


CargoTime

1/2017

Das Magazin der  CargoLine



Optimal (ab)gewickelt

Wie Kissel für den Spezialisten
KAUP den Kreislauf in Schwung hält

In kompetenten Händen

Was Unternehmen in puncto
Kontraktlogistik von CargoLinern
und Kunden lernen können

Swiss Quality in Übersee

Wie Interfracht in Asien
Schweizer Qualitätsstandards setzt

BLICK IN DIE ZUKUNFT

Welche Logistik- Visionen Potenzial haben

**PRODUKTIVITÄT
SAH NOCH NIE
SO GUT AUS ...**

**DIE NEUEN
TOUCH-COMPUTER
TC51 UND TC56
VON ZEBRA**



DIE NEUESTE TOUCH-COMPUTER- GENERATION FÜR UNTERNEHMEN

Die Mitarbeiter von heute wollen ein Gerät, das genauso fortschrittlich und leicht bedienbar ist wie ein Smartphone. Unternehmen benötigen ein robustes Gerät mit langer Lebensdauer und allen Funktionen für eine hohe Produktivität bei gleichzeitiger Datensicherheit. Die TC51 und TC56 bieten alles.

- 5" hochauflösendes (1280 x 720) Display
- Beeindruckend lange Akkustandzeit
- Kristallklare Sprachqualität
- Schnelle, zuverlässige Konnektivität
- Fallhöhe 1,2 m
- Vollständiges Zubehörangebot



Erfahren Sie mehr auf zebra.com/TC5X

Liebe Leser,

kennen Sie den Film „Das fünfte Element“? Wo Bruce Willis in einem fliegenden Taxi durch die Häuserschluchten einer Großstadt pest? Was vor 20 Jahren noch Science-Fiction war, ist heute keineswegs utopisch, denn: Erste Testläufe mit (wenn auch unbemannten) Taxi-Drohnen gibt es bereits. Ebenso in den Startlöchern stehen fahrerlose Lkw, Roboter als Paketlieferanten oder Frachtkapseln, die durch unterirdische Röhren gleiten. Als zukunftsorientiertes Unternehmen setzen wir uns mit derartigen Innovationen selbstverständlich auseinander. Daran lassen wir Sie gern teilhaben: Im aktuellen Fokus lesen Sie, welchen logistischen Entwicklungen wir zutrauen, sich durchzusetzen, und wie sie sich vermutlich auf die Branche auswirken (Seite 6 ff.).

Egal ob autonomes Fahren oder Paketroboter: Die dafür verbauten, auf den ersten Blick unscheinbaren Magnetventile sind tatsächlich hoch spezialisierte Hightech-Produkte. In unserem Beitrag auf Seite 11 dreht sich alles um diese kleinen Teile mit großer Wirkung – hergestellt von Rausch & Pausch, distribuiert von amm logistics. Indes spezialisierte sich KAUP auf Gabelstapler-Anbaugeräte, für deren Transport die Spedition Kissel ein eigenes Konzept entwickelte. Und da der CargoLiner auch sonst gut im Rennen ist, errichtet er derzeit ein neues Firmenzentrum mit einer Fläche von knapp 13 Fußballfeldern (Seite 12/13). Derweil investiert unser Partner Interfracht erneut in Asien, wo die Schweizer bereits seit Jahren erfolgreich vertreten sind und stetig weiter expandieren. Spannendes dazu ab Seite 18.

Außerdem lernen Sie in der CargoTime wieder einige Mitarbeiter kennen. Dabei erfahren Sie, wie Thomas Steger von der Amm Spedition es schafft, mit nur zwei Rädern schneller zu sein als die Lkw, die er betreut (Seite 17). Oder welche Erfahrungen Azubis der John Spedition in Frankreich sammelten (Seite 22). Weitere Einblicke in die Kooperation gewährt ein Bericht über den „CargoLine-Tag der Kontraktlogistik“ (Seite 20/21). Das Geschäftsfeld ist unser zweites Standbein und eröffnet Kunden sowie Logistikdienstleistern eine Win-win-Situation. Für uns Anlass genug, um mit Fachleuten und Partnern alljährlich aktuelle Trends und Herausforderungen des Outsourcings zu beleuchten. Abgerundet wird diese Ausgabe von der Präsentation einer mobilen Lösung für den Außendienst. Bruce Willis hat ausnahmsweise nichts damit zu tun ...

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!



Jörn Peter Struck
Vorsitzender der Geschäftsführung



IMPRESSUM

Herausgeber

CargoLine GmbH & Co. KG
Lyoner Straße 15
60528 Frankfurt am Main
Tel. +49 69 951550-0
Fax +49 69 951550-30
info@cargoline.de
www.cargoline.de

V.i.S.d.P.

Jörn Peter Struck
Vorsitzender der Geschäftsführung
CargoLine GmbH & Co. KG

Redaktion

Sandra Durschang
(verantwortlich)
kiosk.mediendienste:
Ludwig Janssen
Marion Kamp
Stefan Kreutzberger

Kontakt Redaktion

sandra.durschang@cargoline.de

Gestaltung

kiosk.mediendienste:
Wolfgang Scheible

Druck

F&W Mediencenter GmbH
83361 Kienberg

Fotos

Titel, Montage: KPG_Payless/Shutterstock.com, gualtiero boffi/Shutterstock.com
Seite 3: Alex Fischer/vor-ort-foto.de
Seite 6/7, Montage: REDPIXEL.PL/Shutterstock.com, gualtiero boffi/Shutterstock.com, Chesky/Shutterstock.com
Seite 8: Daimler AG, CargoCap GmbH
Seite 9: Skoropadska Maruna/Shutterstock.com
Seite 10: Chesky/Shutterstock.com, Daniel Reinhardt/Hermes
Seite 11: Rausch & Pausch
Seite 12/13: KAUP
Seite 14: Sashkin/Shutterstock.com, Alex Fischer/vor-ort-foto.de
Seite 15: CargoLine, Spedition Hofmann, PostNord
Seite 16: Spedition Hofmann, Die Arche, Schäfflein
Seite 17: Manfred Marr
Seite 18: DrimaFilm/Shutterstock.com
Seite 19: Interfracht Overseas
Seite 20/21: Peter Grewer/vor-ort-foto.de
Seite 22: TeddyandMia/Shutterstock.com, John Spedition
Seite 23: Zebra Technologies Germany




- 6 | FOKUS
Spinnerei oder Weitblick? Logistik-Visionen auf den Zahn gefühlt
 Ob 3D-Drucker, Drohnen oder Mitfahrzentralen für Stückgut – die Liste neuer Entwicklungen in der Logistik ist lang. Jörn Peter Struck und Andreas Hartmann evaluieren, welche Technologien und Dienstleistungen ihres Erachtens die Branche verändern können.
- 11 | PRAXIS
Qualität schafft Vertrauen
 Die Firma Rausch & Pausch zählt zu den weltweit führenden Entwicklern von hydraulischen und pneumatischen Ventilsystemen. In puncto Beschaffung und Distribution vertraut sie auf amm logistics.
- 12 | **Optimal (ab)gewickelt**
 Wenn es um Anbaugeräte für Gabelstapler geht, fällt die Wahl häufig auf den Spezialisten KAUP. Für ihn transportiert Kissel jährlich mehr als 7.300 Sendungen und konzipierte ein Kreislaufsystem für Neu- und Mietgeräte.
- 14 | IN KÜRZE
 > CargoLine rundet Netzwerk ab > Erstklassiges Trio > Leuchtende Kinderaugen > Spedition Hofmann rockt den Bock > Neuer Partner für Schweden > amm logistics bildet Bachelor aus > Firmenerweiterung zum Geburtstag > Für einen guten Zweck zur Kasse gebeten > Neues Lager für Schäflein
- 17 | HAUTNAH
Im Rausch der Geschwindigkeit
 Als „Steher“ bei Radrennen erreicht Thomas Steger Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h. Aber auch als Fuhrparkmanager der Nürnberger Amm Spedition ist der gelernte Berufskraftfahrer auf Zack.
- 18 | INTERNATIONAL
Swiss Quality in Übersee
 Die Schweizer Gründlichkeit und Zuverlässigkeit sind legendär. Interfracht lebt sie jeden Tag – selbst in Asien, wo eigene Gesetze gelten. Hier verfügt die Spedition über vier Dependancen und will weiter expandieren.
- 20 | STRATEGIE
In kompetenten Händen
 Auf dem jüngsten „Tag der Kontraktlogistik“ drehte sich alles um intelligentes Outsourcing. Neben Praxisberichten wurden auf der CargoLine-Veranstaltung dieses Jahr auch Markttrends und rechtliche Aspekte beleuchtet.
- 22 | SOZIALES
French Connection
 Als Betreiber des CargoLine-Europahubs in Eichenzell ist die Spedition John stark europäisch ausgerichtet. Ihre kaufmännischen Auszubildenden freut's, denn sie dürfen schon früh Auslandserfahrungen sammeln.
- 23 | TRANSPORT UND LOGISTIK
Intelligente mobile Lösung für Transportfahrer und Außendienst
 Navigation, Routenplanung und die Dokumentation von Lieferungen in Echtzeit – für moderne Mobilcomputer kein Problem. Zusätzlich wartet der TC56 von Zebra Technologies mit 13-Megapixel-Kamera, Android-Betriebssystem und weiteren Tools auf.
- 24 | PARTNERKARTE

Spinnerei oder Weitblick?

Logistik-Visionen auf den Zahn geföhlt

Seien es bisher ungenutzte Daten und Informationen, fahrerlose Lkw, Vergleichsportale im Internet oder Drohnen als Lieferanten – die Liste neuartiger Entwicklungen in der Logistik ist lang. CargoLine-Geschäftsführer Jörn Peter Struck und Andreas Hartmann, Geschäftsführer des CargoLine-Gesellschafters HARTMANN International in Paderborn, schätzen ihr Veränderungspotenzial ein.





Wer hätte seinerzeit prognostiziert, dass das Automobil innerhalb kürzester Zeit die Pferdekutsche ersetzt, Diesellokomotiven die dampfbetriebenen aufs Abstellgleis schieben oder wir uns heute mit elektrischen Antrieben auf den Straßen bewegen? Solche sogenannten disruptiven Technologien verdrängen bestehende. Die Skepsis ihnen gegenüber war und ist anfangs immer enorm. Doch CargoLine verfolgt viele Neuerungen mit großem Interesse und versucht für sich die Frage zu beantworten, welches Potenzial in ihnen steckt, ob und warum sie sich durchsetzen und wie sie die Logistik verändern (können).

Stichwort: Ungenutzte Daten und Informationen

In der Geschäftswelt wie im Privatleben generieren wir heutzutage täglich ein nie zuvor gesehenes Datenvolumen. Im Jahr 2013 wurden weltweit 3,5 Zetabytes (das ist eine 35 mit 20 Nullen) Daten erzeugt, im Jahr 2020 werden es 40 Zetabytes sein, also eine Verzwölfachung innerhalb von sieben Jahren – so die Prognosen. Dank elektronischer Sendungserfassung und der Wandlung zur papierlosen Spedition erhalten und verarbeiten auch Logistikunternehmen täglich eine erhebliche Menge Daten und Informationen, die zur Optimierung des Serviceangebots für Verlader und ihre Kunden genutzt werden könnten.

Wird sich das durchsetzen?

Die zunehmende Vernetzung von Prozessen und Technologien insbesondere im Kontext von Industrie 4.0 (siehe CargoTime 1/2016) wird es geradezu verlangen, vorhandene und neue Datensätze intelligenter zu nutzen.

Warum?

Weil sich damit logistische Prozesse besser abwickeln lassen, die Auslastung besser geplant und die Umwelt entlastet werden kann.

Wie verändert das die Logistik?

Die Logistikbranche bietet bereits sehr komplexe Konzepte unter Nutzung von Digitaltechnik an. Schließlich verfügen wir über eine enge >

Vernetzung mit unseren Kunden: Die Sendungsdaten eilen den Transporten voraus, der Status sämtlicher Schnittstellen lässt sich jederzeit ablesen und CargoLine kann ihren Kunden weit vor Ankunft die genaue Anlieferzeit mitteilen. Unser Leistungsspektrum wird sich allerdings zusätzlich erweitern. Denkbar ist etwa eine Dispositionssoftware, die bevorzugte Anlieferungstermine des Kunden erkennt, automatisch verarbeitet und lernend immer die richtigen Terminvorschläge macht. Oder die Möglichkeit für den Kunden, Zustellort und -zeit noch bis kurz vor der Verladung der Ware auf den Lkw elektronisch zu ändern.

Stichwort: Fahrerlose Lkw

Alle großen Hersteller arbeiten daran. Die technischen Voraussetzungen wie Radargeräte, Kameras, Sensoren und Projektoren, die die Umgebung des Lkw erkennen und analysieren können, sind vorhanden. Erste Prototypen werden bereits auf Autobahnen getestet. Fachleute prognostizieren, dass in zehn Jahren keine Lkw-Fahrer mehr für lange Strecken benötigt werden und in weiteren fünf Jahren fahrerlose Lkw auch im Stadtverkehr eingesetzt werden können.

Wird sich das durchsetzen?

Geht es nach Alexander Dobrindt, soll Deutschland das erste Land sein, in dem fahrerlose Lkw zum Einsatz kommen. Mit der Verabschiedung von „Regelungen zum Fahren von Autos mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion“ durch den Bundestag am 30. März, mit denen das Straßenverkehrsgesetz geändert werden soll, ist der Verkehrsminister seinem Traum ein großes Stück nähergekommen.

Warum?

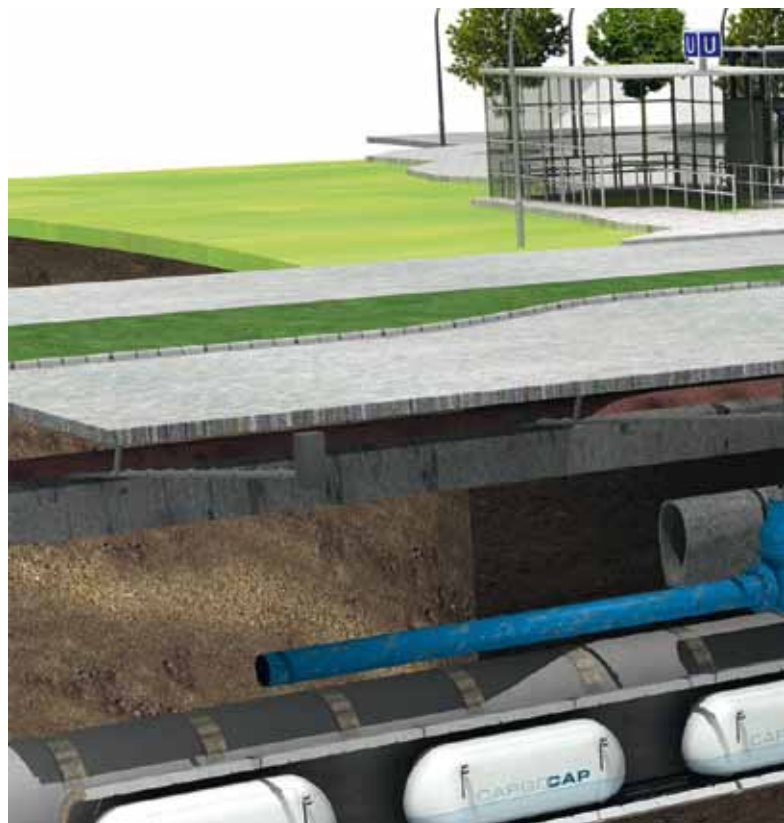
Für die Speditionsbranche gibt es zwei wichtige Argumente: Sicherheit allgemein und die Entlastung der Lkw-Fahrer. Automatisch gesteuerte Fahrzeuge könnten Fahrfehler minimieren und durch gleichmäßiges Fahren Verkehrsphänomene wie Staus reduzieren. Diese und andere Vorteile würden die Arbeit von Berufskraftfahrern erleichtern und so die Tätigkeit möglicherweise wieder attraktiver machen.

Wie verändert das die Logistik?

Bereits heute fahren viele CargoLine-Lkw mit elektronischen Systemen wie GPS, Stau- oder Spurassistenten. Sie sind untereinander und mit ihren Disponenten vernetzt. Insofern sind wir immer auf dem aktuellen Stand des technisch Möglichen und Sinnvollen. Damit sind auch die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass zukünftig mehrere Fahrzeuge mithilfe eines technischen Steuerungssystems in sehr



Im Mercedes-Benz Future Truck 2025 soll der Fahrer Unterlagen bearbeiten oder seine weiteren Fahrziele disponieren können, während der Lkw ihn mit 85 km/h mittig auf der rechten Spur im fließenden Verkehr über die Autobahn fährt, präzise bremst und beschleunigt.



Die Infrastruktur vieler Städte ist überfordert. Unterirdische Frachtkapseln könnten

geringem Abstand hintereinander fahren können (das sogenannte Platooning). Autonome Lkw könnten zudem das Problem des Fahrer-mangels entschärfen. Allerdings: Für das Rangieren wie für das Be- und Entladen würden weiterhin Menschen benötigt; dafür müssten Lösungen gefunden werden.

Stichwort: Transporte durch die Röhre

In Bergisch-Gladbach sollen zwei unterirdische Röhren mit einem Durchmesser von jeweils zwei Metern in einer Tiefe von ebenfalls zwei Metern und über eine Strecke von sechs Kilometern ein Frachtzentrum an der Autobahn mit der Innenstadt verbinden. Mit 36 Stundenkilometern und einem Abstand von vier Metern transportieren Frachtkapseln dann jeweils bis zu zwei Europaletten zu mehreren Entnahmestationen. Kostenpunkt jedoch allein für die Basisinfrastruktur: 60 Millionen Euro. Zurzeit diskutiert die Stadtverwaltung, ob sie eine Empfehlung für das Projekt formulieren soll.

Wird sich das durchsetzen?

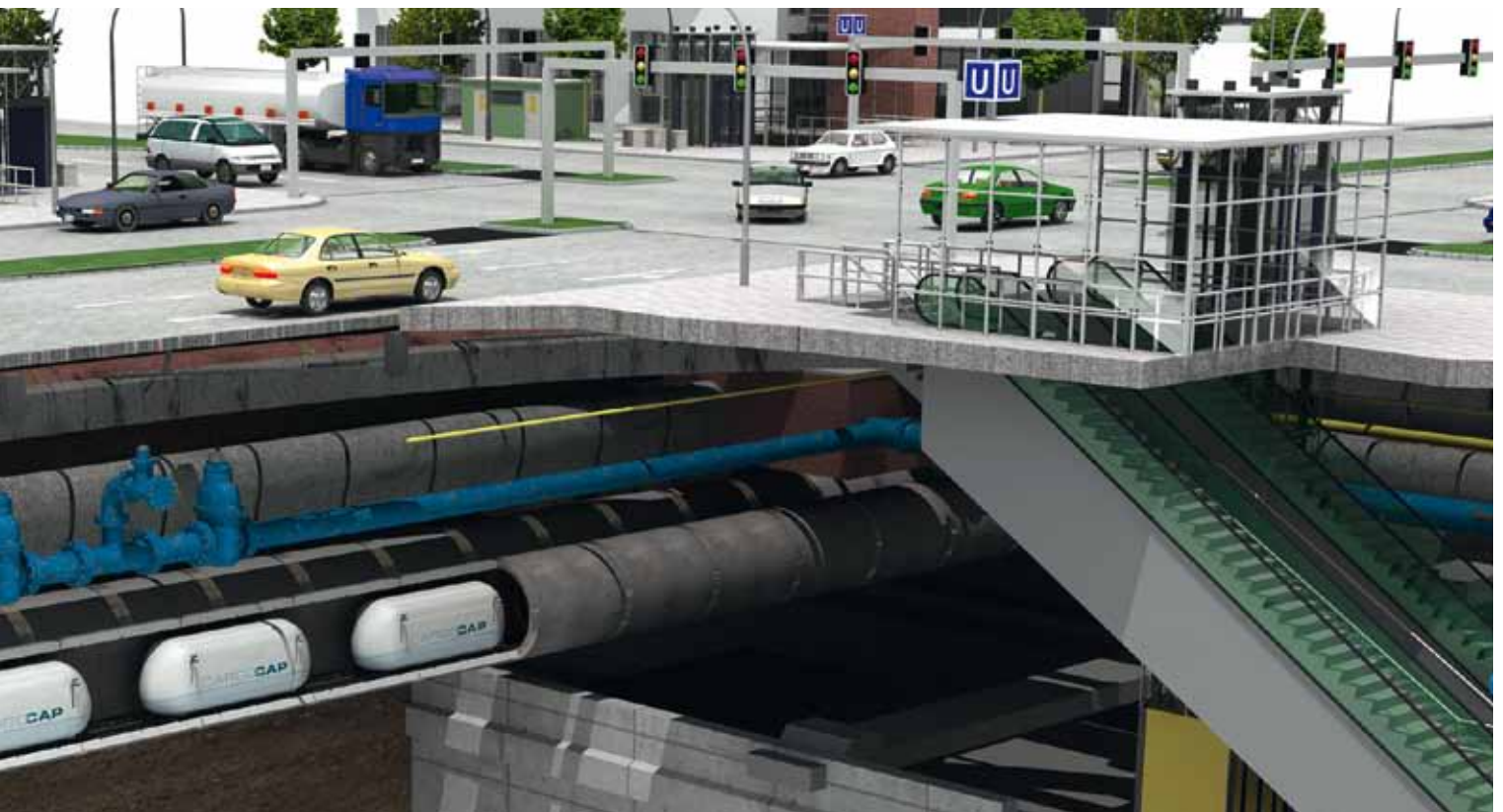
Sogenannte Cargo Caps sind schon lange in der Diskussion und die Technik ist grundsätzlich vorhanden. Zwischen festen Teilnehmern mit regelmäßigem und hohem Aufkommen könnten solche Transportröhren durchaus sinnvoll sein.

Warum?

Lieferungen sind damit unabhängig vom Verkehr und können die Innenstädte entlasten. Allerdings: Die bauliche Realisierung ist schwierig, weil beispielsweise Kabel, Wasserleitungen, Kanalisation oder geologische Hindernisse überwunden werden müssen. Einen möglichen Stau in den Röhren zu beheben wäre kompliziert und die punktgenaue Beladung beziehungsweise Entnahme eine logistische Herausforderung. Ebenfalls ungewiss ist, ob die hohen Kosten sich rechnen werden.

Wie verändert das die Logistik?

Grundsätzlich wird das eine Insellösung bleiben. Wir sind gespannt, wann das erste Projekt tatsächlich realisiert wird.



eine Lösung darstellen.

Stichwort: Industrielle Fertigung mit 3D-Druckern

Das Thema 3D-Druck beschäftigt insbesondere Flugzeughersteller. Bislang hat Airbus seine Bauteile komplett von Zulieferern bezogen, inzwischen werden doppelwandige Benzinrohre bereits selbst gedruckt. Damit nicht genug: Der kleine unbemannte Flieger „Thor“ besteht aus lediglich 60 Einzelteilen, die bis auf Antrieb und Fernsteuerung einem 3D-Drucker entsprungen sind. Airbus hat sich zudem bei der Autoschmiede „Local Motors“ (USA) eingekauft. Sie kann mithilfe einer speziellen Software ein komplettes Auto entwickeln und überwiegend mit einem 3D-Drucker fertigen. Boeing wiederum setzt bei seinem Riesenjet 777 Kraftstoffdüsen und Turbinenblätter aus dem Drucker ein. Auch etwa 1.000 Teile für den A350 werden bereits damit hergestellt.

Wird sich das durchsetzen?

Mit Sicherheit: Diese Entwicklung ist nicht aufzuhalten.

Warum?

Man kann heute Titan pulverisieren, was einen großen Fortschritt beim 3D-Druck darstellt: Extrem stabile Teile wiegen nur noch ein Bruchteil „traditioneller“ Bauteile. Für Flugzeuge (und zukünftig auch für andere Industriezweige) ist das ein unschlagbares Argument, unter anderem weil damit der Treibstoffverbrauch verringert werden kann und so die Kosten für die Airlines sinken.

Wie verändert das die Logistik?

Wenn Teile direkt dort gedruckt werden, wo man sie benötigt, wird das bisherige Transporte reduzieren. Denkbar ist auch, dass Druckdaten an einen 3D-Drucker auf einem Lkw gesendet werden und während der Fahrt gedruckt wird – sofern der Drucker Erschütterungen verkraftet. Ob die Kosten dafür allerdings unter denen für den bisherigen Transport und/oder die Lagerhaltung liegen, ist auf absehbare Zeit zweifelhaft.

Stichwort: Vermittlungsportale im Internet

Online-Plattformen, die als „Makler“ registrierten Transportunternehmen automatisch Aufträge oder Zuladungen vermitteln, Mit-

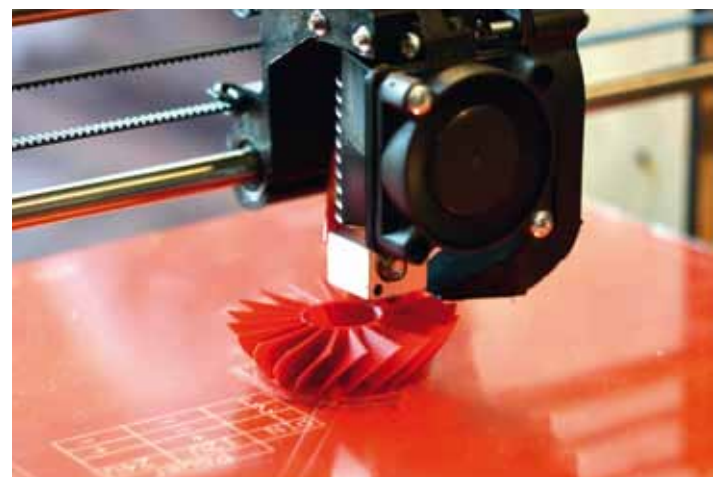
fahrzentralen für Stückgut oder Mitbringdienste für Privatkunden im Internet boomen. Ursprünglich waren sie für gelegentliche Bedarfstransporte gedacht. Angeboten wird inzwischen aber auch der Transport von empfindlichen Waren und Gefahrgut. Die Ausweitung von Internetportalen auf See- und Luftfracht ist ebenfalls geplant.

Wird sich das durchsetzen?

Für Teilladungen, im privaten Bereich oder einzelne Stückgutsendungen ist das vorstellbar. Für das professionelle Stückgutgeschäft und die Kontraktlogistik, bei denen die Dienstleister sehr viele Besonderheiten berücksichtigen müssen, sind Vermittlungsportale allerdings ungeeignet.

Warum?

Grundsätzlich wird ein Unternehmen, das viele Paletten mit Stückgut im Ausgang hat oder dessen Kunden auf zuverlässige Lieferungen angewiesen sind, auf einen festen Dienstleister mit seinem Know-how und Menschen am Schreibtisch mit Telefon und PC setzen. Denn er kennt die Anforderungen an das spezifische Handling der Sen- >



Ersatzteile aus dem 3D-Drucker.



Noch vor wenigen Jahren Science-Fiction, heute fast schon Realität: Eine Drohne macht sich mit einem Paket auf den Weg zum Empfänger.

dungen, seien es Versandvorschriften, die Ladungssicherung oder spezielle Vorgaben bei der Anlieferung, und steht für Rückfragen zur Verfügung. Auch kann über eine Plattform nicht geklärt werden, was bei einer Annahmeverweigerung mit der Sendung geschehen soll; die Erfüllung der Avisierungsvorschriften seitens des Handels und der Palettentausch sind so ebenfalls nicht möglich.

Wie verändert das die Logistik?

Vermittlungsportale werden nur einen geringen Teil des bisherigen Transportgeschäfts übernehmen. Für CargoLine stellt sich eher die Frage, ob und wie wir unsere bestehenden Online-Services für die vielfältigen Anforderungen von Stückgutversendern weiterentwickeln können.

Stichwort: Drohnen für Menschen und Güter

Es gibt Unternehmen, die wollen Güter mit autonom fliegenden Drohnen auf die Reise schicken – als Hoffnung für verkehrsmäßig überforderte Städte oder abgelegene Dörfer. Bereits weit fortgeschritten sind auch Pläne für Taxi-Drohnen, die Menschen innerhalb von Dubai ohne Pilot von Wolkenkratzer zu Wolkenkratzer bringen sollen. Erste Testläufe mit dem unbemannten Flugobjekt waren erfolgreich.

Wird sich das durchsetzen?

Vermutlich für spezielle Anforderungen, wenn beispielsweise Medikamente dringend auf einer Insel benötigt werden oder zur Versorgung in Katastrophengebieten. Auf die Verbreitung von Taxi-Drohnen werden wir wohl noch warten müssen.

Warum?

Bisherige Drohnen sind nicht für die tägliche Zustellung von großen Gütern oder die Mitnahme von Menschen geeignet. Mit einer Stückgutsendung, die eventuell aus mehreren Packstücken beziehungsweise Paletten besteht und bis zu 2,5 Tonnen wiegen kann, hätten sie ganz schön zu kämpfen. Derartige Transporte wären auch viel zu teuer und deswegen ineffizient.

Wie verändert das die Logistik?

Für das klassische Speditionsgeschäft wird das keine Auswirkungen haben, eher im Paketbereich und für spezielle Aufgaben.

Stichwort: Paketlieferung mit einem Kurier-Roboter

In Hamburg sind sie schon auf der Straße zu sehen, ebenso in London und in Washington, auch von der Schweizer Post werden sie

getestet: Kurier-Roboter. In Hamburg liefert Hermes damit testweise Sendungen, die zuvor bei einem Paketshop gesammelt wurden, an Privatempfänger aus. Sie sind mit GPS und Bilderkennung für die Ortung ausgestattet, Kameras und Sensoren sollen Kollisionen vermeiden, und Mobilfunk sorgt für die Kommunikation. Bisher werden die Prototypen noch von einem Menschen begleitet – zukünftig soll sich der Kurier-Roboter autonom durch die Städte bewegen.

Wird sich das durchsetzen?

In der Stückgutspedition nicht, obwohl das Konzept für die Zustellung von Sendungen an Endverbraucher durchaus interessant wäre. Für Paketdienstleister sind Kurier-Roboter allerdings sinnvoll. Wann und ob sie jemals flächendeckend eingesetzt werden können, ist allerdings offen.

Warum?

Es gibt ganz einfach zu viele Hindernisse, seien es Ampeln, ein Hoftor, das den Weg zur Haustür versperrt, oder Treppen. Welche Folgen die Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern hätte, ist juristisch noch offen. Außerdem laden solche autonom fahrenden Kurier-Roboter zu Vandalismus ein. Stückgutsendungen können sie darüber hinaus nicht transportieren oder gar zu einer Tour bündeln. Gerade diese Bündelungseffekte beim Sammel- und Stückgut reduzieren jedoch Transporte und ermöglichen es den CargoLine-Partnern, effektiver zu produzieren.

Wie verändert das die Logistik?

Paket-Roboter, Paketkopter, Autos als Briefkästen – den Privatempfängern soll es noch leichter gemacht werden, mit minimalem Aufwand jederzeit an ihre Bestellungen zu kommen. Auch den KEP-Dienstleistern kommen die Erfindungen entgegen, bilden sie doch gerade in der Weihnachtszeit eine gute Ergänzung zur räumlich begrenzten Packstation. Im B2C-Stückgutbereich werden wir in Folge zukünftig vielleicht noch feiner unterteilte Zustellfenster und individualisierte Zustellorte sehen. Von einer Lösung für die Vermeidung langer Wartezeiten an den Rampen der Geschäftskunden sind wir jedoch noch weit entfernt.

In den nächsten Jahren wird es noch viele Neuerungen geben, an die wir heute noch gar nicht denken. Als CargoLine werden wir dafür offen sein, Gewohntes immer wieder auf den Prüfstand stellen und querdenken. <



Nie mehr vor verschlossenen Paketshop-Türen stehen: Kurier-Roboter bringen die Sendung vom Shop bis zur Haustür.

Qualität schafft Vertrauen

RAPA und amm logistics bekräftigen wertvolle Partnerschaft.

Sie sind unscheinbar, aber unentbehrlich. Meist in schwer einsehbaren oder unzugänglichen Bereichen versteckt, wo ihre Aufgabe nicht sofort ersichtlich ist. Doch die unscheinbaren Steuergeräte sind hoch spezialisierte Hightech-Produkte. Sie arbeiten mit äußerster Genauigkeit und ausgezeichneter Dynamik: Magnetventile.

Hightech aus Oberfranken

Die Firma Rausch & Pausch GmbH – kurz RAPA – zählt zu den weltweit führenden Entwicklern von hydraulischen und pneumatischen Ventilsystemen. Seit mittlerweile 40 Jahren schätzen führende Hersteller in der Automobilindustrie das Familienunternehmen als innovativen Entwicklungspartner. Das Know-how steckt in entscheidenden Komponenten rund um Komfort, Funktionalität, Fahrsicherheit und Umweltschutz. Jedes Produkt wird individuell und kundenspezifisch entwickelt und produziert. Davon profitieren neben der Automobilindustrie auch zunehmend andere Branchen, wie die Medizintechnik oder Heizung-, Klima- und Sanitärtechnik.

Das Ohr am Kunden

Von insgesamt 950 Mitarbeitern an drei Standorten – 850 in Selb und Wunsiedel, 100 im amerikanischen Auburn – arbeiten circa 15 Prozent in der Forschung und Entwicklung. Die Strategie zahlt sich aus: Das in vierter Generation inhabergeführte Unternehmen hält zahlreiche Patente. Auch in Zukunft fokussiert RAPA seine Kraft auf die Entwicklung von innovativen Technologien im Bereich CO₂-Einsparung, elektrischer Antrieb und autonomes Fahren, um eine hohe Kundenaufmerksamkeit zu sichern.

Know-how ergänzt sich optimal

„Unsere Kunden erwarten eine hohe Flexibilität, innovative Lösungen und höchste Präzision, um so den steigenden Herausforderungen des Marktes gerecht werden zu können. Wir folgen unseren Kunden, und das erwarten wir auch von unseren Logistikpartnern“, so Dominik Wormland, Leiter Logistik bei RAPA. Daher setzt das Familienunternehmen bei der Beschaffung von Komponenten und der Distribution fertiger Ventile auf den CargoLine-Partner amm logistics aus Konradsreuth. „Wir bauen auf langfristige Beziehungen zu unseren Partnern. Im vollen Vertrauen und mit gegenseitiger Ausrichtung und Abstimmung“, so Wormland. Diese Auffassung teilt amm logistics und steht RAPA seit 2003 als



RAPA – ein modernes und innovatives Unternehmen mit zukunftsweisenden Ideen in der Ventiltechnik.

stabiler und regionaler Partner für leistungsfähige Versand- und Beschaffungslogistik zur Seite.

Partnerschaftliches Miteinander

Auch Alexander Prittig, Niederlassungsleiter bei amm logistics, weiß die Zusammenarbeit zu schätzen: „Sie ist durch ein Geben und Nehmen gekennzeichnet. Wir fühlen uns bei RAPA nicht als Dienstleister, sondern als Partner, auf dessen Fachwissen Wert gelegt wird“, erklärt er. Ferner steht die Spedition auch bei kurzfristigen Aufgaben sofort parat. So kann es vorkommen, dass der Cargoliner nach einem Anruf von RAPA morgens um 5.30 Uhr außerplanmäßig Wechselbrücken bereitstellt, weil sie dringend benötigt werden. Darüber hinaus absolvieren die angehenden Speditionskaufleute bei RAPA einen Teil ihrer Ausbildung bei amm logistics, um eine 360-Grad-Transport- und Logistikerfahrung zu bekommen. „Wir schätzen diese Möglichkeit sehr. Sie spricht für das große Vertrauen und die Flexibilität beider Unternehmen. Immerhin gewinnen unsere Auszubildenden Einblicke in die Spedition, die ein Kunde normalerweise nicht erhält“, betont Wormland.

RAPA hält an langfristigen, partnerschaftlichen Geschäftsbeziehungen fest: „Das Gesamtpaket muss stimmen. Was nützt mir ein günstigerer Preis, wenn die Kommunikation mit den Fahrern zur Herausforderung wird, der Service nicht stimmt oder das Vertrauen in die Spedition fehlt?“, erläutert der Leiter Logistik. Damit stehen die Zeichen auch zukünftig auf gemeinsames Wachstum. <

Rausch & Pausch

... mit Hauptsitz im oberfränkischen Selb zählt zu den weltweit führenden Entwicklern von hydraulischen und pneumatischen Ventilen und Ventilsystemen für den Fahrzeugbau und verstärkt auch für andere Branchen. Geschäftsführer Roman Pausch leitet das 1920 gegründete Familienunternehmen in vierter Generation und beschäftigt heute über 950 Mitarbeiter an drei Standorten in Deutschland und den USA. Das Firmenmotto „Wir kümmern uns um die inneren Werte!“ gilt für die Produkte genauso wie für die Unternehmenskultur.

www.rapa.com

amm logistics

... ist ein mittelständisches Logistikunternehmen mit Sitz im oberfränkischen Konradsreuth und Tochter der Amm Spedition GmbH (Nürnberg). Tätigkeitsschwerpunkte sind nationale und internationale Transportlogistik, Kontraktlogistik, Luft- und Seetransporte. An 108 Rampen, verteilt auf 5.500 Quadratmeter Umschlag- und 3.000 Quadratmeter Logistikfläche, erzielen 175 Mitarbeiter einen Jahresumsatz von 34,2 Millionen Euro. Logistikzentren in Konradsreuth, Schwarzenbach (Saale), Hof und Selb mit 31.000 Quadratmetern Gesamtlogistikfläche und mehr als 20.000 Palettenstellplätzen ergänzen das Transportangebot.

www.amm-logistics.com

Optimal (ab)gewickelt

Die Firma KAUP in Aschaffenburg, einer der weltweit größten Spezialhersteller von Anbaugeräten für Gabelstapler, setzt bei ihren Transporten in Europa ganz auf die Spedition Kissel, sowohl bei der Neuauslieferung als auch beim Mietservice.

Der robuste, knallgelbe Gabelstapler mit Zwillingsbereifung geht nun doch ein wenig in die Knie. Immerhin muss er über Kopf eine Last von gut fünf Tonnen wuchten und sicher auf einen Güterwaggon verladen. Der Fahrer in der geschlossenen Kabine bleibt dabei gelassen, macht das routiniert und verlässt sich ganz auf sein neues Spezialequipment – eine extra dafür entwickelte Ladeklammer. Sie kann die zur Weiterverarbeitung in der Stahlproduktion bestimmten Drahtspulen punktgenau packen und transportieren. Genau damit hätten herkömmlich ausgestattete Gabelstapler ein Problem. Immerhin haben besagte Spulen – auch Draht-Coils genannt – einen Innendurchmesser von bis zu einem Meter und sind tonnenschwer. Ihr Hersteller, die Badischen Drahtwerke in Kehl, beauftragten daher den Aschaffenburg Gabelstapler-Anbaugerätespezialisten KAUP mit einer Sonderanfertigung. Deren Coil-Klammer besitzt „eine hydraulischen, teleskopierbaren Ausleger inklusive pendelbarer hydraulischer Klammer“ – so die Produktbeschreibung –, die das Transportgut sicher aufnimmt. Soll heißen: Das Gerät greift von oben und rastet innen ein. Eine ebenso einfache wie geniale Idee, deren Umsetzung – ob der komplexen mechanischen Abläufe – allerdings präzises Entwicklersgeschick voraussetzt. Immerhin erforderte die Auftragsabwicklung von der Planung über die Modellherstellung bis hin zum erfolgreichen Einsatz ein gutes halbes Jahr.

Für jeden Fall eine Lösung

Das aus einer Schmiede im Aschaffenburg Stadtteil Leider hervorgegangene Traditionsunternehmen KAUP produziert jährlich rund 40.000 Anbaugeräte für Gabelstapler und arbeitet dabei eng mit allen Herstellern und Händlern zusammen. „Unsere Produktpalette reicht vom sogenannten Seitenschieber mit 50 Kilogramm Gewicht bis hin zu einem 30 Tonnen schweren Drehgerät zum Ausladen von Eisenbahnwaggons“, erklärt Sebastian Künzel aus dem Marketing des Spezialisten. Ein Großteil der gefertigten Geräte entstammt dabei der Serienproduktion. Aber auch individuell entwickelte Spezialanfertigungen werden mithilfe von 20 Schweißrobotern und 60 computer-



gesteuerten Maschinen produziert. „Auf Wunsch unserer Kunden haben wir für nahezu jeden Einsatzfall Lösungen, die in unserer 30-köpfigen Konstruktionsabteilung entwickelt werden“, erläutert Künzel weiter. Neben der individuellen Fertigung offeriert die Firma auch einen eigenen Mietservice für gebrauchte Anbaugeräte, schnell lieferbare

Ersatzteile und einen weltweiten Kundenservice. Mit dem Slogan „Die Hände Ihres Staplers“ hat sich KAUP innerhalb seiner Branche international zu einem führenden Unternehmen mit zwölf eigenen Niederlassungen und Repräsentanten in 33 Ländern entwickelt.

Familiäre Verhältnisse

Um seine Position erfolgreich zu behaupten, setzt KAUP nicht nur auf ein ausgeklügeltes Portfolio, sondern ebenso auf verlässliche Partner. Einer von ihnen ist die Kissel Spedition in Stockstadt am Main. Sie arbeitet bereits seit 17 Jahren für den Spezialisten – und seit 2013 ist der CargoLiner sogar Hauptspediteur für das gesamte Europageschäft. Dabei kommt einiges zusammen: Mehr als 7.300 Sendungen an Neuwaren und Geräte im Mietservice mit einem Gesamtgewicht von knapp 6.000 Tonnen transportiert Kissel jährlich für seinen Stammkunden. Dafür entwickelte man ein gemeinsames Logistikkonzept, das perfekt auf dessen Wünsche

zugeschnitten ist, wie Sebastian Künzel meint: „Es entspricht dem Kreislaufprinzip: Neu- und Mietgeräte kommen dank Kissel schnell beim Kunden an und Mietrückläufer gelangen rasch wieder nach Aschaffenburg zurück.“ Frank Krausert, Kundendienst- und Serviceleiter bei KAUP, schätzt außer der problemlosen Zusammenarbeit besonders die pünktlichen Lieferungen durch den CargoLiner. „Kissel erreicht sehr gute Lieferquoten: Über

98 Prozent der zu liefernden Anbaugeräte sind innerhalb von 48 Stunden beim Empfänger, über 90 Prozent sogar innerhalb von 24 Stunden.“ Für ihn sei Kissel daher kein gewöhnlicher Dienstleister, sondern vielmehr ein Partner auf Augenhöhe, mit dem man Hand in Hand zusammenarbeite.

Als Leiter Marketing und Vertrieb hört Michael Kissel solch eine positive Kundenmeinung gern. Er ist einer der vier Söhne des Firmengründers und ebenso wie seine Brüder geschäftsführender Gesellschafter im Familienunternehmen. Die Zusammenarbeit mit KAUP ist ihm im Laufe der Jahre richtig ans Herz gewachsen, und zwar nicht nur, weil ihre Betriebe lediglich knapp vier Autominuten voneinander entfernt sind. „Wir pflegen ein familiär harmonisches Verhältnis – sowohl im Tagesgeschäft als auch in den sonstigen Geschäftsverbindungen“, betont Kissel.

Zu besagtem Tagesgeschäft gehören sowohl der Transport von Stückgut mit geringem Gewicht als auch 20 Tonnen schwere Komplettsendungen. „Bei Bedarf setzen wir Sondertransporte mit Überbreite ein, die wir gemeinsam mit einem darauf spezialisierten Unternehmer abwickeln“, erläutert Kissel. „Ganz wichtig ist uns dabei das Thema Ladungssicherung und die vorsichtige Behandlung der Güter – wie bei rohen Eiern. Schließlich haben die Waren oft einen sehr hohen Wert.“

Heimlicher Logistik-Champion

Als besondere Herausforderung nennt er die jährlichen Transporte zu diversen Messen, denn „die müssen minutiös geplant sein“, nicht nur zeitlich auf den Punkt, sondern auch beim Ausladen und Rangieren. Dass Kissel so etwas ausgezeichnet meistern kann, zeigt die Wahl zum „CargoLine-Partner des Jahres 2015“. Mit einem deutlichen Punktevorsprung setzte sich die Spedition an die Spitze des verbundinternen Qualitätsrankings. Für CargoLine-Geschäftsführer Jörn Peter Struck ist Kissel ein typischer „Hidden Champion“, also ein Meister im Hintergrund. „Das spiegelt sich in dem gleichmäßig erfolgreichen Abschneiden in allen Bewertungskategorien des Rankings wider“, betont er. Darunter fallen unter anderem die Anlieferquote in vorgegebener Qualität und Zeit, das Engagement der Mitarbeiter und der Vernetzungsgrad mit den Verbundpartnern. Da sich Qualität bekanntlich durchsetzt, wächst Kissel auch kontinuierlich: In Mainaschaff, nahe Aschaffenburg, plant das Unternehmen gerade den großzügig dimensionierten Neubau des Firmensitzes. Auf einer Gesamtfläche von 90.000 Quadratmetern, fast so groß wie 13 Fußballfelder, will der Logistiker zukünftig alle Außenlager, Projekte und Kräfte bündeln. <

KAUP

... ist ein weltweit führender Hersteller von Anbaugeräten für Gabelstapler. Das Familienunternehmen mit Sitz in Aschaffenburg hat zwölf Niederlassungen und ist über Repräsentanten in 33 Ländern vertreten. Es beschäftigt weltweit mehr als 800 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von rund 80 Millionen Euro. Produziert wird in Aschaffenburg und im chinesischen Xiamen. Die Produktionsfläche beläuft sich in Deutschland auf 43.000 Quadratmeter in neun Hallen und in China auf 12.000 Quadratmeter. www.kaup.de

Kissel Spedition

... ist CargoLine-Partner Nummer eins des Jahres 2015. Das 1979 in Aschaffenburg gegründete Familienunternehmen hat heute seinen Sitz in Stockstadt. Es beschäftigt 176 Mitarbeiter und neun Auszubildende. Die Spedition verfügt über 60 Nahverkehrsfahrzeuge, 35 Fernverkehrszüge und 150 Wechselbrücken. Zu ihren Stärken zählen unter anderem regelmäßige Abfahrten in die baltischen Staaten. www.kissel-spedition.de



CargoLine rundet Netzwerk ab

Seit Mitte Januar bereichert ein neuer Franchisenehmer das CargoLine-Netzwerk: Die in Trierweiler ansässige Borne Logistik & Spedition hat einen Teil des bisherigen Gebiets der Spedition Balter in Mülheim-Kärlich übernommen. „Wir freuen uns, dass wir einen so engagierten Mittelständler für unseren Verbund gewinnen konnten. Zumal der Speditionsleiter von Borne früher für einen anderen CargoLine-Partner tätig war und daher mit den Abläufen und Anforderungen bereits bestens vertraut ist“, erklärt CargoLine-Geschäftsführer Jörn Peter Struck.



Zudem ist Rhenus Unna seit 1. Januar ein neuer Systempartner. Hintergrund ist die Aufteilung des Gebiets Wuppertal durch die Stückgutkooperation System Alliance (SyA) auf ihren Franchisenehmer Rhenus Unna und den Schwelmer CargoLine-Gesellschafter Schmidt-Gevelsberg, nachdem eine Partnerlücke entstanden war. Im Zuge dessen gab Schmidt-Gevelsberg in der Verteilung einige CargoLine-Postleitzahlengebiete an Rhenus ab. Beide Unternehmen speisen ihren Sammelgutausgang jedoch weiterhin in ihre eigenen Netze ein. <

Erstklassiges Trio: die CargoLine-Partner des Jahres 2016



Stellvertretend für ihre Unternehmen nahmen die Geschäftsführer Burkhard Frese und Torsten Huberti (beide Schmidt-Gevelsberg, vorn), Jan und Jörg Feldberg (beide BTG Feldberg, links) sowie André Biber (Lebert, rechts) die Pokale für den „Partner des Jahres“ entgegen.

Dem Schwelmer CargoLine-Partner Schmidt-Gevelsberg ist es erneut gelungen, beim Qualitätsranking der Kooperation den Spitzenplatz zu belegen und den Pokal für den „Partner des Jahres“ mit nach Hause zu nehmen. Bereits 2010 hatte die Spedition einen ersten Rang zu verzeichnen, zudem zahlreiche zweite und dritte Plätze in anderen Jahren. „Schmidt-Gevelsberg ist dank gutem Personal und strategisch sinnvoller Entscheidungen kontinuierlich gewachsen, ohne Kompromisse bei der Qualität einzugehen. Davon profitiert auch die Kooperation als Ganzes. Zudem bringt sich die Geschäftsführung in den Bereichen Produktion und Vertrieb/Marketing aktiv in die Gestaltung des Netzwerks ein, was Extrapunkte im Ranking bringt“, lobt Jörn Peter Struck, Vorsitzender der CargoLine-Geschäftsführung.

International auf dem Vormarsch

Den zweiten Rang bekleidet Lebert (Kempten), einer der CargoLiner mit den häufigsten Platzierungen unter den Top-3-Partnern des Jahres. Die Spedition aus dem Allgäu beeindruckte vor allem durch einen großen Zuwachs bei den internationalen Sendungen. Außerdem trägt sie durch die hohe Anzahl von Direktverkehren mit dazu bei, dass lediglich sechs

Prozent aller Transporte in der Kooperation über Hub laufen.

Der dritte Sieger, BTG Feldberg (Bocholt), steht zum ersten Mal auf dem Treppchen. Auch er wies besonders im internationalen Bereich große Steigerungsraten auf und punktete vor allem durch das Engagement seiner Führungskräfte in diversen Arbeitskreisen der Kooperation. „BTG Feldberg überzeugt durch kontinuierlich gute Leistung und hat den Wechsel von der dritten zur vierten Inhaber- generation sehr gut gemeistert“, unterstreicht Struck.

Messbare Kriterien

Zur Ermittlung der „Partner des Jahres“ wertet das Netzwerk über zwölf Monate hinweg Kennzahlen aus wie die Auslieferquote in vorgegebener Qualität und Zeit, die prozentuale Steigerung der Sendungszahlen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, die Qualität des Schnittstellen-Scannings zur Packstückverfolgung sowie die Mitarbeit in Arbeitskreisen und Entscheidungsgremien der Kooperation. Die Preisverleihung fand im Rahmen der Franchisenehmer-Vollversammlung am 15. März in Seeheim-Jugenheim statt. <

Leuchtende Kinderaugen



Daniel Schröder, Regionalleiter Rhein-Main des Kinderprojekts „Die Arche“, kam mit „Arche“-Schützling Ann-Marie in die Systemzentrale, um die Geschenke aus den Händen von CargoLine-Geschäftsführer Jörn Peter Struck entgegenzunehmen.

Nicht überall in Deutschland – selbst nicht in einer so wohlhabenden Stadt wie Frankfurt – ist es selbstverständlich, dass Kinder ein Weihnachtsgeschenk bekommen. Daher haben alle Mitarbeiter

der CargoLine-Systemzentrale je ein Präsent im Wert von 20 Euro anhand einer Wunschliste der „Arche“-Kinder besorgt, eigenhändig verpackt und dem Kinderprojekt in Frankfurt übergeben (www.freunde-arche-ffm.de).

„Wir danken den Angestellten der CargoLine-Systemzentrale und all unseren anderen Unterstützern, dass wir insgesamt rund 500 Kindern und Teenagern allein in Frankfurt an Weihnachten eine Freude machen konnten. Die Dankbarkeit und die ehrliche Freude der Kinder motivieren uns immer wieder zum Weitermachen“, erklärt Daniel Schröder, Regionalleiter Rhein-Main des Kinderprojekts „Arche“.

Nachahmer willkommen

Der CargoLine-Partner Hofmann in Biebesheim fand dieses Engagement übrigens so gut, dass er spontan 500 Euro an die „Arche“ in Frankfurt überwies. Geld, mit dem das Kinderhilfsprojekt 2017 sicher wieder Sinnvolles und Schönes für seine Schützlinge bewirkt. <

Spedition Hofmann rockt den Bock



Drei der sechs Hofmann-Azubis – Felix Windemuth, Sven Giebeler und Dominik Janku – mit „ihrem“ Wagen 80.

Die Logistikbranche tut sich schwer, Nachwuchs-Berufskraftfahrer zu finden. Zum einen kann sich nicht jede Spedition die Finanzierung der sehr teuren Ausbildung leisten. Zum anderen schreckt ihr anspruchsvoller Inhalt junge Menschen oft ab. So gehören unter anderem die Ladungssicherung, das Bedienen diverser Instrumente – vom digitalen Tachografen bis hin zu den Mautgeräten – und das kraftstoffsparende und sichere Fahren zum Lehrplan. Auch die Arbeitszeiten und -bedingungen empfinden viele als unattraktiv. CargoLine-Partner Hofmann aus Biebesheim, der zurzeit sechs Jugendliche zum Berufskraftfahrer ausbildet, kann also stolz sein.

Doch damit nicht genug: „Damit unsere angehenden Berufskraftfahrer frühzeitig ihren zukünftigen Job auch praktisch kennenlernen, haben wir einen 3,5-Tonner – nur für die Azubis – angeschafft“, berichtet Uwe Hofmann, Geschäftsführer der Biebesheimer Spedition. „Im Zuge einer Patenschaft sind sie ferner für die Wartung und Pflege des neuen Lkw zuständig. So lernen sie zugleich Verantwortung für das ihnen anvertraute Fahrzeug zu übernehmen.“

Zahlreiche andere CargoLiner bilden gleichfalls Berufskraftfahrer aus und wirken so dem Fahrerangel entgegen. <

Neuer Partner für Schweden



Seit 1. März hat CargoLine einen neuen Partner in Schweden: „PostNord ist Skandinaviens führender Anbieter für Logistikdienstleistungen und E-Commerce-Services. Durch die Kooperation können wir Verladern eine noch bessere Abdeckung auf hohem Leistungsniveau anbieten. Dies gilt speziell für unsere NightLineEurope-Produkte Lieferscheinservice, Fixtermin und die bevorzugte Beförderung“, erklärt Bernd Höppner, Geschäftsführer der Kooperation und zuständig für das internationale Geschäft.

PostNord wiederum kann durch die Zusammenarbeit das Marktsegment Stückgut systematisch weiterentwickeln. Beide Seiten erwarten, dass sich die Verkehre aus und nach Schweden deutlich ausbauen lassen.

In Dänemark arbeitet CargoLine weiterhin mit dem langjährigen Partner Leman zusammen, in Finnland mit Freja und in Norwegen mit Nortrail. <

amm logistics bildet Bachelor aus

Die Berufsakademie (BA) Glauchau hat amm logistics als Praxispartner anerkannt. Damit gilt die Spedition mit Sitz im oberfränkischen Konradsreuth nun auch offiziell als geeignet, den praktischen Teil des Dualen Studiengangs Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik der BA anzubieten. CargoLine gratuliert herzlich zu dieser Auszeichnung! <

Firmenerweiterung zum Geburtstag

Im 55. Jahr ihres Bestehens hat die Spedition Hofmann ihre Anlage in Biebesheim am Rhein deutlich erweitert: Ergänzend zur vorhandenen Umschlagfläche entstanden weitere 2.200 Quadratmeter, die Platz für elf Ladehäuser und weitere Rampenandienungen unterschiedlicher Niveauhöhe für insgesamt 30 Fahrzeuge bieten. Kranbahnen in der neuen Umschlaghalle helfen, speziell großvolumige und schwere Ware des Agrartechnikherstellers Alö schonend und sicher zu handhaben. Für ihn fungiert der CargoLine-Partner als Distributionszentrum für Europa. Gasbetriebene Heizstrahler an der Decke sorgen derweil im gesamten Neubau für ein angenehmes Arbeitsklima, modernste LED-Lichttechnik leuchtet die Fläche optimal aus.



Auch eine Freilagerfläche von 18.000 Quadratmetern wurde neu erschlossen. Sie dient überwiegend der Lagerung von Frontladern und dazu passenden landwirtschaftlichen Arbeitsgeräten der Firma Alö.

Sowohl Hallenerweiterung als auch Freigelände werden selbstverständlich kameraüberwacht. Insgesamt umfasst das 75.000 Quadratmeter große Firmengelände nun 4.500 Quadratmeter Umschlag-, 9.500 Quadratmeter Kontraktlogistik- und Lager- sowie 25.000 Quadratmeter Freifläche – und bietet noch Platz für weiteres Wachstum. <

Für einen guten Zweck zur Kasse gebeten



Kochtrans-Geschäftsführer Erich Baumgärtel (2. v. l.) anlässlich der Scheckübergabe mit „Arche“-Gründer Bernd Siggelkow (4. v. l.) sowie Schützlingen, Mitarbeitern, Freunden und Förderern der Münchner Einrichtung.

Kochtrans-Geschäftsführer Erich Baumgärtel weiß, wie er sein Team motiviert: „Jeden Euro, den Sie heute spenden, werde ich aus eigener Tasche verdoppeln!“, lautete seine Ansage im Rahmen der Firmenweihnachtsfeier. Diese Gelegenheit, den Chef für einen guten Zweck zur Kasse zu bitten, wollten sich die Mitarbeiter des Münchner CargoLiners nicht entgehen lassen und sammelten an diesem Abend stolze 700 Euro ein. Baumgärtel verdoppelte die Summe wie versprochen und konnte so dem Kinderhilfsprojekt „Arche“ am 2. Februar einen Scheck über 1.400 Euro überreichen.

Die „Arche“ (www.kinderprojekt-arche.eu) betreut seit 2006 allein in München täglich bis zu 120 Kinder

und Jugendliche im Alter zwischen fünf und 18 Jahren. Sie erhalten kostenlos eine vollwertige warme Mahlzeit, Hausaufgabenbetreuung und können an zahlreichen Freizeitaktivitäten teilnehmen. Darüber hinaus bietet der gemeinnützige Verein Hilfe für sozial benachteiligte Menschen an und versucht auch die Eltern der Kinder zu erreichen, unter anderem mit einem regelmäßigen Elternfrühstück und Beratung.

„Arche“-Kinder auf Kochtrans-Lkw

Zur weiteren Unterstützung ließ Kochtrans – wie viele andere CargoLiner auch – zahlreiche Nahverkehrsfahrzeuge mit Werbung für die „Arche“ bekleben (siehe Foto bzw. CargoTime 2/2016) und führt kostenlose Transporte für das Kinderhilfswerk durch. <

Neues Multi-User- und Multi-Product-Lager für Schäflein

Anfang Mai nimmt der CargoLine-Partner Schäflein den Erweiterungsbau seines Logistikzentrums im Gewerbepark Schwebheim bei Schweinfurt in Betrieb. Auf nun 22.000 statt wie bislang 10.000 Quadratmetern Fläche lagert das Unternehmen für eine Vielzahl von Kunden in deutlich abgegrenzten Sektoren unterschiedlichste Produkte wie Lebens- und Futtermittel, Sanitärbedarf und Maschinenbauteile, die es anschließend versendet. Mit dem acht Millionen Euro teuren Anbau erweitert die Spedition mit Sitz in Röhlein ihre Sparte Distributionslogistik und schafft Kapazitäten für weiteres Wachstum. „Die verkehrsgünstige Lage des Standorts und unsere Expertise bieten Verladern einen echten Mehrwert“, ist Achim Schäflein, Vorstandsvorsitzender der Schäflein AG, überzeugt.

Einer der Kunden, die das Logistikzentrum für sich bereits nutzen, ist das Einkaufsbüro Deutscher Eisenhändler (E/D/E) – Europas größter Einkaufs- und Marketingverbund. Schäflein verwaltet für ihn das



Zentrallager für den Sanitärbereich mit derzeit etwa 4.500 Kernartikeln von namhaften Vertragslieferanten. Zu den hier anfallenden Aufgaben zählen die Warenannahme, Artikelstammdatenprüfung, Qualitätssicherung, Kommissionierung, die Umsetzung unterschiedlicher Verpackungsanforderungen und die Versandbereitstellung. Im Rahmen eines 24-Stunden-Service sorgt Schäflein für die Belieferung der E/D/E-Kunden mit einer permanenten Lieferquote von mehr als 95 Prozent. Zudem wickelt der Transport- und Logistikpartner weitere 90.000 Artikel über den neu eingerichteten Beschaffungsservice des E/D/E via Cross-Docking ab. <

Im Rausch der Geschwindigkeit

Wenn Thomas Steger aufs Rad steigt, dann um Vollgas zu geben: Der Mitarbeiter im Fuhrparkmanagement der Amm Spedition bestreitet in seiner Freizeit sogenannte Steherrennen. Mit bis zu 100 km/h ist er dann schneller als die Lkw, die er betreut.

Im Jahr 2013 war es um ihn geschehen: Thomas Steger schaute sich zum ersten Mal live die Europameisterschaft der Steher an. Dort traten Zweiertteams gegeneinander an, bei denen der Rennradfahrer mit nur wenigen Zentimetern Abstand hinter einem Motorrad herfuhr und in dessen Windschatten extrem hohe Geschwindigkeiten erreichte. „Es war Gänsehaut-Feeling pur, die ultraschnellen Gespanne vor den mitfiebersenden Zuschauern um den Sieg kämpfen zu sehen. Ich merkte, da will ich unbedingt mitmachen“, erinnert er sich.

Fliehkräfte wie in einer Achterbahn

Seitdem bilden der Fuhrparkmanager des CargoLine-Partners Amm Spedition und Thomas Ruder vom Nürnberger Radsportverein RV Union 1886 ein erfolgreiches Team: Steger als Steher auf dem Renn-, Ruder als sogenannter Schrittmacher auf dem Motorrad.

Der Begriff „Steger“ kommt vom englischen „stay“, „durchhalten“. Ein sehr treffender Ausdruck, schließlich tritt der Rennradfahrer über 30 bis 40 Kilometer hinweg mit durchschnittlich 70 bis 80 km/h in die Pedale. In Zweikämpfen erreicht er sogar Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 100 km/h – teils 45 Grad steilen Kurven und Fliehkräften wie in einer Achterbahn zum Trotz! Dazu muss er stets am Schrittmacher dranbleiben. Andernfalls ist er ganz schnell „von der Rolle“, wie der Abstandshalter zwischen Motor- und Rennrad genannt wird, und fällt hinter die anderen Gespanne zurück.

Kulante Geschäftsführung und Kollegen

Damit es so weit nicht kommt, trainiert Thomas Steger das ganze Jahr hindurch. Im Sommer beispielsweise sitzt der 30-Jährige unter der Woche dreimal auf dem Rad, übt Intervalle und sammelt in Rennen möglichst viele Kilometer. Das wäre nicht möglich ohne das (Ein-)Verständnis seiner Geschäftsführung und seiner drei Abteilungskollegen. Schließlich ist der gelernte Berufskraftfahrer und heutige Technische Betriebswirt für die Schulungen von rund 130 Fah-

ren zuständig, die Ausbildung der zukünftigen Trucker, die Wartung und Reparatur des Fuhrparks, die Planung gesetzlicher Prüfungen wie HU und AU und vieles mehr: „Sie ermöglichen mir flexible Arbeitszeiten zum Trainieren. Dafür bin ich ihnen sehr dankbar“, freut sich Steger. Die Amm Spedition sponsert sogar Stegers Verein und hat anteilig sein neues Rad finanziert.

Liebe zum Detail

Steherräder haben weder Bremsen noch Schaltung. Abhängig davon, wie schnell eine Bahn ist und über welchen Bodenbelag sie verfügt, verwendet Steger bei jedem Rennen unterschiedliche Kombinationen von verschiedenen großen Kettenblättern und Ritzeln. So kann er Vortrieb und Trittfrequenz steuern. Auch die Reifen wählt er wie ein Formel-1-Pilot abhängig vom Untergrund aus.

Blindes Verstehen

Das dritte Erfolgskriterium neben Kondition und Technik ist das Zusammenspiel von Steher und Schrittmacher. Letzterer muss den Überblick über den Rennverlauf behalten und das Tempo machen. Ein am Hinterkopf offener Helm ermöglicht es ihm, Kommandos wie „Allez“ („schneller“) oder „Ho“ („ruhiger, langsamer“) zu hören. Vieles läuft aber auch nach Gefühl: „Fährt man längere Zeit mit demselben Schrittmacher, kennt der die Vorlieben und Stärken des Stehers und weiß, wann er noch am Gas drehen kann oder wann es vorbei ist“, erklärt Steger. Am wichtigsten ist jedoch, „dass wir nach jedem Wettkampf sachlich besprechen können, was gut lief und was nicht.“

Bei der Deutschen Meisterschaft Anfang Juli in Nürnberg und bei der Europameisterschaft im Oktober in Berlin streben Thomas Steger und Thomas Ruder Podestplätze an. Bis dahin wollen sie noch einen Zahn zulegen. <





INTERNATIONAL

Swiss Quality in Übersee

Berge, Natur und heimatverbundene Menschen. Das ist ein klassisches Bild von der Schweiz. Dabei geht es dort weit internationaler zu, als viele denken: Immerhin sind gerade hier zahlreiche Konzerne wie Trisa, Coop oder die Roche Gruppe ansässig – um nur einige zu nennen. Da ist es nur logisch, dass auch Logistiker wie Interfracht weltweit agieren. Der Schweizer CargoLine-Partner hat sein zweites Standbein in Fernost.

Seit mehr als 50 Jahren ist das im Großraum Basel ansässige Unternehmen Interfracht im Transportwesen aktiv und seit nunmehr 13 Jahren auch in Vietnam eine logistische Größe. Aber wieso gründeten die Schweizer damals ausgerechnet ein Büro in der knapp 10.000 Kilometer entfernten Ho-Chi-Minh-Stadt? „Wir verfügten bereits über langjährige internationale Erfahrungen und wollten expandieren: am liebsten in ein Land, das sich noch im Aufschwung befindet“, erklärt Heimo Fischer. Er ist Geschäftsleiter und Anteilseigner von Interfracht Overseas (siehe Kasten). „Vietnam bietet das größte Wirtschaftswachstum nach China, ist aber weitaus kostengünstiger, da es mit seiner ökonomischen Entwicklung circa 15 bis 20 Jahre hinter der Volksrepublik zurückliegt.“

Aus eins mach vier

Bestehende Interfracht-Kunden bezogen bereits Ware aus Asien. Hinzu kamen Kontakte zu einer Schweizer Handelsfirma mit vietnamesischen Inhabern, die den CargoLiner ermutigten, seine Pläne in die Tat umzusetzen. Und an Taten fehlt es ihm wahrlich nicht: Nachdem die Aufbauarbeiten in Ho-Chi-Minh-Stadt, dem ehemaligen Saigon, durch Schweizer sowie deutsche und vietnamesische Mitarbeiter gemeistert waren, wagte man sich einige Jahre später an weitere asiatische Destinationen heran. Diesmal in der Volksrepublik China: Sie ist zwar nicht mehr so kostengünstig wie früher, aber weiterhin ein höchst bedeutsamer Produktions- und Investitionsstandort. Den Auftakt machte hier 2010 ein Büro in Schanghai, gefolgt von weiteren in Shenzhen (2011) und Ningbo (2012).

Zu typischen Standardaufträgen der asiatischen Niederlassungen gehören Stückgutsendungen (beispielsweise Werbeartikel, Werkzeuge, Möbel) für den Schweizer Einzelhandel. „Jede Woche buchen wir Sammelcontainer, die meist per Seefracht nach Europa gelangen. Dazu vereinbaren wir mit den asiatischen Lieferanten die Lieferdaten, veranlassen die Anlieferung zum Hafen und klären die zolltechnische Ausfuhr“, sagt der Geschäftsleiter. Besagte Seefracht lenkt Interfracht Overseas bevorzugt zu Häfen in den Niederlanden oder Belgien, da sich von hier aus die weiteren Transporte innerhalb Europas flexibel gestalten lassen – sei es per Bahn, Lkw oder Rheinschiff. Kein Wunder also, dass die Rotra Spedition zu den festen Partnern der Schweizer gehört: Sie ist innerhalb des CargoLine-Netzwerks zuständig für die Benelux-Länder und verfügt sogar über einen eigenen Binnenschiffhafen (siehe CargoTime 2/2016). Auch mit italienischen Kooperationspartnern oder deutschen wie Bursped, Finsterwalder, Koch oder Nellen & Quack pflegt man regen Austausch. „Die Kontakte innerhalb des Netzwerks sind für uns von enormer Bedeutung, da sich alle Partner für dieselben einheitlichen Qualitätsstandards verbürgen“, so Heimo Fischer.

Vom Stück- bis zum Schwergut

Neben Transporten aus Fernost nach Europa sowie nach Nord- und Südamerika verzeichnet Interfracht auch immer mehr Lieferungen in umgekehrter Richtung. „Die Kontrolle dafür liegt oft bei asiatischen Importeuren. Wir richten unsere Verkaufsabteilungen in Übersee jedoch darauf aus, solche Sendungen gleichfalls abzuwickeln“, erklärt Heimo Fischer. Dabei handelt es sich nicht nur um Stückgut, sondern ebenso um Sperr- und Schwergut wie Fahrzeuge, Großanlagen für die Bauindustrie oder Tankcontainer für die chemische Industrie. „Für die Messer Group, einen deutschen Industriegasehersteller, durften wir eine mehrere 100 Tonnen wiegende Gasanlage mit diversen Spezial-Lkw ab dem Hafen Haiphong im Norden Vietnams ins Hinterland transportieren“, erzählt der Geschäftsleiter. Allein für die Überwachung des Umschlags verbrachte eine seiner Mitarbeiterinnen eine ganze Woche in Nordvietnam.

Auf seine Angestellten in Fernost kann sich Interfracht verlassen. Sie fühlen sich den Unternehmenswerten wie Zuverlässigkeit, Kundennähe und Swiss Quality verpflichtet. Das bestätigen auch Praktikanten wie Felix Brucker und Maximilian Schwarz, die mit dem Cargoliner Wackler eng verbunden sind und eigene Erfahrungen in den asiatischen Büros der Spedition sammeln durften. „Mir wurden zunächst alle Arbeitsabläufe der sehr gut ausgebildeten und exzellent Englisch sprechenden Mitarbeiter erklärt. Sie sind der Schlüssel für erfolgreiches Wirtschaft-



Geschäftsleiter Heimo Fischer und seine Mitarbeiter vor der vietnamesischen Niederlassung von Interfracht Overseas in Ho-Chi-Minh-Stadt.

ten in Fernost, da Geschäfte dort stärker als hier Vertrauenssache sind. Natürlich gibt es kulturelle Unterschiede, doch sie werden von den Schweizer Führungskräften vor Ort erkannt – Missverständnisse lassen sich daher weitestgehend vermeiden“, so Schwarz, der 2015 rund vier Monate in Asien war. Und so sind es gerade die im Laufe der Jahre gesammelten Erfahrungen, die dem Unternehmen helfen, im dynamischen asiatischen Markt zu bestehen.

Auf Nummer sicher gehen

Um sich langfristig zu behaupten, bedarf es zudem mancher Genehmigung. In China ist es beispielsweise üblich, dass man zunächst einen Repräsentanten mit einem logistischen Auftrag betraut, der wiederum eine lokale Firma beauftragt. Ein riskantes Unterfangen, denn viele dieser Unternehmen sind nicht versichert. Die chinesischen Interfracht-Niederlassungen indes sind allesamt als „Non Vessel Operating Common Carrier“ (NVOCC) zugelassen: Sie dürfen innerhalb Chinas sämtliche Speditionsleistungen selbst erbringen und verrechnen. Der Kunde erhält hier also alles aus einer Hand – und eine große Sicherheit. Denn eine NVOCC-Lizenz erhält nur, wer nachweislich über eine Firmenregistrierung und entsprechenden Versicherungsschutz verfügt sowie eine hohe Garantiesumme hinterlegt.

Mit Highspeed über die Seidenstraße

Während Interfracht Overseas als kompetenter und vertrauenswürdiger Partner immer mehr Auftraggeber verzeichnet, zieht das Unternehmen in Betracht, in der Hafenstadt Qingdao (im Osten Chinas) ein zusätzliches Büro zu eröffnen. Außerdem beobachtet es aufmerksam die Entwicklungen der neuen Seidenstraße: Sie soll ein Highway des Welt Handels werden – auch dank neuer Bahnverbindungen. Bereits ausgebaute Strecken nutzt Interfracht schon. „Im vergangenen Jahr transportierten wir für einen Kunden 20 Container vom chinesischen Zhengzhou nach Hamburg. Durch den Einsatz des Trans-Eurasia-Express auf der Strecke erhielt er die dringend benötigte Ware binnen 14 Tagen – doppelt so schnell wie mit einem herkömmlichen Schiffs-transport! Zugleich haben wir so rund 95 Prozent CO₂ eingespart“, freut sich Heimo Fischer. <

Interfracht Overseas

... ist ein Unternehmen der Schweizer Interfracht Speditions AG, die 1965 ins Leben gerufen wurde und über 200 Mitarbeiter beschäftigt. Interfracht Overseas wurde 2005 gegründet. Während die Niederlassung in der vietnamesischen Ho-Chi-Minh-Stadt über zehn Mitarbeiter verfügt, zählen die drei chinesischen Büros in Schanghai, Ningbo und Shenzhen insgesamt 20 Angestellte. Ob von Hafen zu Hafen oder von Tür zu Tür: Alle Standorte offerieren sämtliche Logistik- und Transportdienstleistungen und werden von einem weiteren Büro in Hongkong aus geleitet, das allein der Verwaltung dient.

www.interfracht.ch

www.interfrachtvietnam.com

www.interfrachtchina.com

Der CargoLine-Tipp: Fiskalverzollung

Wie Unternehmen innerhalb der EU beim Import aus Ländern wie China oder Vietnam durch eine Fiskalverzollung einen Liquiditätsvorteil generieren, erfahren Sie auf unserer Website.

www.cargoline.de/Fiskalverzollung



In kompetenten Händen

Kontraktlogistik ist – neben dem Stückguttransport – das zweite Standbein von CargoLine. Alle Aspekte des Outsourcings beleuchten Fachleute auf dem alljährlichen „Tag der Kontraktlogistik“ des Netzwerks, während Kunden aus der Praxis berichten, zuletzt bei CargoLine-Partner Koch International in Osnabrück.

Immer wieder liest man von Unfällen beim unsachgemäßen Umgang mit Gasgrills. Meistens liegt das an falsch installierten Verbindungen zwischen Grill und Gasflasche, insbesondere bei im Internet bestellter Ware. Außerhalb Deutschlands und Österreichs bestehen im europäischen Ausland grundsätzlich andere Anschluss- und Verbindungsnormen für Gasgrills. Beim Versand durch global agierende Händler kann da schnell etwas durcheinandergeraten.

Für die Firma DKB mit Ihrer Marke Outdoorchef, den Erfinder des Gasgugelgrills mit Trichter zum Schutz gegen Fettbrand und Rauch, sind solche Risiken kein Thema: Die Grillprofis haben bewusst ihre gesamte Liefer- und Retourenabwicklung an einen Logistikprofi ausgelagert: den CargoLiner Koch International in Osnabrück (siehe auch CargoTime 1/2012). Er betreibt für die DKB Household Germany GmbH das Lager mit bis zu 17.000 Palettenstellplätzen. Hier ruhen über 3.000 verschiedene Güter, darunter 200 Sortimentsartikel zuzüglich Ersatzteile. Zudem liefert Koch die Ware an an die Handelspartner von DKB, rund 30.000 kommissionierte Paletten im Jahr.

Damit nicht genug: Denn die Spedition installiert im Vorfeld bei Bedarf die richtigen Anschlüsse, verpackt die Ware fachgerecht und legt die jeweils passende Betriebsanleitung bei. Für Ausstellungen, Messen und Schulungen montieren die extra geschulten Mitarbeiter die Grills auch komplett. Sollte es einmal Reklamationen geben, holt Koch die beanstandete Ware beim Handel ab und prüft anschließend, ob sie

wieder zu verkaufen ist, schlachtet defekte Geräte aus, verwaltet und lagert die intakten Teile und entsorgt die Restmaterialien.

Die Kugelgrills samt Zubehör werden selbstverständlich auch über den Online-Giganten Amazon vertrieben. Er stellt extreme Anforderungen an seine automatisierte Logistik. Koch koordiniert dabei alle erforderlichen Schritte bis zur Anlieferung in die verschiedenen Amazon-Lager, auch im Ausland. Dies beinhaltet unter anderem die auftragsbezogene Etikettierung der Umverpackungen und die Buchung vorgegebener Zeitfenster.

Mehrwert durch Outsourcing

Die Zusammenarbeit zwischen Koch und DKB war eines der Beispiele für erfolgreiches Outsourcing beim jährlichen „Tag der Kontraktlogistik“ des CargoLine-Verbunds. Auf Einladung von Geschäftsführer Jörn Peter Struck traf man sich im September 2016 in Osnabrück bei Koch International. Nach den Themen der Vorjahre „Lean Management“ (2012), „Think out of the box – Blicke über den Tellerrand“ (2013), „Wie Logistik den Onlinehandel beflügelt“ (2014) und „Gefahrstoffe sicher lagern und transportieren“ (2015) lautete das Motto diesmal „Outsourcing als Win-win-Situation“. Dass es dabei für alle Seiten viel zu gewinnen gibt, wurde im Laufe der Veranstaltung erörtert, es wurden die rechtlichen Hintergründe geklärt und die Zukunftsaussichten dieses wichtigen Geschäftsfelds beschrieben. Für CargoLine ist es mittlerweile zum zweiten Standbein geworden.



Fachanwalt Dominic Steinborn gab unter anderem wichtige Tipps zu haftungs- und arbeitsrechtlichen Aspekten des Outsourcings.

Dominic Steinborn, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, klärte die Zuhörer ausführlich über die notwendigen haftungsrechtlichen und vertraglichen Vereinbarungen beim Outsourcing auf. Er empfahl, vor dem Abschluss eines umfassenden Logistikvertrags zunächst eine steuerliche, juristische und betriebswirtschaftliche Prüfung vorzunehmen sowie einen „Letter of Intent“ zu verfassen. Beim späteren Vertragswerk sei angeraten, es im Anhang um eine detaillierte Leistungsvereinbarung zu erweitern. Zu beachten seien die arbeitsrechtlichen Konsequenzen beim Wechsel eines Betriebsteils zum neuen Inhaber und die bestehenden Schutzvorschriften. Wichtig seien auch eine präzise Erläuterung der eingesetzten Hard- und Software und eine exakte Schnittstellenbeschreibung sowie Regelungen über die Geheimhaltung der Betriebs- und Produktionsinterna.



DKB-Geschäftsführer Peter Kovacs hat den Grill-Boom dank ausgeklügelter Logistik im Griff.

Wohin geht die Reise?

Ulrich Lorchheim von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers nahm im Anschluss eine Bestandsaufnahme der Kontraktlogistik aus Marktsicht vor. Er schätzte das Volumen dieses Geschäftsbereichs in Deutschland auf 90 Milliarden Euro mit einem Wachstum von einem bis drei Prozent im Jahr. Er stellte fest, dass eine Auslagerung einzelner logistischer Aktivitäten bis hin zu ganzen Funktionsbereichen eindeutig zu günstigeren Kostenstrukturen bei den Auftraggebern führt und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöht. Dabei unterschied er aber klar zwischen Konsumgüter- und industrieller Kontraktlogistik. Anders als im Konsumbereich sieht er bei Letzterer sehr hohe Wachstumspotenziale. Vor allem für mittelständische Logistikdienstleister mit spezialisiertem Angebot ergäben sich hier vielversprechende Möglichkeiten.



Auch der fünfte „CargoLine-Tag der Kontraktlogistik“ war gut besucht und bot auslagernden Unternehmen neben vielen interessanten und hilfreichen Informationen wieder die Gelegenheit zum Netzwerken.



Wie schnell ein Logistikprojekt mit dem richtigen Dienstleister umgesetzt werden kann, weiß Wolfgang zur Stadt, Leiter Zentralbereich Allgemeiner Einkauf & Versand, KME Germany.



Speziell im Bereich industrieller Kontraktlogistik stärkt die Auslagerung logistischer Aktivitäten weiterhin die Wettbewerbsfähigkeit, so Ulrich Lorchheim, PwC.

Wie schnell eine komplette Auslagerung über die Bühne gehen kann, wenn sie erst einmal projiziert ist, beschrieb Wolfgang zur Stadt, Leiter des Zentralbereichs Allgemeiner Einkauf & Versand beim Kupferwarenhersteller KME Germany. Nach sorgfältiger Prüfung und Planung hatte sich die Geschäftsleitung in Osnabrück darauf geeinigt, ihre operativen Logistikprozesse samt Lagerhallen vollständig an einen externen Dienstleister außerhalb

des KME-Werksgeländes auszulagern. Die Wahl fiel auf Koch International, und nach nur vier Monaten konnte das Projekt bereits starten.

Im Laufe der Tagung wurde erneut deutlich, wie stark das Thema Kontraktlogistik im Verbund verankert ist und Projekte fachlich versiert und präzise geplant umgesetzt werden können. Zum Ende hob Jörn Peter Struck einen weiteren Vorteil für Auftraggeber hervor: „Wir bieten ihnen Kontraktlogistik und Transport aus einer Hand. Dadurch hat der Kunde nur einen Ansprechpartner, eine Rechnung, weniger Schnittstellen und die Gewissheit, dass seine Ware fachgerecht und pünktlich zugestellt wird.“ Dem war nichts hinzuzufügen. <

Logistikkonzepte:

Man unterscheidet einfache Transportaufgaben (First Party Logistics = 1PL) von Konzepten, bei denen Speditionsunternehmen auch komplexere Teilleistungen bei Transport und Lagerhaltung übernehmen (Second Party Logistics = 2PL). Kontraktlogistiker (Third Party Logistics = 3PL) verantworten darüber hinaus als Systemlieferanten die komplette Logistik- bzw. Lieferkette. Sie kümmern sich als Outsourcing-Partner beispielsweise auch um Konfektionierung und Montage der Waren. 4PL-Unternehmen sind hingegen ausschließlich planend und koordinierend tätig. Sie verfügen über keinen eigenen Fuhrpark und sind auf die Zwischenschaltung von Subunternehmen angewiesen.

Kontraktlogistik bei CargoLine:

CargoLine hat Ende 2009 ihr Qualitätsmanagement nach ISO 9001 um den Bereich Kontraktlogistik erweitert und in einem entsprechenden Logistikhandbuch die dafür notwendigen Abläufe definiert. Auch alle individuellen Kundenanforderungen wie Display-Bau, Montagen oder Kontrollen unterliegen der verbindlich fixierten Qualitätsprüfung. 25 Partner im Verbund betreiben eine aktive Kontraktlogistik und

erwirtschaften daraus einen Umsatz von 44 Millionen Euro im Jahr. Im Arbeitskreis Kontraktlogistik von CargoLine finden sie zusammen und bestimmen aus ihrer Reihe jeweils einen Paten für die Branchen Automotive, Chemie inklusive Gefahrstoffe, Gebrauchs- und Konsumgüter, E-Commerce, Healthcare inklusive Pharma, Lebensmittel, Luft- und Raumfahrt, Maschinenbau und Elektrotechnik sowie Papier.

Intelligente mobile Lösung für den Außendienst



Die tägliche Arbeit von Transportfahrern, Lieferanten und Außendienstmitarbeitern hat sich in den letzten Jahren drastisch verändert: weg von der Papierflut, hin zu digitaler Technik. Die Nutzung von Telematik zur Dokumentation, Navigation und Routenplanung etwa wird heutzutage vollständig über Mobilcomputer abgewickelt – und die müssen im rauen Transportumfeld einiges aushalten können. Stürze, Kälte, Hitze, Staub und Schmutz sind große Herausforderungen für empfindliche Elektronik – Zebra Technologies hat sich ihnen mit der Entwicklung des TC56-Mobilcomputers angenommen.

Das Design des Mobilgeräts ist angelehnt an moderne Smartphones, um den Anwendern eine intuitive Bedienung zu ermöglichen. Gebaut für den Einsatz in Transport und Außendienst, ist der TC56 besonders robust: Er besitzt eine Fallfestigkeit aus 1,2 Metern Höhe auf Beton über den gesamten Betriebstemperaturbereich (–10 °C bis 50 °C). Rutscht das Mobilgerät also im Winter doch einmal aus den kalten Händen, übersteht es den Sturz selbst bei Minusgraden unbeschadet. Zudem können Anwender die Eingaben auch mit Handschuhen oder einem passenden Stift tätigen.

Power ohne Ende

Die Akkus bieten laut Hersteller eine Laufzeit von bis zu 14 Stunden, sodass Mitarbeiter auch lange Schichten mit nur einer Ladung überstehen. Sollte einmal ein Akku nicht geladen worden sein, kann er dank Warm-Swap-Modus einfach im laufenden Betrieb ohne Verbindungsverlust ausgewechselt werden. Zudem zeigt eine Anzeige mit den wichtigsten Werten unter anderem an, wann alte oder leistungsschwache Akkus ersetzt werden sollten.

Lieferanten können in Echtzeit eine Lieferung dokumentieren, den Zustand der Ware erfassen und alles in ein zentrales Verwaltungssystem

einspeisen: Eine eingebaute 13-MP-Kamera schießt hochauflösende Bilder, während ein 1D/2D-Imager Barcodes in praktisch jedem Zustand und aus jeder Richtung scannen kann. Als Ergänzung dazu bietet Zebra mit SimulScan eine Anwendung aus seiner Mobility DNA-Suite – eine Sammlung von Unternehmensanwendungen und Entwicklungstools. Mitarbeiter können via SimulScan mit einem Tastendruck gleichzeitig Barcodes, Textfelder, Telefonnummern, Bilder, Unterschriften und sogar Kontrollkästchen erfassen.

Transparenz in Echtzeit

Für Lieferungen an Einzelhändler stehen auf dem TC56 professionelle Anwendungen für automatisierte Bestellung, Lieferungsverfolgung und Inventarverwaltung zur Verfügung. Auch Lieferungsbestätigungen und Rechnungen können mit dem TC56 erstellt werden. Darüber hinaus können die Mitarbeiter Anwendungen für Asset Management nutzen und auf ortsbezogene Dienste zugreifen. Im Außeneinsatz sind zusätzlich Tools für Ersatzteilinventur und Planung verfügbar. Die neue Lösung ermöglicht ein lückenloses Auftragsmanagement zwischen Speditionsoftware und Fahrer und bietet damit Unternehmen Transparenz in Echtzeit. Um eine dauerhafte Internetanbindung sicherzustellen, werden WLAN und 4G LTE unterstützt.

Auf dem TC56 läuft Android 6.0 Marshmallow, ein Upgrade auf Android Nougat und das darauffolgende Betriebssystem sind aber möglich. Damit bieten die Mobilgeräte eine hohe Investitionssicherheit. Zudem sind Android-Smartphones von der privaten Nutzung bekannt – das erleichtert Fahrern die Handhabung und senkt den Schulungsaufwand. Zebra bietet damit ein Mobilgerät, das Zukunftssicherheit, branchenspezifische Unternehmensanwendung und intuitive Bedienung vereint. <

Transportlogistik. Kontraktlogistik. Europaweit. Einer unserer Partner ist garantiert in Ihrer Nähe.

► 0....

L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH
01723 Wilsdruff
Finsterwalder Transport und Logistik GmbH
06112 Halle/Saale
Spedition Balter und Zimmermann GmbH
07554 Korbußen

► 1....

TLT Berlin GmbH
14478 Potsdam
Hans Sander GmbH & Co. KG
18146 Rostock

► 2....

Jeschke & Sander Spedition GmbH
21129 Hamburg
KG Bursped Spedition-GmbH & Co.
22113 Hamburg
Hans Sander Güterlinien Nah- und Fernverkehr, Spedition und Lagerung GmbH & Co. KG
25224 Itzehoe
moresco logistic GmbH
26789 Leer-Brinkum
BHS Spedition und Logistik GmbH
28197 Bremen

► 3....

Carl Köster & Louis Hapke GmbH & Co. KG
31319 Sehnde
HARTMANN International GmbH & Co. KG
33106 Paderborn
John Spedition GmbH
36124 Eichenzell
Friedrich Zufall GmbH & Co. KG
Internationale Spedition
37079 Göttingen
CargoLine Magdeburg
c/o CargoLine GmbH & Co. KG

► 4....

Nellen & Quack Logistik GmbH
41066 Mönchengladbach
BTG Feldberg & Sohn GmbH & Co. KG
46395 Bocholt
Heinrich Koch Internationale Spedition
GmbH & Co. KG
49090 Osnabrück

► 5....

CargoLine Köln
c/o CargoLine GmbH & Co. KG
Borne Logistik und Speditionsgesellschaft mbH
54311 Trierweiler
Gustav Helmrath GmbH & Co. KG
55543 Bad Kreuznach
Spedition Balter GmbH & Co. KG
56218 Mülheim-Kärlich
Leopold Schäfer GmbH, Spedition
57290 Neunkirchen
Schmidt-Gevelsberg GmbH
Internationale Spedition
58332 Schwelm
Rhenus Freight Logistics GmbH & Co. KG
59425 Unna

► 6....

Kissel Spedition GmbH
63811 Stockstadt am Main

Hofmann Internationale Spedition GmbH
64584 Biebesheim am Rhein
CargoLine Saarlouis
c/o CargoLine GmbH & Co. KG
Mannheimer Transport-
Gesellschaft (MTG) Bayer GmbH
68169 Mannheim

► 7....

L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH
73037 Göppingen
Fritz GmbH & Co. KG
74078 Heilbronn
HDLV GmbH
76189 Karlsruhe
Klumpp + Müller GmbH & Co. KG
77694 Kehl
CargoLine Aldingen
c/o CargoLine GmbH & Co. KG

Streck Transportges. mbH
79108 Freiburg

► 8....

Hinterberger GmbH & Co. KG
Spedition u. Logistik
84503 Altötting
Kochtrans Patrick G. Koch GmbH
85375 Neufahrn
CargoLine Augsburg
c/o CargoLine GmbH & Co. KG
Franz Lebert & Co., Internationale Spedition
GmbH & Co. KG
87437 Kempten
Lebert & Co. GmbH Internationale Spedition
88255 Baienfurt
Honold International GmbH & Co. KG
89231 Neu-Ulm

► 9....

Amm GmbH & Co KG Spedition
90451 Nürnberg
Streit + Co Internationale Spedition GmbH
93083 Obertraubling
Spedition Georg Graßl GmbH
94447 Plattling
amm logistics GmbH
95176 Konradsreuth
Schäflein Spedition GmbH
97520 Röhlein
AXTHELM + ZUFALL GmbH & Co. KG
99428 Nohra

► Internationale Partner

G. Englmayer Spedition GmbH
A-4600 Wels
Jöbstl Gesellschaft m.b.H.
A-8142 Wundschuh
Rotra Forwarding NV
B-1910 Kampenhout
M&M Militzer & Münch BG Co. Ltd.
BG-1336 Sofia
Interfracht Spedition AG
CH-4133 Pratteln
Lebert AG
CH-8280 Kreuzlingen
Raben Logistics Czech s.r.o.
CZ-251 01 Říčany Jažovice

LEMAN International System Transport A/S
DK-2670 Greve
SALVAT LOGISTICA S.A.
E-08040 Barcelona

Ziegler France, Région Nord
F-59223 Roncq (Lille)
Ziegler France, Région Alsace Lorraine
F-67720 Hoerdt (Strasbourg)

Dimotrans Group
F-69330 Pusignan
FREJA Transport & Logistics Oy
FI-20100 Turku

M&M Militzer & Muench S.A.
GR-19300 Aspropyrgos
Englmayer Hungária Kft.
H-2051 Biatorbágy

Englmayer Zagreb d.o.o.
HR-10000 Zagreb

Stante srl
I-00040 Pomezia (RM)

S.I.T.A.M. S.r.l.
I-20010 Cornaredo (MI)

GRUBER Logistics SpA
I-37139 Verona

Brigl AG, Internationale Spedition
I-39100 Bozen

Geodis Ireland Limited
IR-Dublin 15

AD Services UAB
LT-06229 Vilnius

Cargomax SIA
LV-1012 Riga

Nortrail – Norsk Trailer Express AS
N-0614 Oslo

Rotra Forwarding BV
NL-6984 AA Doesburg

Lazar Logistik Sp. z o.o.
PL-43-187 Orzesze

Lusocargo (Sul) Transitários, Lda.
PT-2671-901 Loures (Lissabon)

M&M MILITZER & MUNCH ROMANIA SRL
RO-07096 Jud. Ilfov

PostNord Sverige AB
SE-212 41 Malmö

Joebstl d.o.o.
SLO-1231 Ljubljana-Črnuče

Ekol Lojistik A.S.
TR-34934 Sultanbeyli/Istanbul

Geodis UK Ltd.
UK-High Wycombe
Buckinghamshire HP12 3TW



CargoLine

Logistics Network

CargoLine GmbH & Co. KG
Lyoner Straße 15
60528 Frankfurt am Main
Tel. +49 69 951550-0
info@cargoline.de
www.cargoline.de