

CargoTime

DAS MAGAZIN DER  CargoLine



Schutz mit System:

Wie Logistik- unternehmen für Sicherheit sorgen



Wie eine alte Tradition
den Osten Deutschlands
belebt [▶ Seite 10](#)



Wie CargoLine der
gegenwärtigen Wirtschafts-
situation trotzt [▶ Seite 16](#)



Wie Stückgut über Nacht
London, Lyon und Lodz
erreicht [▶ Seite 15](#)

Flexibel durch die Krise

Chancen nutzen

Europa in einem Tag



**„HELLE
KÖPFE IN DER
LOGISTIK
HABEN ALLES IM
BLICK!“**

Mit dem neuen **Integrationsportal** von EURO-LOG haben Logistikdienstleister alle Prozesse im Blick – die eigenen wie auch die mit Kunden und Partnern. Auf einem Bildschirm erkennen sie sofort, was in den verschiedensten Systemen läuft!

Je nach Bedarf und Wirtschaftlichkeit können sie beliebige Applikationen wie Transport-, Warehouse-, Rampen- oder Lademittelmanagement und vieles mehr modular und flexibel aufschalten. So machen sie bestehende Systeme wirtschaftlicher und intelligenter.

Stellen Sie Ihrem Kunden mit dem Integrationsportal ganz einfach Services zur Verfügung, die Ihr Wettbewerb nicht bieten kann.

Unter **www.eurolog.com** haben Sie
modernste IT- und Prozessintegration im Blick!



Lieber Leser,

wo man derzeitinhört, wird man mit schlechten Nachrichten konfrontiert. Auch an der Logistikbranche geht die Krise nicht spurlos vorbei. Für uns ist das jedoch kein Grund zur Panik oder zu Kurzschluss-handlungen, sondern vielmehr Anlass, über die Stärken von CargoLine und unsere weitere strategische Ausrichtung nachzudenken. Zu welchen Schlüssen mein Stellvertreter Peter Köster und ich kommen, lesen Sie auf den Seiten 16 und 17.

„Dünn, rissig und schutzbedürftig“ ist auch das weltweite Geflecht von Verkehrswegen und Datenleitungen, wie die Wochenzeitung DIE ZEIT anlässlich der terroristischen Anschläge von Mumbai im Dezember 2008 schrieb. Mit der Lösung alltäglicher Sicherheitsprobleme beschäftigen wir uns deshalb schon lange. CargoLine ist als Konsequenz Mitglied bei s.a.f.e. geworden. Die Organisation unterstützt Logistikdienstleister beim Aufbau eines präventiven Risiko-Managements. Neben Beratung bietet es eine Zertifizierung an, die bis zum Ende des Jahres für alle CargoLine-Partner abgeschlossen sein wird (Seite 4 ff.). Mit einem ganz anderen, alltäglichen Aspekt der Sicherheit, nämlich der beförderungssicheren Verladung, setzen wir uns auf Seite 18 auseinander.

Überraschendes förderten wir in Mecklenburg-Vorpommern zutage: Wo sich heute Touristen tummeln, wurde früher Rasenerz gefördert; bereits 1753 wurde ein erstes Eisenhüttenwerk gebaut. Mehr über die Ostseeregion und was unser Partner Sander Spedition mit den dort hergestellten Stahl- und Edelstahlteilen zu tun hat, erfahren Sie auf Seite 10. Ganz andere Waren transportiert die Hermann Maier Spedition KG in Singen in über 30 Länder: Bonbons und Instant-Tees, die aus Schweizer Kräutern hergestellt werden (Seite 8). Alle diese Güter können selbstverständlich auch mit unserem neuen Serviceangebot NightLineEurope NextDay (Seite 15) auf den Weg gebracht werden.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Jörg Peter Struck
Geschäftsführer

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

CargoLine GmbH
Waldstraße 37/18
63128 Dietzenbach
Telefon: 0 60 74/85 08-0
Telefax: 0 60 74/85 08-30
E-Mail: info@cargoline.de
Internet: www.cargoline.de

V.I.S.D.P

Jörg Peter Struck,
Geschäftsführer
CargoLine GmbH

REDAKTION

Sandra Durschang
(verantwortlich)

kiosk:mediendienste:

Ludwig Janssen,
Marion Kamp,
Stefan Kreuzberger

KONTAKT REDAKTION

sandra.durschang@cargoline.de

GESTALTUNG

kiosk:mediendienste:
Wolfgang Scheible

DRUCK

fva Fuldaer Verlagsanstalt GmbH
& Co. KG

FOTOS

Titel: Fionline
Seite 3: CargoLine

Seite 4: gettyimages

Seite 5: Marc Rigaud/Fotolia.com

Seite 6: Nokia

Seite 7: A.T. Kearney

Seite 8: Stephan Killewald/Fotolia.com

Seite 9: Mauritius Images

Seite 11: christian42/Fotolia.com

Seite 12: Mank GmbH, KG Bursped

Spedition GmbH & Co.

Seite 13: Interfracht-Tolimpex AG,

Sabine Abel für John

Spedition GmbH

Seite 14: Corbis

Seite 16, 17: CargoLine

Seite 18: BERUFSKRAFTFAHRER-

Zeitung

FOKUS

Sicherheit: Schutz mit System

➤ 4

Weltweit steuern Speditionen den Warenfluss. Doch das globale Wirtschafts- und Transportsystem wird immer verletzlicher. CargoTime erläutert, worauf es beim Risiko-Management ankommt.

Mit s.a.f.e. auf Nummer sicher

➤ 7

Ein Interview mit Alex Kotsiwos, der weiß, wie man Risiken im Transportwesen begegnet.

PRAXIS

Durchstarten mit Schweizer Alpenkräutern

➤ 8

Das Schweizer Unternehmen Domaco verarbeitet wertvolle Kräuter zu Bonbons und Instant-Tees. Die würzigen Produkte liefert die Hermann Maier Spedition in 30 Länder.

Flexibel durch die Krise

➤ 10

Die Stahl- und Edelstahlteile der Torgelower Metallwaren GmbH in Mecklenburg-Vorpommern finden weltweit Verwendung. Für den Transport sorgt der CargoLine-Partner Sander Spedition.

In Kürze

➤ 12

➤ Geschäftszahlen 2008 ➤ Gutes Image
➤ Vertrauenswürdige Partner ➤ Punktlandung mit NightLineFix ➤ Zentrales Dispositionssystem
➤ Sicherheitszertifizierung ➤ CargoLiner beweisen Herz ➤ Neue Partner ➤ CargoLine auf Eis

INTERNATIONAL

Innovativ und grün

➤ 14

Seit über 30 Jahren löst das schwedische Logistikunternehmen TransFargo knifflige Transportaufgaben und engagiert sich für den Umweltschutz.

Europa in nur einem Tag

➤ 15

Mit NightLineEurope NextDay stellt CargoLine Stückgut über Nacht in vielen Metropolen und Wirtschaftsregionen Europas direkt beim Empfänger zu.

STRATEGIE

Chancen nutzen

➤ 16

Jörg Peter Struck und Peter Köster erläutern im Gespräch die Auswirkungen der aktuellen Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Logistikbranche und beschäftigen sich mit den Stärken und der strategischen Ausrichtung von CargoLine.

AKTUELLES

Ladungssicherheit

➤ 18

CargoTime erläutert, wer für die Ladungssicherheit zuständig ist und was Beförderer und Auftraggeber zu beachten haben.

Produkte und Service

➤ 19

Partnerkarte

➤ 20



Schutz mit System

Weltweit steuern Speditionen den Warenfluss. Doch das globale Wirtschaftssystem wird immer verletzlicher. Nur wer seine Logistik vor Kriminalität und Terror schützt, kann auf Dauer bestehen. CargoTime erläutert, warum Sicherheit ein entscheidender Erfolgsfaktor ist und worauf es beim Risiko-Management im internationalen Warenverkehr ankommt.

► Ob Piraten vor der Küste Somalias, Demonstranten im Flughafen Bangkoks oder Terroristen mitten im Mumbai – die Schlagzeilen der vergangenen Monate zeigten: „Das Netz der wirtschaftlichen Globalisierung – jenes Geflecht aus Verkehrswegen und Datenleitungen, das Fabriken, Bevölkerungszentren, Verkehrsknoten und Rohstofflagerstätten zusammenhält – ist dünn, rissig und schutzbedürftig.“ So treffend beschrieb *„DIE ZEIT“* kürzlich die aktuelle Lage. Dabei ist sie eigentlich nicht neu. Spätestens seit den Anschlägen auf das World Trade Center wurde der Ruf nach Schutz immer lauter. Die Folge: Zahlreiche Sicherheitsrichtlinien verschärfen sich immens. Mit ihnen stiegen die Kosten und der Zeitaufwand für Logistik.

Terrorerschutz: Ein Damoklesschwert?

Bestes Beispiel sind die Antiterror-Verordnungen der EU (siehe CargoTime 1/2006). Demnach müssen alle Unternehmen – auch Spediteure – jeden Absender und Empfänger sowie jede Rechnungsadresse einer Sendung mit sogenannten „schwarzen Listen“ abgleichen, um jeglichen Kontakt mit verdächtigen Personen, Firmen oder Organisationen zu vermeiden und die Sendung gegebenenfalls zu stoppen. In der Fachsprache nennt man diesen Abgleich „Compliance“.

Bei Missachtung drohen den Betroffenen bis zu 15 Jahre Gefängnis, Geldbußen von bis zu 500.000 Euro, eine starke Einschränkung ihrer Geschäftstätigkeit sowie die Gefahr, selbst auf einer schwarzen Liste zu landen. „Ohne eine ausgeklügelte und ständig aktualisierte Software könnten wir den extremen Antiterror-Anforderungen überhaupt nicht nachkommen“, meint Jörn Peter Struck, Geschäftsführer der CargoLine. „Besagte Anwendung nimmt uns und unseren Kunden jede Menge Arbeit ab.“ Sie vergleicht blitzschnell sämtliche Adressen mit den aktuellsten Boykott-Listen der EU, wobei sie unterschiedliche Schreibweisen

und Tippfehler berücksichtigt. „Nur so finden wir die Stecknadel im Heuhaufen“, so Struck.

Während man die Strafen rasch und deutlich formulierte, bleibt die praktische Umsetzung der Verordnung bis heute in vielerlei Hinsicht offen. So gibt es immer wieder Probleme – beispielsweise bei der Transkription arabischer Namen oder bei Verwechslungen. „Ab und zu schlägt unsere Compliance-Software tatsächlich aus“, sagt Struck. „Zum Glück handelt es sich in der Regel jedoch um Missverständnisse aufgrund unvollständiger Adressdaten.“ Aber was, wenn nicht? Wohin mit der Ware? Und wer übernimmt mögliche Schadenersatzansprüche? Auf derartige Fragen liefert die EU bis heute keine Antworten.

Die Logistik-Initiative Hamburg, zu der die Bursped-Gruppe – ein Gesellschafter der CargoLine – gehört, will das nicht länger hinnehmen. Sie rief jüngst den Arbeitskreis „Supply Chain Security“ ins Leben, welcher Vorschläge zur Entschärfung der

Rechtsnormen formuliert. Denn für kleine und mittelständische Unternehmen sei die Einhaltung der Terrorenschutz-Vorschriften nahezu unmöglich. Und nicht nur für sie: Der Hamburger Hafen, an dem jährlich stolze zehn Millionen Container umgeschlagen werden, steht ebenfalls in Gefahr, aufgrund des hohen Prüfungsaufwands zu erlahmen.

Mit Bürokratie Zeit und Geld sparen

Dass Bürokratie durchaus positive Seiten haben kann, zeigt die Weltzollorganisation. Sie will verbesserte Rahmenbedingungen für ein modernes Risiko-Management schaffen, um internationale Lieferketten besser abzusichern. Wesentliches Element ihrer Initiative ist die Einführung des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“, auch bekannt als „Authorised Economic Operator“ – kurz AEO (siehe CargoTime 2/2008). Ein Unternehmen, das sich so nennen darf, gilt als äußerst vertrauenswürdig und profitiert von zahlreichen Zollvereinfachungen wie verkürzten Anmeldeverfahren oder selteneren Überprüfungen von Waren und Unterlagen.



Die Compliance-Software, die CargoLine einsetzt, gleicht Absender und Lieferadresse mit den Antiterror-Daten ab.

Seit Anfang vergangenen Jahres können in der EU ansässige Firmen den AEO-Status beantragen. Bislang haben allerdings erst wenige davon Gebrauch gemacht. Was wohl an den hohen Anforderungen liegt: Wer beispielsweise ein AEO-F-Zertifikat anstrebt – den Status in seiner umfassendsten Form – muss nicht nur gut geführte Geschäftsbücher und seine Zahlungsfähigkeit belegen, sondern darüber hinaus zahlreiche Sicherheitsstandards erfüllen.

Bereits sechs CargoLine-Partner verfügen über ein solches AEO-F-Zertifikat: BHS in Bremen, Brigl in Südtirol, Koch International in Osnabrück, Nellen & Quack in Mönchengladbach, Rotra in Holland und Schäflein in Röhlein. Zwölf haben aktuell das Zertifikat beantragt. „Unsere Kunden im internationalen Warenmanagement verlassen sich also auf besonders zuverlässige Partner, welche Zeit und damit Geld sparen“, erläutert Struck.

Mehr als einen Schritt voraus

Die frühzeitige Installation einer Compliance-Software und der AEO-Status sind nur einige Beispiele für das proaktive Handeln der CargoLine. Schulungen für Ladungssicherung und Gefahrguttransporte sowie die freiwillige Verplombung des gesamten Direkt-, Begegnungs- und Hubverkehrs tragen ebenfalls zum Sicherheitspaket des Netzwerks bei. Hinzu kommt die moderne Sendungsnachverfolgung per CEPRA II, ein internetbasiertes System, mit dem Kunden in Echtzeit ihre Packstücke lokalisieren können.

Damit nicht genug. So traten die CargoLine-Partnerunternehmen jüngst „s.a.f.e.“ bei – einer „Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition“ (siehe Interview Seite 7). Die Organisation unterstützt Logistikdienstleister beim Aufbau eines präventiven Risiko-Managements, um die Gefahr von Diebstahl, Raub oder Betrug zu mindern. Ferner führt sie eigene Ermittlungen durch:



Dank s.a.f.e. wird der Transport solcher begehrter Objekte noch sicherer.

Erst kürzlich deckte sie in Berlin illegale Veräußerungen von Paletten und Gitterboxpaletten im Wert von mehr als 100.000 Euro auf. „Derartige Delikte sind in der Stückgut-Branche weitaus üblicher als Terror – ein Thema, bei dem man viel mit der Angst der Beteiligten spielt“, gibt der CargoLine-Geschäftsführer zu bedenken.

Ein besonders hohes Sicherheitsniveau

Neben kompetenter Beratung bietet die Aktionsgemeinschaft ihren Teilnehmern eine Zertifizierung an, welche ihnen zugleich den Erwerb des AEO-Status erleichtert. Dazu analysiert s.a.f.e. zunächst mögliche Schwachstellen der Spedition: Vom Betriebsgelände und den Bürogebäuden über die LKW, Lager- und Umschlaghallen bis hin zu organisatorischen und personellen Sicherungsmaßnahmen wird alles durchleuchtet. Auch Prozesse wie die Be- und Entladung, notwendige Kontrollen oder Dokumentationen werden genauestens untersucht. Insgesamt müssen die Teilnehmer etwa 90 Fragen beantworten – mit dabei zahlreiche „K-o-Fragen“: Fehlt beispielsweise eine Einbruchmeldeanlage, gibt es kein Zertifikat.

Amm (Nürnberg), BHS (Bremen), Jeschke (Hamburg), Köster & Hapke (Hannover), Schmidt-Gevelsberg (Schwelm) und Wackler (Göppingen) sind bereits s.a.f.e.-zertifiziert; Bursped in Hamburg sowie Nellen & Quack (Mönchengladbach) trumpfen sogar mit einem „s.a.f.e.-plus“-Zertifikat auf, das auch weitere CargoLine-Standorte in Kürze erhalten. Es bescheinigt Logistikstandorten, an denen man überwiegend Dienste für wertvolle und somit diebstahlgefährdete Güter erbringt, ein besonders hohes Sicherheitsniveau. Derartige Speditionen haben im s.a.f.e.-Audit noch mehr Kriterien zu erfüllen, die bis ins Detail definiert sind: Ihre Videoüberwachung beispielsweise muss Aufnahmen mit 1,25 Bildern pro Sekunde aufweisen und die Speicherkapazität sollte für mindestens 30 Tage reichen.

Gut zu wissen: Bis Ende des Jahres werden alle deutschen CargoLine-Partner s.a.f.e.- oder s.a.f.e.-plus-zertifiziert sein. Dann hat das Netzwerk den Transport wieder ein bisschen sicherer gemacht. ◀

Mit s.a.f.e. auf Nummer sicher

Sie wollen der Kriminalität einen Riegel vorschieben: Darum schlossen sich die 45 deutschen CargoLine-Standorte der „Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition“ (s.a.f.e.) an. Ein Interview mit Alex Kotsiwos, der genau weiß, wie man Risiken im Transportwesen begegnet.

► **Herr Kotsiwos, wie groß ist der Schaden, der Speditionen durch Kriminalität entsteht?**

Nach einer Studie der EU betrug er 2004 etwa 8,25 Milliarden Euro. Davon entfielen zirka 1,5 Milliarden auf Deutschland. Allerdings ist die Dunkelziffer weit größer, da viele Delikte nicht angezeigt und statistisch nicht erfasst werden. Auch 2009 dürften die Schäden wieder im Milliardenbereich liegen, da die Bedrohungen zunehmen. Hinzu kommt, dass viele Dienstleister unter Kostendruck stehen und bei der Sicherheit sparen.

Was wird gestohlen und wer sind die Täter?

Alles, was sich gut verkaufen lässt. Bevorzugt Unterhaltungselektronik, aber auch Reifen, Textilien oder Metalle. Manchmal verschwinden ganze Fahrzeuge samt Auflieger. Die Täter kommen von außen oder finden sich im eigenen Personal. In der Regel sind sie gut organisiert, extrem schnell und intelligent. Sie bewerben sich als Fahrer oder Lagerpersonal, um ihre Diebstähle vorzubereiten und durchzuführen. Gelegenheit macht ebenso Diebe.

Können Sie typische Schwachstellen nennen?

Da gibt es viele – ob baulicher, technischer, personeller oder organisatorischer Natur. Ein Beispiel sind mangelnde Kontrollen an Schnittstellen wie der Übernahme von Sendungen. Bei den LKW wiederum vermissen wir oft Alarm- und GPS-Anlagen. Zudem

gibt es immer noch Fahrzeuge mit Planen, die sich leicht aufschlitzen lassen.

Auf welche Weise kann man sich schützen?

Durch moderne Fahrzeuge, Melde- und Zaunanlagen, Videoüberwachungen, exakte Zufahrts- und Zutrittsregeln, gute Beleuchtung im Außenbereich, klare Regeln für Schlüssel und Ausweise. Ebenso durch Wachpersonal, das jeden kennt, sowie Verantwortliche, die Kontrollen durchführen, zum Beispiel beim Scannen von Plomben und Ware. Ferner sollten der Bürobereich und die EDV besonders geschützt sein, um Wirtschaftskriminalität und Sabotage vorzubeugen.

Für die Videoüberwachung gibt es neuerdings das „Barcode-Matching“. Worum geht es hier?

Dabei werden Scan-Daten mit Videobildern

verknüpft. So kann man in der Videosequenz genau sehen, wenn eine Person den Barcode einer Ware für einen bestimmten Empfänger scannt. Der Zustand der Packstücke lässt sich genau erfassen und verfolgen.

Wie unterstützen Sie Speditionen?

Im Idealfall implementieren wir einen kompletten Sicherheitskreislauf. Zunächst analysieren wir die Schwachstellen, dann entwickeln wir ein individuelles Schutzkonzept. Zudem führen wir zahlreiche Kontrollen durch, zum Beispiel bei besagten Schnittstellen. Auch Präventivmaßnahmen, das wichtigste und kostengünstigste Instrument, zählen zu unserer Arbeit. Darüber hinaus informieren und schulen wir das Personal – insbesondere Fahrer, für die wir ein spezielles Verhaltenstraining bei Überfällen anbieten. Schließlich arbeiten die Täter heute mit allen Mitteln: Sie setzen den Mobilfunk außer Kraft, tragen falsche Polizeiuniformen, springen auf fahrende LKW oder täuschen Unfälle vor. Mancher Fahrer hat durch unser Training schon sein Leben gerettet! Und die Ware natürlich auch.

Die deutschen CargoLine-Partner lassen sich derzeit von s.a.f.e. zertifizieren oder verfügen bereits über ein entsprechendes Zertifikat. Was haben sie und ihre Kunden davon?

Die Speditionen senken ihre Schadensquote und erfüllen die gesetzlichen Auflagen zum Terrorschutz. Zugleich schaffen sie einen wesentlichen Baustein für ihren Markterhalt und verbessern ihr Image. Ihre Kunden profitieren derweil von einem zuverlässigen Partner, bei dem sowohl ihre Ware als auch ihre Daten bestens geschützt sind: Der Versand erfolgt mit höchstmöglicher Genauigkeit – für Lieferversprechen ideal. ◀

ALEX KOTSIWOS



Alex Kotsiwos war 17 Jahre bei der Polizei und ist heute Geschäftsführer der SSD SAFE-Services Deutschland

GmbH. s.a.f.e. steht für Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition und ist ein Serviceverbund zur Optimierung der LogistikSicherheit.

Durchstarten mit Schweizer Alpenkräutern

Das Schweizer Familienunternehmen Domaco Dr. med. Aufdermaur AG verarbeitet wertvolle Kräuter zu Bonbons und Instant-Tees. Die würzigen Produkte liefert die Hermann Maier Spedition KG über das CargoLine-Netzwerk in 30 Länder auf allen Kontinenten.

► Auf Schweizer Wiesen duftet es im Frühling herrlich frisch und würzig. Hier gedeihen Pfefferminze, Schlüsselblume, Lungenkraut, Breit- und Spitzwegerich, Ringelblume und Schafgarbe. Jedes Jahr Anfang April beginnen die Kräuterbauern mit dem großflächigen Anbau der Pflanzen. Bis in den September hinein wird dann in den verschiedensten Regionen der Schweiz geerntet. Die meisten dieser Pflanzen sind traditionelle Heilkräuter und werden schon seit Jahrhunderten verwendet. Knapp 500 Tonnen getrocknete Kräuter wandern jährlich in Tees und konzentrierte Extrakte. Einen Teil davon verwendet das Traditionsunternehmen Domaco mit Sitz im schweizerischen Lengnau für die Herstellung von feinen Kräuterbonbons und -pastillen sowie für Instant-Tees.

Erfinder des Teegranulats

Vor rund 40 Jahren erfand Firmenchef Alfons Meier den Instant-Tee, ein einzigarti-

ges Granulat, das mittels eines speziellen Verfahrens hergestellt wird: Kräuterextrakte oder Früchtekonzentrate werden auf Traubenzucker oder Zucker aufgetragen. Zusammen mit weiteren Zutaten wie Zitronensäure, Schwarz- oder Grüntee wird die Masse leicht befeuchtet und zu Granulat geformt. Bei 50 Grad Celsius werden sie in nur zwei Minuten schonend im Luftwirbel getrocknet. „Das geschieht auf einem vibrierenden Förderband. Das Granulat wird dabei rückwärts in die Luft geschleudert, gedreht und quasi im Flug getrocknet“, erklärt Domaco-Verkaufsleiter Bernhard Vogt. Es bekommt dadurch eine physikalisch vergrößerte Oberfläche, ist völlig homogen und löst sich sofort vollständig in heißem oder kaltem Wasser oder Milch auf. Für das umweltfreundliche und natürliche Produktionsverfahren werden keine Hilfsstoffe verwendet.

Gegründet wurde das Unternehmen 1922, im Jahr 1962 übernahm es Alfons Meier mit seiner Ehefrau. Von zunächst 15 Mitarbeitern des Familienunternehmens ist die Unternehmensgruppe heute auf rund 200 angewachsen. Eine Vielzahl der Produkte wird im Auftrag für andere Firmen entwickelt und produziert. Die eigenen Marken werden unter den Namen Vitalp, Dr Doolittle's, Belart und Tiki in vielen deutschen Supermarkt- und Drogeriemarktketten vertrieben. 1982 zog das Unternehmen nach Lengnau in den Kanton Aargau und erweiterte in den Jahren 1993 und 2004 die

Produktionsfläche auf mehr als 15.000 Quadratmeter. Hier granulieren, agglomerieren, mischen und instantisieren die Mitarbeiter die Komponenten für Getränke, pressen Tabletten, zaubern aus aromatischen Fruchtsäften feine Gelees, kochen, gießen und formen Bonbons und Weichpastillen. Die Nachfrage nach diesen Schweizer Spezialitäten ist groß. Kunden gibt es in mehr als 30 Ländern auf allen Kontinenten. Das erfordert eine wohldurchdachte professionelle Logistik.

Traditionsunternehmen mit weltweiten Kontakten

Seit nunmehr 17 Jahren hat Domaco den Transport seiner Produkte fast ausschließlich in die Hände der Hermann Maier Spedition KG in Singen gelegt. Sie gehört zu den Pionieren im deutschen Speditionsgeschäft. Das traditionsreiche Familienunternehmen wurde bereits 1927 durch Hermann Maier gegründet. 1995 trat es CargoLine bei und wurde ein Jahr später Gesellschafter im Verbund. Der moderne Fuhrpark genügt höchsten Ansprüchen: Solo-LKW mit Hebebühne für den Nahverkehr, Sattelzüge mit Schiebeverdeck zur

DOMACO

Das im Jahr 1922 gegründete Familienunternehmen Domaco Dr. med. Aufdermaur AG im schweizerischen Lengnau produziert Kräuterbonbons und Instant-Tees und vertreibt sie als Eigenmarken und im Auftragsgeschäft. Rund 200 Mitarbeiter bedienen einen Markt in 30 Ländern weltweit.

www.domaco.com



Kranbeladung und Hängerzüge für die Aufnahme von Wechselbrücken. Der größte Teil der Fahrzeuge ist auf dem allerneuesten Standard und hat nach der Euro-5-Norm einen minimalen Schadstoffausstoß.

Täglich verlassen über 70 Transporte das Speditionslager auf den Weg in die ganze Welt. Innerhalb Europas werden die Systemverkehre des CargoLine-Netztes mit seinen Verbundpartnern genutzt. Das wissen auch die Schweizer Kräuterteehersteller zu schätzen, denn bei ihnen geht alles nach dem Prinzip „just in time“, erklärt Thomas Frey, Supply Chain Manager bei Domaco: „Wenn unser Kunde in England am 11. Februar das Teegranulat haben will, starten wir am 6. Februar den Produktionsprozess und die Spedition Maier holt es am 9. Februar ab. So benötigen wir keine Lagerkapazitäten.“ Auch die Konfektionsdosen werden zweimal am Tag angeliefert, fertig im Kunden-Layout samt Etiketten. Die auf Europaletten verpackten Teedosen verlädt die Spedition, die auch die gesamte weitere Abwicklung und Verzollung übernimmt.

Gleiche Augenhöhe

Das Unternehmen der Familie Meier in Lengnau ist mit dem Familienunternehmen Maier in Singen rundum zufrieden. „Wir hatten auch zeitweise andere Speditionen beauftragt“, erzählt Frey, „aber wir waren davon nicht sonderlich begeistert, da sie unsere Firmenphilosophie nicht verstanden haben. Die Spedition repräsentiert uns beim Kunden, ist wie eine Visitenkarte und daher legen wir sehr viel Wert auf den richtigen Partner.“ Deswegen hat das Unternehmen seine Zusammenarbeit mit Hermann Maier Spedition KG mittlerweile auf ganz Kontinentaleuropa ausgedehnt. „Wir sind auf gleicher Augenhöhe und haben schon fast ein familiäres Verhältnis. Die Kommunikation ist schnell und effektiv, hier wird nichts auf die lange Bank geschoben.“



Bei so viel Übereinstimmung war es für die Spedition auch keine Frage, für Domaco ein Konsignationslager in Singen einzurichten und bald auch in Frankreich. Von hier aus werden die Kunden in ganz Europa noch zeitgenauer beliefert. Partnerschaft heißt für die Spedition Maier aber auch unkonventionelle Hilfe in Notlagen. Ihr Produktionsleiter Jens-Peter Michel erinnert sich an einen Vorfall vor zwei Jahren: Am Wochenende war bei Domaco in einer Knetmaschine eine Schnecke ausgefallen. „Wir haben das Teil noch am Freitagabend abgeholt und zur Reparatur nach Deutschland gebracht. Am nächsten Montag war das Ersatzteil wieder in der Schweiz und die Produktion konnte nahtlos weiterlaufen.“

Auch Thomas Frey stellt den guten Service heraus: „Letztes Jahr hatten wir eine große Tee-Aktion in Deutschland mit 700 Paletten. Mit der Produktion waren wir schneller fertig als geplant. Wir mussten kurzfristig innerhalb von Stunden zusätzlich sechs LKW ordern, da wir sonst keinen Platz mehr gehabt hätten.“ In Zukunft wird die Spedition Maier auch einen großen Teil der Kommissionierung für Domaco erledigen. Die Kunden können dann noch flexibler bedient werden und müssen nicht gleich ei-

ne ganze Palette abnehmen. „Damit sind wir noch näher am Markt“, sagt Frey. „Übrigens“, bemerkt er, „bei der Aktion ging es um den ‘Schlafgut Tee’, eine beruhigende Kräutermischung.“ Als die Aktion zu Ende war, stand bei Domaco das Telefon nicht mehr still. „Die Menschen wollten wissen, wo sie den Tee kaufen könnten, weil sie ohne ihn nicht mehr so gut schliefen. Daher haben wir den Tee in Deutschland in unser Standard-Sortiment aufgenommen.“ Jetzt schlafen die Leute endlich wieder ruhig. ◀

SPEDITION MAIER

Die Hermann Maier Spedition KG mit Sitz in Singen wurde 1927 gegründet. Neben dem zentralen Logistikzentrum in Singen bestehen weitere Niederlassungen in Deutschland und in der Schweiz. Tätigkeitsschwerpunkte sind das nationale und internationale Stückgutgeschäft sowie Kontraktlogistik. Das traditionsreiche Familienunternehmen ist seit 1995 Mitglied im CargoLine-Verbund, seit 1996 als Gesellschafter. www.spedition-maier.de

Flexibel durch die Krise

Mecklenburg-Vorpommern ist eher für seinen Erholungswert bekannt denn für seine Industrie. Doch die Produkte der Torgelower Metallwaren GmbH finden in ganz Europa und Übersee Verwendung. Für den flexiblen und schnellen Transport sorgt der nordöstlichste nationale CargoLine-Partner Sander Spedition in Rostock.

► Gute Nachrichten sind derzeit selten. Und doch gibt es sie: In dem rund 11.000 Einwohner großen Städtchen Torgelow in Mecklenburg-Vorpommern, direkt am Stettiner Haff und an der Grenze zu Polen gelegen, schreibt die Torgelower Metallwaren GmbH seit 1991 leise ihre Erfolgsgeschichte. Aus Stahl, Edelstahl und Aluminium produziert der Auftragsfertiger unter anderem Halterungen für Fahrzeuge, Befestigungselemente für Solarmodule, Zubehörteile für Turbinen von Windkraftanlagen und Entwässerungsrinnen für die Bauwirtschaft. Zu seinen Kunden zählen Weltunternehmen wie die ACO Gruppe aus Rendsburg, J. Eberspächer Esslingen und Wolf Klimatechnik Mainburg.

Über mangelnde Aufträge kann das Unternehmen nicht klagen. „In den letzten beiden Monaten ist es etwas ruhiger geworden, aber die Auftragslage ist gut“, erklärt Geschäftsführer Bernd Petzel erleichtert die aktuelle Lage. Im Gegenteil: Gerade erst hat die Firma ihre neue Produktionshalle in Betrieb genommen; sie verfügt nun insgesamt über 3.000 Quadratmeter Produktionsfläche. Der Ausbau war aufgrund der hohen Auslastung nötig geworden. „Sicher sind im Bereich der Fahrzeugindustrie die Aufträge zurückgegangen“, analysiert Petzel. „Andererseits bieten wir eine so große Produktvielfalt für unterschiedliche Industrien, besonders für die wachstumsstarken Umwelttechnologien, dass wir diesen Rückgang an anderer Stelle ausgleichen können.“

Unternehmer über Nacht

Dieser Erfolg war im Gründungsjahr 1991 nicht abzusehen. Bis dahin waren die Torgelower Metallwaren Teil des Kombinats „Fortschritt Landmaschinen“, VEB Sirokogerätewerk Neubrandenburg, Betriebsteil Torgelow. Das Werk, dessen Heizgeräte als Standheizung für den Trabant Geschichte schrieben, hatte nach der Wende keine wettbewerbsfähigen Produkte. Der Betriebsteil Torgelow wurde reprivatisiert, daraus entstanden mehrere Unternehmen wie die Torgelower Metallwaren GmbH und die Eberspächer Heizgeräte Torgelow. Den Sprung ins kalte Wasser hat Bernd Petzel bis heute nicht bereut, die schwierigen Anfangszeiten sind so gut wie vergessen.

Mit acht Mitarbeitern stellte sich Petzel damals dem Wettbewerb; heute hat das Unternehmen 50 Beschäftigte, die 2008 einen Umsatz von 5,1 Millionen Euro erwirtschafteten. Seine Kunden sitzen vor allem in Süddeutschland und Schleswig-Holstein; in Europa werden die Stahl- und Edelstahlprodukte besonders in Frankreich, den Niederlanden und Österreich geschätzt. In Übersee sind Brasilien und die USA besonders zukunftssträchtige Märkte – dort wird Umwelttechnologie derzeit stark nachgefragt.

Vor allem flexibel

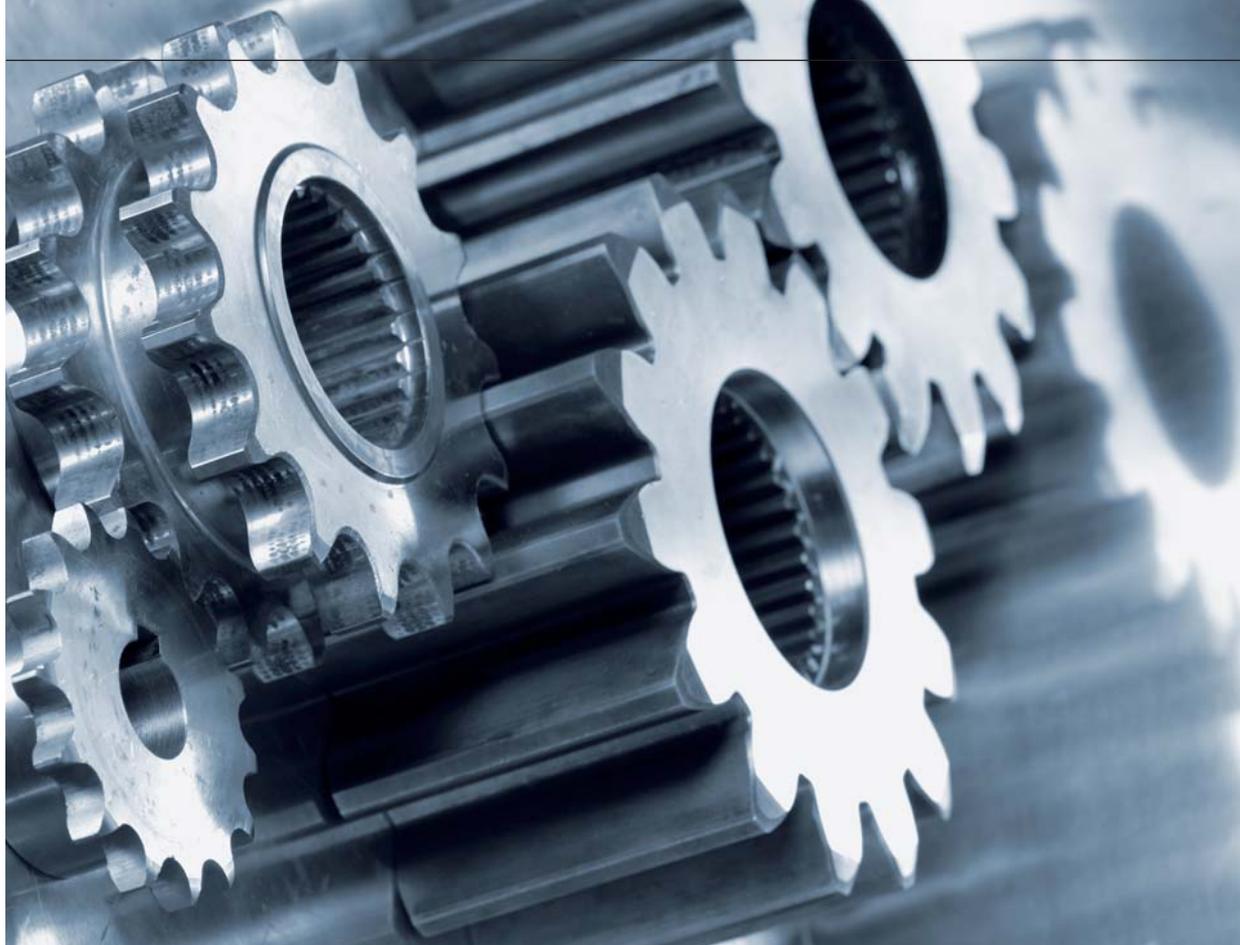
Neben ihrer breiten Produktpalette und sehr gut ausgebildeten Mitarbeitern hilft den Torgelower Metallwaren vor allem ihre Flexibilität, in einem schwierigen Wettbewerbsumfeld zu bestehen: „Die Verar-

beitung von Stahl hat in Torgelow eine lange Tradition; bereits 1753 hatte der Preußische Staat hier ein Eisenhüttenwerk errichtet, nachdem Raseneisenerz entdeckt worden war“, erklärt Petzel das Vorhandensein einer starken metallverarbeitenden Industrie in Torgelow. Unter Rasenerz versteht man nachträglich verfestigte Sedimentfraktionen des Bodens wie Sand, Ton und Schluff mit Metallgehalten von bis zu 45 Prozent, die dicht unter der Oberfläche liegen und daher in Torgelow früher mit Hacke und Spaten abgebaut werden konnten.

„Wir haben uns frühzeitig auf Klein- und Mittelserien spezialisiert und können sehr kurzfristig, das heißt innerhalb von drei bis vier Wochen, auf neue Produktionsanforderungen oder Spezialanfertigungen reagieren, bei Standardprodukten sogar innerhalb von zwei Wochen. Damit haben wir einen deutlichen Vorteil gegenüber Großunternehmen“, ergänzt Petzel. Darüber hinaus stellt das Unternehmen die benötigten Fertigungsmittel im eigenen Werkzeug-

TORGELOWER METALLWAREN GMBH

1991 gegründet, weist der Auftragsfertiger von Metallprodukten wie Halterungen, Befestigungsklemmen, Abwasserrinnen und mehr aus Stahl, Edelstahl und Aluminium jedes Jahr Wachstumsraten zwischen fünf und zehn Prozent auf. Zu den belieferten Industrien zählen Tiefbau, Klimatechnik und Automotive sowie Hersteller von Biogas-, Solar- und Windkraftanlagen. 50 Mitarbeiter erwirtschafteten 2008 einen Umsatz von 5,1 Millionen Euro.
www.torgelower-metallwaren.de



bau her. Es ist damit auch hinsichtlich seiner Ausrüstung sehr breit aufgestellt und kann so selbst außergewöhnliche Kundenwünsche umsetzen.

Service rund um die Uhr

Flexibilität und Schnelligkeit sind zwei Eigenschaften, die das Unternehmen auch von seinem Transport- und Logistikdienstleister erwartet. „Im Rücken die Grenze, vorne Deutschland – diesen Standortnachteil muss unser Spediteur ausgleichen“, findet Petzel. Damit hat die Sander Spedition aus Rostock kein Problem: Täglich fahren deren LKW in Torgelow vor, um Ware abzuholen und ins Netz der europaweit tätigen Stückgutkooperation CargoLine einzuspeisen. Überseetransporte wickelt Sander mit dem CargoLine-Partner Bursped in Hamburg ab. Die Abholung findet rund um die Uhr statt, angepasst an die Produktion des Drei-Schicht-Betriebes. Oft weiß Sander eine Stunde vor Abholung nicht, welche Mengen die Kunden der Torgelower Metallwaren abgerufen haben und welche Destinationen bedient werden müssen. Das erfordert von der Spedition, die auch das Leergut abwickelt, ein sehr hohes Maß an Flexibilität.

Seit vielen Jahren arbeiten Bernd Petzel und Frank-Jörg Lewerenz, Verkaufsleiter der Sander Spedition, schon zusammen.

„Mecklenburger sind typische Norddeutsche: erst ein wenig wortkarg und unzugänglich gegenüber Unbekannten, aber wenn sie sich nähergekommen sind, gehen sie gemeinsam durch dick und dünn“, schmunzelt Lewerenz. Zum Vertrauensverhältnis hat sicher beigetragen, dass das Team von Sander unkompliziert auf knifflige Situationen reagiert: „Vor zwei Jahren hatten die Torgelower Metallwaren einen eiligen Spezialauftrag für eine Baustelle in Bayern. Allerdings war die Lieferadresse falsch übermittelt worden, sodass die Metallteile kurz vor Baubeginn zur falschen Baustelle geliefert wurden. Da haben wir alle Hebel in Bewegung gesetzt, um die schmerzlich vermissten Bauteile zu orten und innerhalb von Stunden zur richtigen Baustelle zu bringen“, erinnert sich der Verkaufsleiter.

Noch viel vor

2009 will sich der Auftragsfertiger verstärkt auf den Bereich Umwelttechnologien konzentrieren und seinen Marktanteil weiter ausbauen. Dazu passt es, dass auch Sander seit August 2008 nach DIN EN ISO 14001 umweltzertifiziert ist. Für die Kunden der Torgelower Metallwaren im europäischen Markt bietet die Spedition zudem seit Kurzem zwei neue Services: NightLineFix, die Anlieferung an einem Wunschtermin, sowie NightLineEurope NextDay, die Zustel-

lung von Sendungen in vielen Regionen und Industriezentren Europas im Nachtsprung.

„Die Sander Spedition ist mittelständisch und unkompliziert wie wir, ein zuverlässiger Partner, mit dem wir konstruktiv zusammenarbeiten“, lautet Petzels Fazit. Derzeit denken beide Unternehmen darüber nach, die Zusammenarbeit von der reinen Distribution auf die europaweite Beschaffung auszudehnen. ◀

HANS SANDER GMBH & CO. KG

Der nordöstlichste nationale Partner von CargoLine gewährleistet durch den Drei-Schicht-Betrieb von Stückgutumschlag Beschaffungs- und Verteilerdienste in Mecklenburg-Vorpommern und Nordbrandenburg innerhalb von zwölf bis 24 Stunden, europaweit innerhalb von 24 bis 96 Stunden. 36 Mitarbeiter bedienen 4.400 Quadratmeter Lager- und Umschlagfläche. Das inhabergeführte Unternehmen ist nach DIN EN ISO 9001:2000 inklusive HACCP-Konzept und 14001 zertifiziert. Derzeit bereitet es sich auf die s.a.f.e.-Zertifizierung vor, die Ende des Jahres abgeschlossen sein wird.

www.sandersped.de

Gutes Image

► Jedes Jahr im Oktober erwartet die ganze Branche gespannt die Ergebnisse des Image-Rankings der Zeitschrift Logistik inside. CargoLine hatte 2008 wieder allen Grund, sich zu freuen: Wie schon 2007 gelang es ihr auch im vergangenen Jahr wieder, als einzige Stückgutkooperation einen Platz unter den Top 10 in der Kategorie Spedition & Kontraktlogistik zu erringen. Nur acht Großunternehmen von insgesamt 28 Logistikdienstleistern in dieser Kategorie sammelten mehr Punkte als CargoLine.

Das Ranking analysiert das Image und die Bekanntheit der rund 100 führenden Anbieter von logistischen Produkten und Dienstleistungen in Deutschland. Dazu befragt das Bielefelder Marktforschungsinstitut TNS Emnid im Auftrag der Zeitschrift jährlich 300 Logistikverantwortliche in deutschen Industrie- und Handelsunternehmen (Kunden und Nicht-Kunden). ◀

Vertrauenswürdig

► Gleich sechs CargoLine-Partnerunternehmen – BHS (Bremen), Brigl (Bozen, Italien), Koch International (Osnabrück), Nellen & Quack (Mönchengladbach), Rotra (Doesburg, Niederlande) und Schäflein (Röthlein) – haben seit seiner Einführung im Jahr 2008 das begehrte Zertifikat AEO-F (Authorised Economic Operator) erhalten. Dieses weist die Speditionen gegenüber Geschäftspartnern und internationalen Zollbehörden als „Zugelassene Wirtschaftsbelegte“ und damit als besonders vertrauenswürdige Partner im internationalen Warenmanagement aus. „F“ steht dabei für „Full“, die höchste Zertifizierungsstufe. Zusätzlich ist CargoLine der Schutz- und Aktionsgemeinschaft zur Erhöhung der Sicherheit in der Spedition (s.a.f.e.) beigetreten. Amm (Nürnberg), BHS

Punktlandung mit NightLineFix

► Mit NightLineFix werden Sendungen termingenuau zugestellt, nicht früher, nicht später. „Wir haben einige Großkunden wie Drogeriemärkte oder Lebensmittelketten, die nur zu einem bestimmten Termin beliefert werden möchten. Seit wir NightLineFix nutzen, können wir diesem Wunsch viel besser entsprechen. Und die Kunden sind zufriedener, weil sie ihr Zentrallager und die Filialbestückung besser planen können“, freut sich Sarah Böhm, Versandleiterin der Mank GmbH, Kunde des CargoLine-Partners Balter Logistics.

Anfertigung und Lieferung nach Maß

Das Unternehmen Mank mit Sitz in Dernbach bei Neuwied stellt Servietten, Untersetzer, Tischdecken, Lätzchen, Glasabdeckungen und vieles



mehr aus Papier her. Neben Standardware bietet es individuell gestaltete und bedruckte Produkte an, Lohn- und Einzelanfertigung sowie Converting Services für verschiedene Industrien. Mit seinen qualitativ hochwertigen Produkten hat sich Mank namhafte Kunden im Gastronomie- und Discounterbereich erworben, die auf einen pünktlichen Service sehr viel Wert legen. Zumal wenn es sich um

Aktionsware handelt, bei der es kein „zu früh“ oder „zu spät“ geben darf. „2008 haben wir rund ein Drittel unserer Sendungen mit NightLineFix verschickt“, so Böhm. „Da wir uns darauf verlassen können, dass unser Spediteur Balter Logistics die Sendungen termingerecht ausliefert, können wir diesen Service sogar aktiv anbieten und damit bei bestehenden wie potenziellen Kunden punkten.“

Luft fürs Lager

Auch in anderer Hinsicht profitiert Mank von NightLineFix: Mit der Übergabe der Sendungen mindestens zwei Tage vor dem Fixtermin an Balter Logistics hat das Unternehmen mehr Kapazitäten im eigenen Lager und kann die Produktion flexibler planen.

www.mank.de ◀

CargoLine testet zentrales Dispositionssystem

► Im Rahmen des Projekts CARGO eXchange untersuchen Fraunhofer ATL und CargoLine, ob ein zentrales Dispositionssystem nach amerikanischem Vorbild in Deutschland eingesetzt werden kann. Ziel dieser Maßnahme, die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Rahmen des Forschungsschwerpunkts „Intelligente Logistik“ gefördert wird, ist die verbesserte Auslastung von Fahrzeugen. Dadurch könnten der Verkehrsträger Straße entlastet, die Umwelt stärker geschont und die Wirtschaftlichkeit der beteiligten Unternehmen optimiert werden.

Vorbild ATLF

Hintergrund ist, dass mittelständische Unternehmen zwar häufig in Spedi-

tionskooperationen wie CargoLine zusammengeschlossen sind, dennoch aber meist unabhängig voneinander disponieren. Dadurch ist der Fuhrpark nicht immer optimal ausgelastet. In den Vereinigten Staaten setzen bereits seit den 90er-Jahren sogenannte „Advanced Truckload Firms“ (ATLF) erfolgreich zentrale Dispositionssysteme ein, mit deren Hilfe eine große Anzahl Zugmaschinen und Auflieger unterschiedlicher Speditionsunternehmen im ganzen Land koordiniert werden können.

Weitere Partner im Projekt sind der Schwelmer CargoLine-Gesellschafter Schmidt-Gevelsberg und der Softwareanbieter Wanko Informationslogistik. Die Auswertung des Projekts ist für 2011 geplant. ◀



Zertifizierte Sicherheit bei Bursped.

(Bremen), Bursped, Jeschke (beide Hamburg), Köster & Hapke (Hannover), Nellen & Quack (Mönchengladbach), Schmidt-Gevelsberg (Schwelm) und Wackler (Göppingen) haben bereits das s.a.f.e.- beziehungsweise s.a.f.e.-plus-Zertifikat erworben. Bis Ende des Jahres werden auch die übrigen CargoLine-Partnerunternehmen zertifiziert sein. ◀

Neue Partner

► Seit 1. April 2009 sind die Speditionen Zufall in Göttingen und herotrans in Irxleben bei Magdeburg für CargoLine aktiv. Die bisherigen Partnerunternehmen in der Region, ABX Kassel und Magdeburg, haben die Stückgutkooperation entsprechend verlassen. Zum 1. Juli folgen die Speditionen Streck in Freiburg (für ABX Lahr) und Kochtrans in Neufahrn (für ABX Unterschleißheim). Mit einem Nachfolger für den ABX-Standort in Dietzenbach, der zum 31. Dezember ausscheidet, wird derzeit verhandelt.

„Durch die Übernahme von ABX durch DSV wurde aus unserer Sicht eine vorzeitige Auflösung der Franchisenehmerverträge notwendig. Dies haben wir zu unserem Vorteil genutzt“,

freut sich CargoLine-Geschäftsführer Jörn Peter Struck. „Alle neuen Partner sind namhafte Unternehmen, mittelständisch und inhabergeführt, wie es unserer Kooperationsphilosophie entspricht, und erfüllen unsere hohen Anforderungen an Qualität und IT. Damit können wir unseren Kunden flächendeckend weiterhin einen erstklassigen Service bieten und unsere Netzsicherheit erhalten.“

Die neuen Partner wurden beziehungsweise werden an das Sendungsverfolgungssystem der CargoLine angebunden und im Rahmen der Qualitätsaudits mehrmals jährlich geprüft. Seit 1. April ist zudem Hugger Spedition + Logistik in Aldingen für CargoLine im Gebiet Südschwarzwald tätig. ◀

Auf Eis



► CargoLine war unmittelbar dabei, als das U-13-Team „Swiss Eastern Selects“ bei der PeeWee-Eishockey-Weltmeisterschaft den Puck bis ins Viertelfinale schlug: Auf Initiative des Schweizer CargoLine-Partners und Sponsors Interfracht-Tolimpex prangte das Logo der Stückgutkooperation auf den Trikots der jungen Spieler. Das Turnier, das vom 11. bis 22. Februar in Québec (Kanada) stattfand, gilt im Nachwuchshockey als das wichtigste in der Alterklasse der 13-Jährigen (Jahrgang 1996). Entsprechend groß ist das Zuschauerinteresse: Bis zu jeweils 10.000 verfolgten die

Spiele im Pepsi Colisée, zusätzlich wurden sie live im Internet übertragen. ◀



CargoLiner beweisen Herz



Anja Eli-Klein (links) freut sich für Bärenherz über 3.000 Euro aus den Händen von Birgit Bergemann und Klaus Schröder von der John Spedition.

► Anja Eli-Klein, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit der Bärenherz Stiftung in Wiesbaden, konnte es kaum fassen: „3.000 Euro für unser Kinderhospiz, damit können wir unseren schwerstkranken Kindern und ihren Eltern viel Gutes tun!“ Überbringer des Schecks war John Spedition in Eichenzell bei Fulda. Wie jedes Jahr hat dieser auch 2008 auf Weihnachtspresents für Kunden verzichtet und den Gegenwert gespendet. „Wegen unserer Zugehörigkeit zur CargoLine und dem bewundernswerten Engagement der Hospizmitarbeiter ging unsere Spende in diesem Jahr an Bärenherz“, erläutert John-Geschäftsführer Klaus Schröder.

Kaffeekasse für kranke Kinder

CargoLine ist seit 2007 Pate der Bärenherz Stiftung, die unter anderem das gleichnamige Kinderhospiz, Bam-

bi-Preisträger 2008, finanziell fördert (www.baerenherz.de). Dort bekommen Kinder und Jugendliche, deren Lebenserwartung stark verkürzt ist, pflegerische und medizinische Versorgung als Kurz- oder Langzeitpflege. Darüber hinaus leistet die Einrichtung eine individuelle Betreuung der Eltern und Geschwisterkinder während der Krankheit und über den Tod des Kindes hinaus.

Zuletzt haben die Mitarbeiter der Systemzentrale von CargoLine 1.300 Euro aus ihrer Kaffeekasse gespendet. Außerdem sind auf Initiative der Stückgutkooperation zwölf Wechselbrücken bundesweit unterwegs, die das Logo der Stiftung tragen und die Spendenhotline 0900 1130110 zeigen. Miniaturausgaben des LKW im Format 1 : 87 können zugunsten Bärenherz auf www.cargoline.de/profil/baerenherz erworben werden. ◀

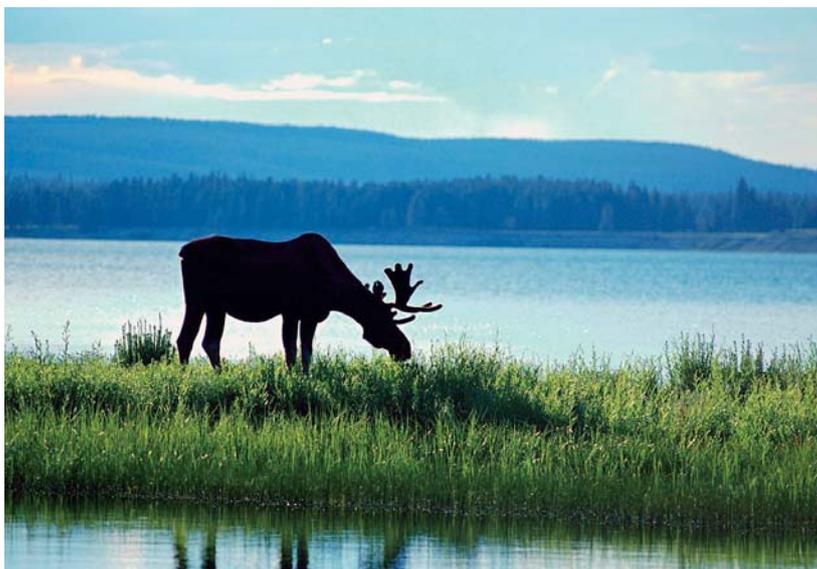
Ziele übertroffen

Der sich abschwächenden Konjunktur zum Trotz konnte CargoLine 2008 Umsatz und Sendungszahlen durch organisches Wachstum weiter steigern und die gesetzten Ziele mehr als erreichen. Die Zahlen im Einzelnen:

Umsatz in Euro	1,3 Mrd. (+ 7,1 Prozent)
Mitarbeiter	6.439
Anzahl der Franchisenehmer	45
davon Gesellschafter	15
Anzahl der täglichen Direktverkehre national	1.225
Anzahl der Wechselbrücken	4.136
Anzahl der Fahrzeugeinheiten	3.752
Sendungen im Netzwerk	10,3 Mio. (+ 6,2 Prozent)

Innovativ und grün

Seit über 30 Jahren löst das schwedische Logistikunternehmen TransFargo knifflige Transportaufgaben und engagiert sich für den Umweltschutz.



► Viele verbinden Schweden mit Knäckebrot, Elchen, spannenden Krimiserien und frechen Gören wie Pippi Langstrumpf. Aber das ist nicht alles. Die schwedische Volkswirtschaft ist stark exportorientiert und geprägt durch einige große, global ausgerichtete Unternehmen wie ABB, Electrolux, Ericsson, H&M, Ikea und Volvo. Das Spektrum international leistungsfähiger Branchen reicht von der Holz-, Zellstoff- und Papierindustrie, dem Fahrzeugbau und der Elektrotechnik bis hin zur Informationstechnologie, Biotechnik und zu regenerativen Energien. Wichtigste Handelspartner Schwedens sind Deutschland, die USA und die anderen nordischen Länder. Strukturelle Stärken der schwedischen Wirtschaft sind eine gut ausgebaute Infrastruktur und ein gutes Straßensystem, eine hohe Investitionsbereitschaft in Humankapital, Forschung und Entwicklung sowie eine moderate Besteuerung von Unternehmen. Daher gelten die schwedischen Unternehmen in der Welt auch als innovative und ungewöhnliche Problemlöser.

Neue Konzepte im Netzwerk

Auch für das vor über 30 Jahren von Hans-Gunnar Andersson gegründete Logistik- und Transportunternehmen TransFargo sind ungewöhnliche Lösungen eine Firmenphilosophie. „Es gibt immer Möglichkeiten für diejenigen, die offen ist für Alternativen und neue Konzepte“, betont er und stellt die Bedeutung flexibler logistischer Strukturen in Netzwerken heraus. Bereits 1993 gründete er mit drei Speditionen unternehmern Nordic Chain, den ersten und einzigen unabhängigen Transportverbund in Nordeuropa.

Firmen wie Hewlett-Packard haben Andersson als verlässlichem Partner die Gesamtverantwortung für ihren Ersatzteil-Vertrieb in Schweden anvertraut. Weitere Kunden sind Absolut Company, Akzo Nobel, McNeil (ehemals Pfizer) und Tetra Pak. Seit September 2008 betreibt TransFargo für Fujitsu Siemens das zentrale Ersatzteillager in Kista und die Depots in Malmö, Göteborg, Växjö, Linköping und Örebro. Bereits seit

1995 ist das Qualitätsmanagement von TransFargo nach internationalem Standard zertifiziert.

Für Andersson sind gute Mitarbeiter und starke Partner in Netzwerken entscheidend. Seit dem 19. Januar 2009 fährt TransFargo nach längerer guter Zusammenarbeit mit einzelnen CargoLine-Partnern nun zusätzlich jede Nacht den Europa-Hub von CargoLine in Hauneck an. Der neue Hub-Partner eröffnet damit noch schnellere Verkehre in den nordeuropäischen Raum. Der Zusammenarbeit dient auch die Eröffnung des neuen Logistikcenters von TransFargo in Sunnana in der Nähe von Malmö. Der funktionale und energetisch optimierte Neubau wird die CO₂-Emissionen der Firma um 300 Tonnen im Jahr reduzieren.

Das Bekenntnis zum Umweltschutz ist Andersson besonders wichtig. TransFargo ist nach der Norm ISO 14001:2004 umweltzertifiziert und „Pioneer Member“ der globalen Internetplattform „Global Responsibility“ für seinen Einsatz für Qualität, Ethik, Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. ◀

TRANSFARGO

Das Logistik- und Transportunternehmen TransFargo mit Sitz in Malmö und Niederlassungen in Göteborg, Stockholm und Örebro wurde 1978 gegründet und ist heute der größte unabhängige Stückgutspediteur in Schweden. Das qualitätsgeprüfte Unternehmen ist treibende Kraft in starken Logistik-Netzwerken. Die 130 Beschäftigten erwirtschaften einen Umsatz von 46 Millionen Euro im Jahr. www.transfargo.se

Europa in nur einem Tag



Mit NightLineEurope NextDay stellt CargoLine Stückgut über Nacht in vielen Metropolen und Wirtschaftsregionen Europas direkt beim Empfänger zu.

► Europa ist nicht nur politisch enger zusammengerückt, sondern auch wirtschaftlich und logistisch. Ob ein Kunde in Edinburgh dringend eine Lieferung aus Mailand erwartet oder ein Ersatzteil aus Hamburg umgehend im Zweigwerk in Lodz benötigt wird – die Abhängigkeiten sind groß und die Erwartungen an immer kürzere Laufzeiten im grenzüberschreitenden Waren- und Güterverkehr hoch.

Um diesen Anforderungen zu entsprechen, hat CargoLine ein neues Produkt entwickelt: Mit NightLineEurope NextDay er-

reichen Sendungen ihren Empfänger in weiten Teilen Europas (siehe Karte/PLZ-Tabelle) am Folgetag nach der Übernahme.

Absender können diese Sendungen ihrem CargoLine-Partner mitgeben, wenn er anderes Stückgut abholt, oder separat aufgeben. Sie brauchen sich damit nur auf einen Dienstleister einzustellen, müssen nur eine Abwicklungsrichtlinie beachten und nur eine Rechnung prüfen – One-stop-Shopping im besten Sinne.

Die Vorteile im Überblick:

- Zustellung des Stückguts innerhalb eines Tages direkt beim Empfänger in definierten Ländern und Regionen Europas (siehe Karte/PLZ-Tabelle)*
- Alle Stückgutdienstleistungen aus einer Hand
- Paneuropäische Gültigkeit (gemäß Karte/PLZ-Tabelle)
- Hohe Transparenz durch Track & Trace

*Laufzeit 24 Stunden/1 Tag = Übergabe Tag A, Zustellung Tag B

Definierte Länder und PLZ-Regionen für NightLineEurope NextDay

Komplett: Belgien, Deutschland, Dänemark, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Schweiz

England:

London, AL, BN, BR, CM, CO, CR, CT, DA, EN, GU, HA, HP, IG, KT, ME, RH, RM, SG, SL, SM, SS, TN, TW, UB, WD

Italien

2, 3, 4 (außer 47, 48)

Frankreich

01, 02, 08, 10, 21, 25, 39, 51, 52, 54, 55, 57, 59, 60, 62, 67-71, 75, 77, 78, 80, 88-95

Polen

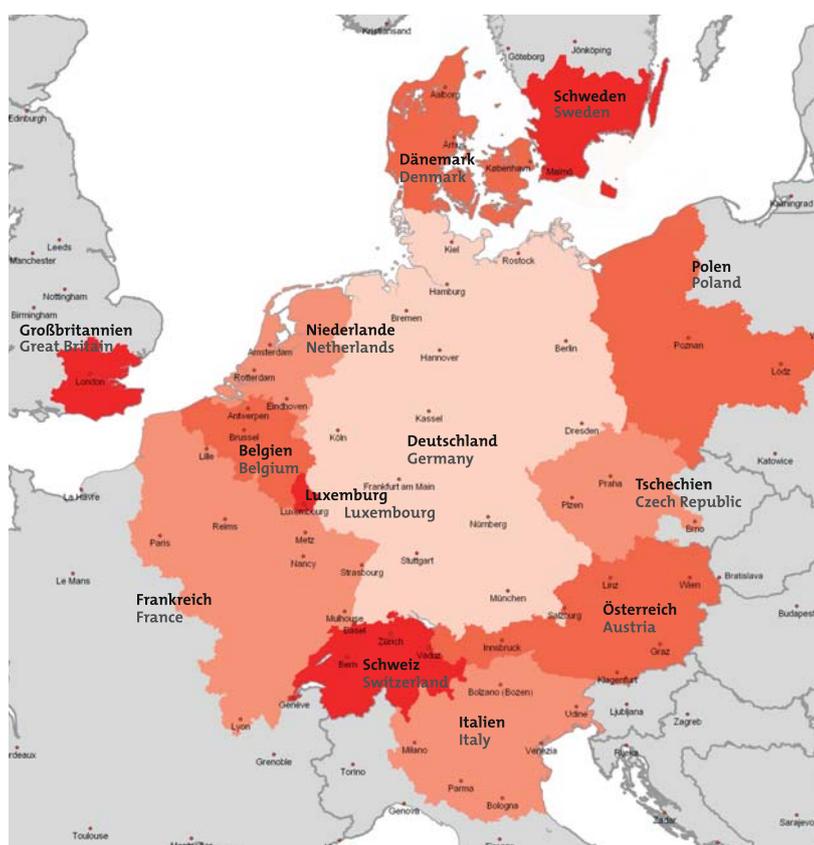
5, 6, 7, 9

Schweden

2, 3

Tschechien

1, 2, 3, 4, 5, 60-66



Chancen nutzen

Wo man hinhört, schlechte Nachrichten. Auch an der Transport- und Logistikbranche geht diese Entwicklung nicht spurlos vorüber. CargoTime sprach mit Jörn Peter Struck, Geschäftsführer CargoLine, und seinem Stellvertreter Peter Köster über die Aussichten und Strategie der Stückgutkooperation 2009.

► Herr Struck, Herr Köster, wie beurteilen Sie die derzeitige Wirtschaftslage?

Peter Köster: Anders als früher erleben wir den aktuellen wirtschaftlichen Einbruch schnell und umso heftiger, weil die Wirtschaft weltweit eng verzahnt ist. Aber in der Krise liegt auch eine Chance: Wenn Banken und Industriekonzerne ihre Hausaufgaben machen, sollten wir diese Krise meistern und eine gesunde Bereinigung des Marktes erleben.

Jörn Peter Struck: Für mich stellt sich vor allem die Frage, wann die Talsohle erreicht ist und wie lange die Krise andauern wird. Wir können als CargoLine die Krise bewältigen. Wenn wir jedoch diese beiden Parameter nicht wissen, können wir nur verzögert reagieren.

Was macht CargoLine zur Bewältigung der Situation?

Jörn Peter Struck: Zum Glück haben wir in den guten Jahren 2007 und 2008 Optimierungspotenziale für das Netzwerk und für unsere Partner genutzt. Die Ergebnisse wirken ein wenig gegen den enormen Kostendruck, den die Branche derzeit erlebt. Die völlig unverständliche Mauterhöhung zum Jahresbeginn ist beim Kunden fast nicht umzusetzen und der Dieselpreis wird auch wieder steigen. Unser Rat an die Franchisenehmer ist, nicht nach der Rasenmähermethode vorzugehen, sondern alle Möglichkeiten der Kosteneinsparung kreativ zu nutzen, um wichtige Mitarbeiter oder Partner nicht zu verlieren, die wir nach der Krise wieder dringend benötigen werden. Davon abgesehen ist jetzt eine gute Zeit, Maßnahmen zur Qualitätsoptimierung durchzuführen, die sonst zugunsten des Tagesgeschäfts zurückstehen.

Welche Maßnahmen ergreifen Sie?

Jörn Peter Struck: Das reicht von einer Straffung der Prozesse bei unseren Partnern und über die gesamte CargoLine hinweg, über Schulungen bis hin zur ersten CargoLine-weiten Mitarbeiterbefragung, die wir gerade durchgeführt haben. Von deren Ergebnissen erhoffen wir uns weitere Optimierungspotenziale in der Zusammenarbeit.

Wie wird CargoLine Ende des Jahres dastehen?

Peter Köster: Im Jahr 2008 hatten wir immerhin sechs Prozent Zuwachs bei den Sendungen, trotz des konjunkturbedingten Rückgangs im November und Dezember. Die Krise wird bei Sendungszahlen und Umsatz jedoch Spuren hinterlassen. Insgesamt bin ich aber der festen Überzeugung, dass wir zum Ende des Jahres wieder mit langsam, aber stetig wachsenden Mengen rechnen können. Entscheidend wird sein, dass wir unsere hohe Qualität im Netz hal-



Kann auch europäisch: Jörn Peter Struck.

ten und unsere Produktpalette europaweit ausbauen. Allein über den Preis gegen die Konzernbetriebe bestehen zu wollen, ist von vornherein zum Scheitern verurteilt.

Jörn Peter Struck: Aufgrund unserer Qualität und neuer Produkte wird es uns gelingen, neue Kunden zu gewinnen und den konjunkturbedingten Rückgang bei Bestandskunden zu kompensieren.

Kann CargoLine auch zukünftig ein europaweites Netz garantieren?

Peter Köster: Durch das Ausscheiden der ABX-Häuser bauen wir unser Netzwerk innerhalb kurzer Zeit in Teilen um. Das ist auch gut so, weil durch die neuen Partner der Mittelstand weiterhin die treibende Kraft bei CargoLine sein und uns stärken wird. Das ist es, was uns auszeichnet und von der Verladerschaft immer wieder als herausragendes Merkmal gesehen wird.

Die neuen Partner von CargoLine sind aber überwiegend in anderen Kooperationen tätig ...

Jörn Peter Struck: Richtig, aber unsere Kunden müssen sich keine Gedanken machen, für die Abholung und Verteilung ist nach wie vor flächendeckend gesorgt.

Peter Köster: Genau, das Wichtigste war für uns, dass Zufall, Streck, Kochtrans, herotrans und Hugger Verteilung und Beschaffung mindestens in der Qualität erbringen können, wie das die bisherigen Partner getan haben. Natürlich haben wir auch darauf geachtet, dass durch die neuen Partner und deren Sendungen das Netzwerk gestärkt wird.

Ist damit das Ausscheiden von ABX gelöst?

Jörn Peter Struck: Fast – ABX Dietzenbach wird CargoLine zum 31. Dezember 2009 verlassen. Wir verhandeln derzeit mit mehreren Speditionen, die den Standort gleichwertig ersetzen könnten.



Mittelstand oder Konzern?

Jörn Peter Struck: Mittelstand natürlich! Gute und unabhängige Mittelständler werden zwar allmählich rar. Andererseits stellen wir fest, dass wir mittlerweile auch für Speditionen interessant sind, die noch vor fünf Jahren sicher nicht mit uns verhandelt hätten. Das spricht für unser Netzwerk.

Vor welchen Herausforderungen steht CargoLine in den nächsten Jahren?

Jörn Peter Struck: Für eine Kooperation gibt es eigentlich immer nur ein Prio-eins-Thema, die Netzsicherheit. Dafür müssen wir unseren Partnern Instrumente an die Hand geben, die ein Überleben in schwierigen Zeiten ermöglichen. Die Erfahrungen aller Partner und der Know-how-Transfer innerhalb unseres Netzes sind solche entscheidenden Instrumente.

Peter Köster: Wichtig ist auch, dass die Qualität im Netz so hoch bleibt wie bisher, wir weiterhin partnerschaftlich zusammenar-

beiten und unsere IT-Landschaft europaweit weiter ausbauen.

Apropos Europa: Wie wird das neue Produkt NightLineEurope NextDay angenommen, die Zustellung im Ausland am Folgetag?

Peter Köster: Sehr gut! Seit Januar konnten wir die Anzahl mehr als verdoppeln, wobei etliche Kunden „Wiederholungstäter“ sind. Das heißt, das Produkt funktioniert. Die meisten Sendungen gehen zwar noch von Deutschland ins Ausland, aber wir hatten auch schon zahlreiche paneuropäische Sendungen.

Jörn Peter Struck: CargoLine hatte lange das Image einer nationalen Kooperation. Das hat sich gründlich verändert – mit NightLineEurope NextDay beweisen wir mehr denn je, dass wir auch „europäisch können“. Jede Spedition kann im Nachsprung innerhalb eines bestimmten Radius zustellen. Aber so klar definiert wie wir und so im kompletten Netz durchgetaktet macht das niemand.

Herr Köster, Sie sind seit weniger als einem Jahr stellvertretender Geschäftsführer. Haben Sie sich ihre Arbeit so vorgestellt?

Jörn Peter Struck: Er dachte, er wäre in unserem Duo der Good Cop, nun ist er immer der böse. *(lacht)*

Peter Köster: Genau, man hat mich mit falschen Versprechungen gelockt! Aber im Ernst: Mein Aufgabenbereich, alles was mit Produktion zu tun hat, ist klar von dem von Jörn Peter Struck abgegrenzt und ich kann meine mehr als 40-jährige Erfahrung als

Spediteur und Prokurist bei Schmidt-Gewelsberg einbringen. Dabei gibt es wenig Neues, außer dass ich sozusagen die Seiten gewechselt habe vom Franchisenehmer beziehungsweise Gesellschafter in die Systemzentrale. Erstaunt hat mich, was die Systemzentrale mit ihren gerade mal 15 Mitarbeitern alles schafft. Das bekommt man von außen gar nicht so mit.

Warum wurde ein Stellvertreter gebraucht?

Jörn Peter Struck: Wir sind national wie in Europa stark gewachsen. Die Partner müssen aber im gleichen Maße betreut werden wie früher. Gleichzeitig sind die Aufgaben der Systemzentrale und die Anforderungen gestiegen: Die CargoLine-Partner sind sehr eng verzahnt, es gibt eine gemeinsame IT-Plattform, ein zentrales Clearing, fest definierte Abläufe, an die sich alle Partner halten müssen, ein kooperationsweit gültiges Corporate Design, gemeinsame Schulungen, gemeinsame kontinuierliche Veränderungsprozesse, Key-Account-Kunden und vieles mehr, was wir von hier aus steuern. Da brauchte es irgendwann eine zweite Schulter, dies zu tragen.

Frage zum Schluss: Wird CargoLine unbeschadet oder gar gestärkt aus der Krise hervorgehen?

Peter Köster: Ob gestärkt kann heute niemand sagen. Aber der Mittelstand ist krisenerprobt. Wir werden die Situation definitiv überstehen, besser als manch anderer.

Jörn Peter Struck: Das glaube ich auch. Wir sind aufgrund des Kostendrucks gezwungen, jeden erdenklichen Prozess zu optimieren. Daher werden wir letztendlich als Netzwerk gestärkt aus der Krise hervorgehen. Da hilft uns auch unsere Struktur als Verbund, in dem sich alle unsere Franchisenehmer für CargoLine verantwortlich fühlen. Wir arbeiten hart an uns und werden von unserem Netz, der Qualität unserer Produkte und unserer Partner profitieren. ◀



Ist von der Qualität im Netz überzeugt: Peter Köster.

Ladungssicherung – wer ist verantwortlich?

► Hersteller denken häufig, dass sie mit der Übergabe ihrer Ware an den Beförderer (Spediteur, Frachtführer) auch die Verantwortung für die Ladungssicherheit abgeben. „Dabei kennt niemand ein Produkt so gut wie sein Hersteller. Also muss er auch wissen, wie es beim Transport am besten zu sichern ist“, bringt es Uwe Wesselhoeft, Gefahrgutbeauftragter des CargoLine-Netzwerks und anerkannter Ausbilder Ladungssicherung, auf den Punkt.

Auf Basis dieses Verständnisses wurde Paragraph 412 HGB geschaffen, der Paragraph 22 StVO hinsichtlich der Verantwortung in der Ladungssicherung ergänzt. Der Paragraph aus dem Handelsgesetzbuch (HGB), der sich eng an das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr (CMR) anlehnt, enthält für den Absender (in der Regel der Hersteller) und den Beförderer die Verpflichtung, Transportgut beförderungs- beziehungsweise verkehrssicher zu verladen, und regelt die Haftbarkeit. Der Paragraph aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) richtet sich dagegen an den Fahrzeugführer, den Halter und den Verloader, also denjenigen, unter dessen Verantwortung das Fahrzeug beladen wurde.

Darüber hinaus haben sich alle am Transport Beteiligten nach der Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE) und dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) zu richten. Diese regeln unter anderem die Beladung und Handhabung von Gefahrgut, das besonders gut gesichert werden muss, um das Austreten gefährlicher Substanzen zu verhindern.



„Das ist so schwer, das rutscht schon nicht“, dachte sich der Verloader.

Gut verpackt ist halb gesichert

„Beförderungssichere Verladung“ bedeutet, dass eine Ladung so verpackt, gestapelt, gestaut, verzurrt, verkeilt, verspannt und gesichert wird, dass selbst bei plötzlichen Ausweichbewegungen oder einer Vollbremsung Güter nicht verrutschen und weder sie noch das Fahrzeug beschädigt werden. Mit dem Mythos, dass ein hohes Gewicht allein die Ladung sichert, räumt Wesselhoeft auf: „Bereits bei einem Aufprall mit nur 20 Stundenkilometer oder abrupten Bremsmanövern mit Tempo 60 kann selbst schweres, nur mangelhaft gesichertes Transportgut Richtung Fahrerkabine schießen und erhebliche Schäden anrichten“, so der Experte. Um eine Ladung beförderungssicher zu machen, sind die anerkannten Regeln der Technik gemäß VDI-Richtlinie 2700 anzuwenden. Dort sind unter anderem Berechnungsformeln für die Ladungssicherung nachzulesen.

Passender fahrbarer Untersatz

Zusätzlich muss beachtet werden, dass die Verladung nicht nur beförderungssicher ist, sondern auch verkehrs- beziehungsweise betriebssicher. Dazu gehört, dass der Frachtführer (Halter, Unternehmer) ein Fahrzeug bereitstellt, das unter Beachtung der vorgeschriebenen Abmessungen, Gewichte und Achslasten in der Lage ist, das Transportgut bei normaler vertragsgemäßer Beförderung verkehrssicher zu transportieren.

Empfindliche Strafen

Während die Verletzung von Paragraph 412 HGB nur gerichtlich geahndet werden kann, greift bei nicht ordnungsgemäßer Ladungssicherung gemäß StVO oder GGVSE die Polizei ein. Für den Fahrer, den Verloader und den Fahrzeughalter (Frachtführer) können folgende Rechtsfolgen eintreten: Untersagung der Weiterfahrt bis zur ordnungsgemäßen Sicherung der Ladung, Anzeige mit Bußgeld und drei Punkten in Flensburg, Strafanzeige mit Geld- oder Freiheitsstrafe bei Unfällen aufgrund mangelhaft gesicherter Ladung und Haftungsansprüche.

Doch unabhängig von Strafen: Unfälle aufgrund mangelhafter Sicherung sind vermeidbar, die Gefährdung von Menschen und Objekten nicht akzeptabel. Dies sollte Grund genug sein, alle am Transport Beteiligten in Sachen Ladungssicherung gründlich zu schulen und die Kenntnisse regelmäßig aufzufrischen. ◀



Warehousing Logistics

Umfassendes Warehouse-Management für unterschiedlichste Branchen.

NightLine

Stückgut-Service in Systemqualität mit national 24 Stunden Regellaufzeit, europaweit 24-96 Stunden.

NightLine Europe NextDay

Zustellung innerhalb von 24 Stunden in vielen Ländern Europas – direkt bis zum Empfänger. Auch paneuropäisch.

OrderLine

Zeit- und zielgenaue Anlieferung europaweit bestellter Zulieferteile, Rohstoffe, Waren, Behälter oder Retouren.

NightLine NextDay

Zustellung einen Werktag nach Abholung zwischen 8 und 16 Uhr bzw. innerhalb der üblichen Geschäftszeiten.

ServiceLine

Bewährte CargoLine-Produkte mit Value-added Services wie Lieferung frei Verwendungsstelle, Auspacken sowie Rücknahme und Rückführung der Verpackung.

NightLine Plus

Zustellung am nächsten Werktag oder später bis 8, 10 oder 12 Uhr sowie zwischen 18 und 22 Uhr.

NightLine Fix

Verbindliche Zustellung zum Wunschtage. Nicht früher, nicht später.

So transportiert man Leidenschaft.

Seit 1993 sind wir mit Leidenschaft für Sie unterwegs. Europaweit. Ob standardisierte und systematisierte Stückgutverkehre, Beschaffungs-, Distributions- oder Lagerlogistik: Unsere rund 70 Partnerunternehmen im In- und Ausland fühlen sich überall zu Hause. Darüber hinaus verfügen sie über viel Erfahrung und engmaschige Netzwerke in den Bereichen Luft- und Seefracht. Und damit Sie stets wissen, wo sich Ihre Sendungen gerade befinden, sind alle unsere Partner an das Track & Trace-System CEPRA II angeschlossen. CargoLine. Am Stück. Gut.

www.cargoline.de



Am Stück. Gut. Europaweit.

Einer unserer Partner ist garantiert in Ihrer Nähe.

► 0....

L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH
01723 Wilsdruff
Tel. 03 52 04/285-0

Balter und Zimmermann Spedition
GmbH
07554 Korbußen
Tel. 03 66 02/591-0

Finsterwalder Transport und
Logistik GmbH
06112 Halle
Tel. 03 45/12 28-0

► 1....

SPETRA Spedition & Logistik GmbH
Berlin
14979 Großbeeren
Tel. 03 37 01/31-0

Hans Sander GmbH & Co. KG
18146 Rostock
Tel. 03 81/6 67 72-0

► 2....

KG Bursped Speditions GmbH & Co.
22113 Hamburg
Tel. 0 40/7 31 23-0

Jeschke Spedition GmbH
21129 Hamburg
Tel. 0 40/7 33 54-0

Gaston Petersen Spedition GmbH
24145 Kiel
Tel. 04 31/69 00 97-0 + 6 92 67

BHS Spedition & Logistik GmbH
28197 Bremen
Tel. 04 21/59 52-0

► 3....

Carl Köster & Louis Hapke GmbH
& Co. KG
31319 Sehnde
Tel. 0 51 32/8 22-0

Spedition Kunze GmbH
33602 Bielefeld
Tel. 05 21/5 83 05-0

John Spedition GmbH
36124 Eichenzell
Tel. 0 66 59/9 72-0

Friedrich Zufall GmbH & Co. KG
Internationale Spedition
37079 Göttingen
Tel. 05 51/6 07-0

herotrans Speditions GmbH
39167 Irxleben
Tel. 03 92 04/8 79-0

► 4....

Nellen & Quack Logistik GmbH
& Co. KG
41066 Mönchengladbach
Tel. 0 21 61/6 69-0

BTG Feldberg & Sohn GmbH & Co.
46395 Bocholt
Tel. 0 28 71/99 70-0

Heinrich Koch Internationale
Spedition GmbH & Co. KG
49076 Osnabrück
Tel. 05 41/1 21 68-0

► 5....

TLC Transport & Logistik
Colonia GmbH
50997 Köln
Tel. 02 21/9 36 57-0

Gustav Helmraht GmbH & Co. KG
55543 Bad Kreuznach
Tel. 06 71/88 08-0

Spedition Balter GmbH & Co. KG
56218 Mülheim-Kärlich
Tel. 0 26 30/98 61-0

Leopold Schäfer GmbH, Spedition
57290 Neunkirchen
Tel. 0 27 35/7 89-0

Schmidt-Gevelsberg GmbH
Internationale Spedition
58332 Schwelm
Tel. 0 23 36/4 99-0

► 6....

ABX LOGISTICS (Deutschland)
GmbH
63128 Dietzenbach
Tel. 0 60 74/3 07-0

KISSEL Spedition GmbH
63811 Stockstadt
Tel. 0 60 27/40 38-0

STG Logistik GmbH
66450 Bexbach
Tel. 0 68 26/9 35-0

Mannheimer Transport-Gesellschaft
Bayer GmbH
68169 Mannheim
Tel. 06 21/32 21-0

► 7....

L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH
73037 Göppingen
Tel. 0 71 61/8 06-0

CargoLine Heilbronn
c/o CargoLine GmbH
Tel. 0 60 74/85 08-0

Spedition Kunze GmbH
76689 Karlsdorf-Neuthard
Tel. 0 72 51/92 92-0

KLUMPP + MÜLLER Kehler
Kraftverkehr GmbH & Co. KG
77694 Kehl
Tel. 0 78 51/87 00-0

Hermann Maier Spedition KG
78224 Singen
Tel. 0 77 31/8 28-0

CargoLine Aldingen
c/o CargoLine GmbH
Tel. 0 60 74/85 08-0

Streck Transportges. GmbH
79108 Freiburg
Tel. 07 61/13 05-0

A.S. Speditions-GmbH
79585 Steinen/Baden
Tel. 0 76 27/7 02-0

► 8....

Hinterberger GmbH & Co. KG
Spedition u. Logistik
84503 Altötting
Tel. 0 86 71/50 64-0

Kochtrans Patrick G. Koch GmbH,
85375 Neufahrn
Tel. 0 81 65/4 03 81-0

Honold International GmbH
& Co. KG
86444 Affing-Mühlhausen
Tel. 0 82 07/96 06-60

Lebert + Co. GmbH Internationale
Spedition
88255 Baienfurt
Tel. 07 51/40 01-0

Franz Lebert + Co. Intern. Spedition
GmbH + Co. KG
87437 Kempten
Tel. 08 31/7 02-0

Franz Lebert + Co. Intern. Spedition
GmbH + Co. KG
89155 Erbach
Tel. 0 73 05/1 74-0

► 9....

Amm GmbH & Co KG Spedition
90451 Nürnberg
Tel. 09 11/6 42 58-0

Streit cargo systems GmbH
93083 Obertraubling
Tel. 0 94 01/96 29-0

Georg Graßl GmbH Spedition
94447 Plattling
Tel. 0 99 31/91 57-0

amm logistics GmbH
95176 Konradsreuth
Tel. 0 92 92/9 58-0

Schäfflein Spedition GmbH
97520 Röhlein
Tel. 0 97 23/90 69-0

► Internationale Partner mit Hub-Anbindung

G. Englmayer Spedition GmbH
A-2333 Leopoldsdorf b. Wien
Tel. +43 (0) 2 23 57 30 73-0

G. Englmayer Spedition GmbH
A-4600 Wels
Tel. +43 (0) 7 24 24 87-0

Jöbstl & Co
Logistik und Transport GmbH
A-8142 Wundschuh
Tel. +43 (0) 31 35 501-0

Transport GILLEMOT N. V.
B-1910 Kampenhout
Tel. +32 (0)16 66 47 00

INTERFRACHT-TOLIMPEX AG
CH-4132 Muttenz
Tel. +41 (0) 6 13 78 18 18

Lebert AG Internationale Spedition
CH-8280 Kreuzlingen
Tel. +41 (0) 7 16 77 22-00

Spedition Maier AG
CH-8262 Ramsen
Tel. +41 (0) 5 27 42 81 00

SETTO spedition a.s.
CZ-251 01 Říčany Jazlovice
Tel. +42 02 22 80 22 22

SETTO spedition a.s.
CZ-627 00 Brno
Tel. +42 02 22 80 22 22

Otto Hansen & Co. a/s
DK-7100 Vejle
Tel. +45 79 42 99 99

Englmayer Hungaria Kft.
H-2051 Biatorbágy
Tel. +36 23 53 08 70

Brigl Spedition
I-39100 Bozen
Tel. +39 04 71 24 61 11

GRUBER Logistics SpA
I-35127 Padua
Tel. +39 049 8 28 70 00

GRUBER Logistics SpA
I-37139 Verona
Tel. +39 045 8 51 55 00

Larioexpress Forwarding & Logistics Srl
I-22070 Montano Lucino (CO)
Tel. +39 031 3 38 91 11

Rotra Forwarding BV
NL-6984 AA Doesburg
Tel. +31 (0) 3 13 48 01 99

Labatra Sp. Z. o. o.
PL-43-187 Orzesze-Zawisz
Tel. +48 (0) 32 32 41 940

Geodis UK Ltd.
UK-High Wycombe,
Bucks HP12 3TW
Tel. +44 (0) 14 94 44 65 41



Cargoline GmbH
Waldstraße 37/18
63128 Dietzenbach
Telefon: 0 60 74/85 08-0
Telefax: 0 60 74/85 08-30
E-Mail: info@cargoline.de
Internet: www.cargoline.de