist die Technik?	Teststrecken an der A 1 in Schleswig-Holstein, an der A 5 in Hessen, an der B 462 in Baden-Württemberg (in Planung oder im Bau)
How far along is the technology?	Test tracks at the A 1 in Schleswig-Holstein, at the A 5 in Hesse and the B 462 in Baden-Württemberg (planned or under construction)



Was sagt Heinz Fischer, Geschäftsführer beim 24plus-Partner BKV-Logistik in Rheinstetten, dazu?

Man darf sich dem nicht verschließen, der Oberleitungs-Lkw kann in Zukunft für manche Zwecke eine interessante Option sein. Das Prinzip ist über 100 Jahre alt, vielleicht gelingt diesmal der Durchbruch.

Aktuell haben wir aber bei der Infrastruktur andere Sorgen: Der Zustand der Straßen ist schlecht, es fehlen Tausende Lkw-Parkplätze. Die Fahrer sind wirklich entnervt, weil sie ihr Fahrzeug auf abenteuerliche und teilweise lebensgefährliche Weise abstellen müssen – und die Unternehmer sind es im selben Maße. Außerdem schreit die ganze Wirtschaft nach Flexibilität. Ob das Fahren wie auf Schienen das Richtige ist? Ich glaube fest daran, dass wir den Lkw-Fahrer noch sehr lange Zeit brauchen werden.

What does Heinz Fischer, head of 24plus partner BKV-Logistik from Rheinstetten, have to say?

We should be open to the development. The overhead line for trucks can be an interesting option for some endeavours in the future. The concept has existed for more than 100 years; maybe the breakthrough will come this time. Currently, however, we have other problems where infrastructure is concerned: The roads are in bad condition and we are short thousands of truck parking spaces. The drivers are irritated because they have to park their vehicles in adventurous and partially life-threatening ways – and the entrepreneurs are irritated to the same degree. Additionally, the economy is demanding flexibility. Is driving like on rails still the way to go? I firmly believe that we are going to need drivers for a very long time yet.

Läuft!

Philipp Lutsch ist gelernter Kfz-Mechatroniker, 25 Jahre jung, arbeitet seit anderthalb Jahren in der Werkstatt des 24plus-Partners Spedition Kleine – und hat im Grunde gar keine Zeit für Interviews mit der 24plusPunkte. In der Werkstatt steht ein Nahverkehrs-Lkw mit defektem Kühler, das Auto muss heute noch auf die Straße zurück. Für die Reparatur sind vier bis sechs Stunden veranschlagt. Eine kurze Ausfallzeit wäre natürlich besser!

Damit ist bereits erklärt, weshalb neben der Spedition Kleine viele andere 24plus-Partner eine Nutzfahrzeugwerkstatt unterhalten. Der Reparaturbetrieb im eigenen Haus ist oft schneller als die Vertragswerkstatt. „Bei uns gibt es keine Termine und keine Wartezeit“, weiß der Mechatroniker. „Zudem kann die eigene Werkstatt günstiger arbeiten, unser Stundensatz ist halb so hoch wie in einer Vertragswerkstatt.“ Ein weiterer Vorteil der internen Lösung: Die Mitarbeiter der Werkstatt sind über die Historie, die Fahrleistung und den Einsatzzweck aller 67 Lkw des Kleine-Fuhrparks genau im Bilde. Daher können sie die Wartungsintervalle an den Bedarf anpassen und bei Schäden genau einschätzen, ob sich die Reparatur lohnt.

Die Aufgabenteilung zwischen der eigenen Werkstatt und externen An-



bietern ist bei der Spedition Kleine genau geregelt. Arbeiten, die sich auf die Garantie auswirken, übernimmt die Vertragswerkstatt. Für alles, was mit der Bereifung zu tun hat, gibt es einen Spezialdienstleister. Der große Rest, vom Birnchenwechsel über die

Instandsetzung einer blockierenden Hebebühne bis zum Getriebetausch, passiert in der eigenen Werkstatt. Entsprechend professionell ist die Ersatzteilversorgung organisiert, ein in Einzelteile zerlegter Lkw lagert in der Werkstatt. „Uns kommt zugute, dass

wir bis auf eine Ausnahme einen reinen Mercedes-Fuhrpark einsetzen“, erklärt Philipp Lutsch, der sich längst vom Kfz-Mechatroniker zum Nutzfahrzeugexperten gemauert hat.

Dass es so kam, hat er der Aufmerksamkeit der Personalabteilung der Spedition Kleine zu verdanken. Als er vor anderthalb Jahren in die Region zog, suchte er für die Übergangphase einen Job und bewarb sich bei seinem heutigen Arbeitgeber als Lagerhelfer. Angeboten wurde dem gelernten Mechatroniker stattdessen die besser dotierte Stelle in der Werkstatt. Den Wechsel von der Pkw-Werkstatt in die Nutzfahrzeugwerkstatt einer Spedition hat er nicht bereut. Die Aufgaben sind abwechslungsreich, die Arbeitszeiten geregelt. „Frühshift geht von 7 bis 16 Uhr, Spätschicht von 10 bis 19 Uhr“, sagt der Mechatroniker, der sich nun wieder dem defekten Kühler zuwendet: „Der Fahrer braucht schnell sein Fahrzeug!“

Weitere Berufsbilder in der Logistik finden Sie ab Ausgabe 2/2016 der 24plusPunkte.

Up and running

Philipp Lutsch is an automotive mechatronics technician, is 25 years young, and has been working in the commercial vehicle repair shop of 24plus partner Spedition Kleine for 18 months – and realistically has no time for interviews with the 24plusPunkte. There is a short distance truck with a defect cooling system in the shop, and the truck needs to be back on the road today. Four to six hours is the estimated repair time. A short downtime would of course be better!

This already explains why, in addition to Spedition Kleine, many other 24plus partners operate a commercial vehicle repair shop. Repairing in-house is often faster than at an authorised repair shop. “We don’t have appointments or waiting times”, knows the mechatronic. “Also, the self-owned repair shop can work more cost-efficiently, our hourly rate is half that of an authorised repair shop.” Yet another advantage of the internal solution: The employees of the repair shop know the history, the mileage and the purpose of all

67 trucks of the Kleine fleet down to the last detail. Therefore, they are able to adjust maintenance intervals to the demand and precisely assess whether or not a repair is worth it in case of damages.

The task division between the in-house garage and external suppliers is precisely regulated at Spedition Kleine. Tasks that will affect the warranty are assumed by an authorised repair shop. Everything that has to do with tyres is carried out by a special service provider. The large remainder, from changing light bulbs

to overhauling a jammed lifting platform and transmission exchange, goes down in the self-owned repair shop. The spare part supply is correspondently professionally organised; a truck broken down to its individual parts is stored in the garage. “We profit from having a fleet that consists exclusively of Mercedes vehicles, with only a single exception”, explains Philipp Lutsch, who has long since made the jump from automotive mechatronics technician to commercial vehicles expert.

For this, he has to thank the human resources department of Spedition Kleine. When he moved to the region a year and a half ago, he was looking for a job for the transitional period and applied to his current employer as a warehouse helper. However, what was offered to the trained mechatronic instead was the better paid job in the repair shop. He has



Further logistics professions can be found in the 24plusPunkte from issue 2/2016 onward.

not regretted making the switch from the car garage to the commercial vehicle repair shop of a forwarding company. The tasks are varied, the working times regulated. “The early shift is from 7 AM to 4 PM, the late shift is from 10 AM to 7 PM”, says the mechatronic, who now turns back towards the defect cooling system: “The driver needs his vehicle as soon as possible!”