

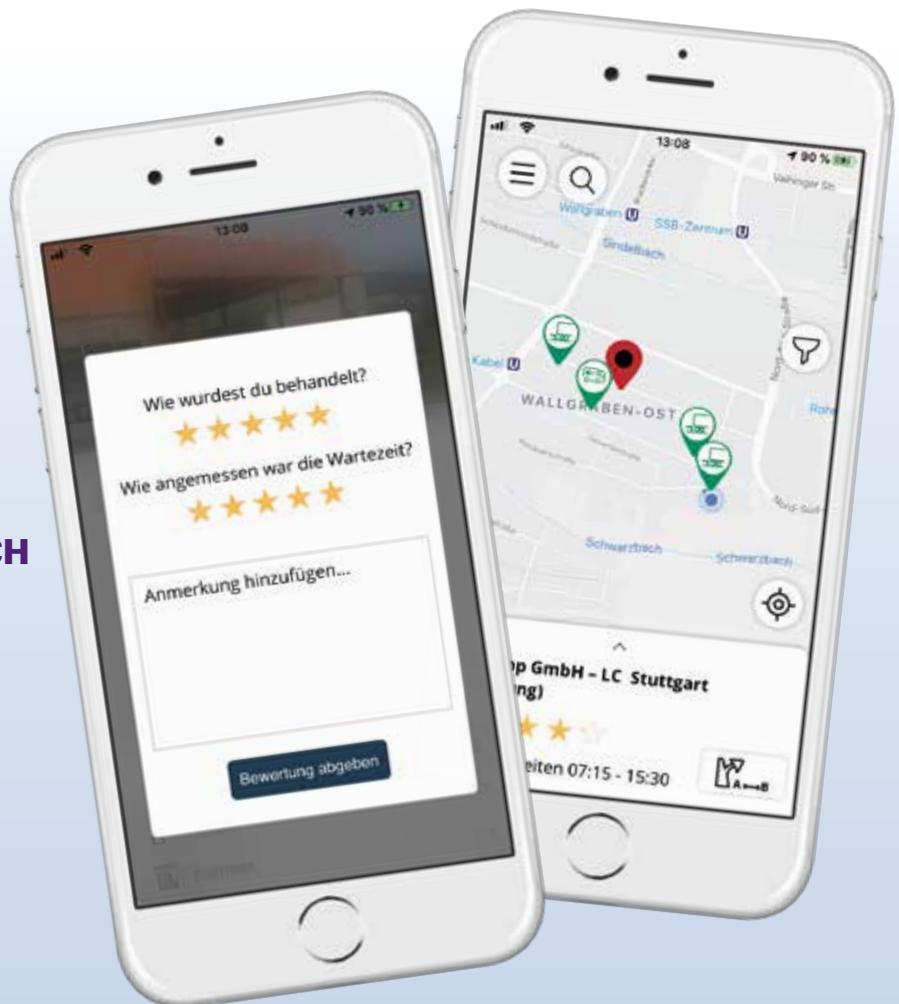
facts

FOKUS

Leichter leben mit „Lean“

PARTNER IM GESPRÄCH

Madeleine Boos –
jung, weiblich, digital



AGENDA

Schluss mit Rampenfrust

LIEBE LESERINNEN, LIEBE LESER!



Keep it simple ... das ist in unserer zunehmend vernetzten und komplexen (Logistik-)Welt die Blaupause, um Aufgaben und Abläufe neu zu überdenken und besser zu gestalten. Keep it simple ... das hat sich auch das IDS Projekt Lean Administration auf die Fahnen geschrieben. Viele Erleichterungen und deutliche Vereinfachungen sind bereits heute spürbar. Welche, das lesen Sie in diesen IDS facts.



Auch IDS Partner Gras – mitten im Generationswechsel – geht klar Richtung Prozessoptimierung, Vereinheitlichung und Automatisierung täglich wiederkehrender, gleicher Abläufe. Dazu und wie sich eine Frau in der Logistikbranche behauptet, haben wir bei Madeleine Boos, Geschäftsführerin in der Gras Gruppe, nachgefragt.

Ob eine lange Schlange wartender Lkws oder ein gestresster, schimpfender „Rampenkönig“, die Zustellung an Rampen ist oft schwierig und kostet viel Zeit. Viele Initiativen der letzten Jahrzehnte – wie die neun goldenen Rampenregeln des DIHK – haben letztlich nichts gebracht. Deshalb geht IDS jetzt gemeinsam mit der DEKRA und dem ETM Verlag einen ganz anderen Weg, um Fahrern, aber auch den Mitarbeitern an der Rampe, das Leben zu erleichtern.

Und manchmal machen wir uns das Leben selbst unnötig schwer. Nachdem IDS in den vergangenen zwei Jahren maßgeblich half, 1,5 Millionen Euro für die weltweite Ausrottung von Polio zu sammeln, halten wir es für nicht akzeptabel, dass in Deutschland aufgrund von Impfskepsis Maserninfektionen heute wieder zu einer realen Bedrohung geworden sind.



Das und vieles Weitere lesen Sie in der aktuellen Ausgabe der IDS facts. Doch in der bevorstehenden Advents- und Weihnachtszeit stehen nicht nur Erleichterungen, Optimierungen oder Automatisierungen im Fokus unserer Betrachtungen, sondern sind gerade die überschaubaren und persönlich geprägten Anliegen besonders wichtig!

Ich wünsche Ihnen im Namen des gesamten IDS Teams ein frohes und glückliches Weihnachtsfest und einen gelungenen Start in ein positives und von Optimismus getragenes Jahr 2020.

Herzlichst
Ihr

Dr. Michael Bargl
IDS Geschäftsführer



Herausgeber IDS Logistik GmbH Saaläckerstraße 8 63801 Kleinostheim	Verantwortlich i.S.d.P. IDS Geschäftsführung Dr. Michael Bargl	Redaktion Karen Strauss Telefon: 06027/40903-504 karen_strauss@ids-logistik.de www.ids-logistik.de	Texte MAIN WORT Susanne Crecelius Heidigweg 69 63743 Aschaffenburg www.main-wort.de	Gestaltung Widget Mediengestaltung Marienbader Straße 11 63741 Aschaffenburg www.widget-mediengestaltung.de
---	--	--	--	---

Bildnachweise:
Titelseite/Seite 1: ETM-Verlag; Seite 2: Jörg Ladwig für DIGITALER MITTELSTAND/Deutsche Telekom, IDS (Lkw), Seite 3: Noerpel (Noerpel Krage), Geis Gruppe (Geis Nürnberg), Bienen: Geis, Gras, Noerpel; Seiten 6/7: Gras Spedition GmbH, Neuwied, Seite 8: ETM Verlag, Seite 9: Adobe Stock; Seite 10: MANN+HUMMEL; Seite 11: Karin Helmboldt (Wechsel im Beirat), Meiko Herrmann (Helden des Alltags), Susanne Crecelius (Boschetto), media d-sign (Andreas Schmid); Seite 12: IDS (Preise), FHWS/Klein (Geis Förderpreis)



INHALT

- 4] **FOKUS**
LEICHTER LEBEN MIT ...
- 6] **PARTNER IM GESPRÄCH**
MADELEINE BOOS – JUNG, WEIBLICH, DIGITAL
- 8] **AGENDA**
SCHLUSS MIT RAMPENFRUST
IMPFSKEPSIS – GEFAHR FÜR WELTGESUNDHEIT?
- 10] **BEST PRACTICE**
VON 400 LIEFERANTEN AN SECHS WERKE
- 11] **UP-DATE**
IDS NEWS
- 12] **DIE LETZTE SEITE**
GEIS ZEICHNET HOCHSCHULABSOLVENTEN MIT
LOGISTIK-FÖRDERPREIS AUS

Noerpel übernimmt Krage Standort Langenhagen



V. l. n. r.: Mathias Krage, Stefan Noerpel-Schneider, Joachim Krage

Die Noerpel-Gruppe mit Hauptsitz in Ulm hat zum 1. August 2019 den Standort der Spedition Krage im Airport-Business-Park Hannover-Langenhagen übernommen. Mit dem Kauf der modernen Logistik-Anlage stärkt Noerpel den Standortausbau entlang der Nord-Süd-Achse – von Hamburg bis Kempten. Bereits seit 20 Jahren arbeiten Krage und Noerpel erfolgreich im IDS Verbund zusammen. Der Standort in Hannover-Langenhagen dient der Stückgutkooperation IDS als Depot für die Region Hannover, als regionales Hub für den Norden Deutschlands und als Drehkreuz für Skandinavien-Verkehre. Diese Leistungen werden unverändert fortgeführt. Zum Portfolio des modernen Standortes gehören neben nationalen und internationalen Teil- und Komplettlösungen auch internationale Exportverkehre sowie nationale Stückgutgeschäfte. Zudem übernehmen die Mitarbeiter Warehousing- oder Beschaffungsservices, unter anderem für hochwertige Markenartikel.

Aus zwei mach eins

Zum Jahreswechsel bündelt IDS Partner Geis seine Speditionsaktivitäten am Standort Nürnberg. Die Geis Eurocargo GmbH und Geis Transport und Logistik GmbH werden unter der Firmierung Geis Eurocargo zusammengeführt. Der gemeinsame Standort ist im Nürnberger Hafen. Hierfür baut Geis das bestehende Speditionsterminal zu einem der größten Road-Terminals in der Region aus – mit rund 14.000 qm Gebäudefläche, 133 Ladetoren, 2.000 qm Bürofläche, einem 30.000 qm großen Speditionshof sowie einem neuen Leitstand.



Fleißige Bienen im IDS Netz

Die IDS Partner Geis, Gras und Noerpel haben in diesem Jahr kräftig Zuwachs bekommen. Viele Tausend Bienen sind für sie im Einsatz und machen sich als Bestäuber in der Natur nützlich. Sicherlich fällt dabei auch das ein oder andere Glas Honig für die Mitarbeiter und Kunden ab. Übrigens ... ohne Fleiß kein Honig: Für jedes Kilogramm Honig müssen Bienen rund 150 Millionen Blüten besuchen und dabei insgesamt eine Flugstrecke zurücklegen, die dreimal um die Erde reicht.



Leichter leben mit ...

Mit dem Begriff „Lean“ assoziieren wir optimale und schlanke Prozesse in der Fertigung und Montage. Doch großes Potenzial liegt auch in den administrativen Abläufen. Unter der Überschrift „Lean Admin“ ist IDS angetreten, den Verwaltungsaufwand zu reduzieren und wichtige administrative Prozesse im Sendungseingang und für die Fahrer zu vereinfachen, effektiver und effizienter zu gestalten – nicht zuletzt auch zum Vorteil für Versender und Empfänger. Fünf von sieben Teilprojekten sind in Arbeit oder bereits umgesetzt. Wir stellen sie Ihnen vor.

... der automatischen Empfängererkennung

Problem: Seit 2011 bietet IDS die Zustellung von Sendungen an Privatkundenempfänger an. Das sogenannte B2C-Geschäft macht rund 12,8 Prozent der täglich ca. 45.000 Sendungen im IDS Netz aus. Doch nur 10,6 Prozent waren als B2C-Sendungen ausgewiesen.

Ziel: Die automatische Erkennung von B2C-Empfängern.

Lösung: IDS hat einen Algorithmus entwickelt, der anhand des Empfängernamens erkennt, ob es sich um eine B2B- oder eine B2C-Sendung handelt, den Datensatz kennzeichnet und so die Avisierung beim Privatkundenempfänger auslöst.

Nutzen: Durch die automatische Empfängererkennung werden täglich rund 500 Sendungen an Privatkundenempfänger zusätzlich erkannt. Die einzelne Sendung kann direkt avisiert bzw. ein Zustelltermin vereinbart werden. Die Rücklaufquote hat sich von mehr als 10 Prozent auf 2 Prozent reduziert und die Lagerverweilzeit im Zustelldepot ist von 2,2 auf 1,2 Tage zurückgegangen!

... weniger, kürzeren und eindeutigen Hinweistextschlüsseln

Problem: Bereits heute informieren die Versender im elektronischen Auftrag IDS über ihre Zustellwünsche (z. B. bitte vor 10.00 Uhr zustellen) oder Zustellbedingungen (Empfänger freitags nur bis 13.00 Uhr erreichbar). Diese Informationen liefert der Versender entweder als zweistelligen Hinweistextschlüssel (z. B. „90“ steht für die „Zustellung vor 10.00 Uhr“) oder als freien Text in einer Textzeile. Während IDS die Hinweistextschlüssel schon heute automatisiert verarbeitet und z. B. die 10.00 Uhr-Zustellung auch automatisiert nachprüft, ist dies bei reinen Textinformationen nicht möglich.

Ziel: Wegfall von freien Texten und Überführen in automatisch verarbeit- und kontrollierbare Hinweistextschlüssel. Für den nationalen Versand soll dies bis Mitte 2020 umgesetzt sein.

Maßnahmen: Nicht oder kaum genutzte Hinweistextschlüssel hat IDS bereits gestrichen. Weiter wird IDS gemeinsam mit Versendern, die vielfach freie Texte verwenden, für diese Informationen standardisierte Hinweistextschlüssel vorgeben.

Nutzen: Die Hinweistextschlüssel konnten bereits jetzt um 40 Prozent reduziert werden. Durch die Umstellung der freien Texte auf maschinenlesbare Hinweistextschlüssel erwartet IDS, die Kundenwünsche sowie Anlieferbedingungen noch besser zu erfüllen und vor allem diese in Zukunft noch besser nachhalten zu können.

... selbstheilenden Colli

Problem: Wird heute beispielsweise im Kieler Zustelldepot am Morgen der HUB-Lkw entladen und weniger Colli gescannt als es laut Ladeliste sein sollten, wird dem HUB automatisch ein „Fehlmenge-Ticket“ angezeigt. Im HUB beginnt die hektische Suche nach der Sendung. In 50 Prozent der Fälle ist jedoch der fehlende Karton bereits im Zustelldepot in Kiel angekommen, allerdings in der Rushhour der Entladung „durchgerutscht“ und nicht gescannt worden. Er kann also fristgerecht zugestellt werden. Die Suche im Versanddepot ist unnötig.

Ziel: Reduktion der Fehlmenge-Tickets, Verbesserung der Scanquoten.

Lösung: Seit April 2019 werden im IDS Netz Scanquoten für die Fernverkehrsbe- und -entladung gemessen. Das führte bereits zu einer Verbesserung der Quoten um jeweils vier bis fünf Prozent im Vergleich zu 2018. Zusammen mit der damit verbundenen Erhöhung der Verlade- und Entladequalität konnten die Fehlmenge-Tickets bis jetzt schon um 11 Prozent reduziert werden. Ab Januar 2020 sind alle Zustellfahrer darüber hinaus verpflichtet, die Colli bei der Beladung ihres Nahverkehrs-Lkws zu scannen. Wurde der nicht in der Entladung gescannte Karton vom HUB ordnungsgemäß erfasst und auf das Zustellfahrzeug verladen, erkennt das System die „Beladescannung Nahverkehr“. Zukünftig werden Fehlmenge-Tickets nur dann um 9 Uhr generiert, wenn bis dahin keine Scannung mehr im Zustelldepot oder eine Zustellung registriert wird.

Nutzen: Das HUB spart sich in unserem Beispiel das unnötige Suchen des Kartons auf der Halle. Insgesamt reduzieren sich die heutigen Fehlmenge-Tickets um knapp 50 Prozent und damit überflüssige Arbeiten in den Serviceabteilungen. Die Scanquoten haben sich auf 97 Prozent im Ausgang und 99 Prozent im Eingang erhöht und die Qualität der Zustellung weiter verbessert.

... automatisierter Identifikation von Avisempfängern

Problem: Auch im B2B-Bereich, insbesondere im Handel, ist häufig die Avisierung von Sendungen vereinbart. Fehlt ein entsprechender Hinweis in den Sendungsdaten, mussten bislang die Empfänger zeitaufwändig manuell mit der sogenannten Avisliste eines Depots abgeglichen werden.

Ziel: Ein Verfahren, das automatisch B2B-Empfänger mit Avisvorgabe erkennt.

Lösung: Mithilfe künstlicher Intelligenz werden heute alle Sendungsdatensätze ohne Avisvorgabe bei der Borderierung mit einer zentralen Datenbank abgeglichen. Sie enthält alle Empfänger, für die ein Avis vor der Anlieferung vereinbart ist – inklusive Kontaktdaten und Zusatzinformationen, wie die gewünschte Art der Avisierung, z. B. Telefon, SMS oder E-Mail. Bei identifizierten Treffern erhalten die Sendungsdatensätze automatisch den entsprechenden Hinweistextschlüssel.

Nutzen: Heute werden doppelt so viele Sendungen automatisch mit dem passenden Avis-Hinweistext gekennzeichnet als früher erkannt wurden. Der manuelle Aufwand zur Identifizierung der Sendungen und nachträglichen Abrechnung der Avisgebühren entfällt. Gleichzeitig werden die Sendungen automatisiert und wie vorgegeben avisiert. Das vereinfacht und beschleunigt gleichermaßen den Zustellprozess.

... allen relevanten Infos auf einem Bildschirm

Problem: Die IDS Servicemitarbeiter müssen permanent in unterschiedlichen Softwaresystemen angemeldet sein, wie z. B. im Speditionssystem und IDS Ticketsystem, in der Sendungsverfolgung und Korrekturdatenbank. Zusätzlich erhalten sie Informationen über E-Mail und Telefon. Und auch dringende Nachfragen kommen heute vom Versanddepot in der Regel telefonisch oder per Mail. Die Antwort wird dann in den verschiedenen Systemen recherchiert.

Ziel: Kommunikation über ein einheitliches Tool ohne Medienbrüche, Vermeidung von Doppeleingaben und Verbesserung der Usability.

Lösung: Erstellung einer neuen, einheitlichen Benutzeroberfläche, die alle relevanten Daten enthält – inklusive einer direkten Verknüpfung zu den einzelnen Speditionssystemen. Doppeleingaben entfallen. Operative Vereinbarungen werden direkt in die Abrechnung übernommen, Anhänge können sofort aus dem einheitlichen Portal verschickt werden.

Nutzen: Die Mitarbeiter im Sendungseingang erhalten alle Informationen auf einer Bildschirmmaske und können von hier aus auch alle Arbeiten und Eingaben erledigen – ohne sich in mehreren Portalen anmelden bzw. zwischen den Portalen springen zu müssen.

Ein kleiner Ausblick:

Zwei weitere Projekte zur Reduktion des Verwaltungsaufwandes sind in Vorbereitung bzw. Planung. Das sind die Optimierung des Palettenmanagements sowie eine weitere Verbesserung der Hauptlaufsteuerung. Mehr Informationen hierzu erfahren Sie in der nächsten Ausgabe der IDS facts.

Jung, weiblich, digital

Mit Madeleine Boos hat die Gras Gruppe in den letzten vier Jahren den Generationswechsel auf den Weg gebracht. Als Geschäftsführerin übernimmt sie heute in dritter Generation Verantwortung für die Speditionsgruppe, die in diesem Jahr ihr 70-jähriges Bestehen feiert. Die IDS facts wollten von Madeleine Boos wissen, wie sich eine Frau in der Logistik behauptet und was ihre Pläne für die Gras Gruppe speditionell und digital sind.

Frau Boos: Sie sind bereits von klein auf in die Spedition hineingewachsen. Doch wie haben Sie sich fachlich auf ihre jetzige Funktion vorbereitet?

Mir war eine breite Ausbildung im kaufmännischen Bereich wichtig. Deshalb habe ich Betriebswirtschaft studiert. Dazu habe ich viele Praktika in verschiedenen Konzernen, unter anderem bei IKEA und Lufthansa, gemacht. Nach Auslandsaufenthalten in Peru und Finnland durchlief ich ein Traineeprogramm – speziell für den Landverkehr – bei Kühne + Nagel, das mir viele Möglichkeiten bot. Hier war ich sowohl in der Zentrale als auch in einzelnen Niederlassungen tätig, habe viel über die verschiedenen Aufgabenbereiche der Spedition gelernt und viele eigene Projekte umgesetzt. Vor allem die Großkundenimplementierung macht mir sehr viel Spaß, die ich dann während meiner Festanstellung in der Kühne + Nagel-Niederlassung in Hamburg vertiefen konnte.

Jetzt sind Sie mitten im Generationenwechsel? Gab es hierfür Pläne?

Ja, es gab einen klaren Einarbeitungsplan. Ich habe zunächst die einzelnen Firmen der Gras Gruppe vor Ort intensiv kennengelernt. Es folgten dann die administrativen Bereiche, die wir nach und nach modernisiert und in Projekten weiterentwickelt haben. Ich bin seit 2017 als Verkaufsleiterin und in unserer IT-Firma Informatik Team



Die Geschäftsführer der Gras-Gruppe (v. li.): Jürgen A. Boos, Madeleine Boos, Horst Stockschröder

als Geschäftsführerin tätig. Und seit vergangenem Jahr führe ich zusammen mit meinem Vater Jürgen Boos und Horst Stockschröder als Geschäftsführerin die Gras Gruppe. Sukzessive übernehme ich die Verantwortung, aber für eine geordnete Nachfolge wird dies noch einige Jahre benötigen. Die gesamte Gruppe ist doch sehr umfangreich und die langjährige Erfahrung der beiden Herren nicht von heute auf morgen aufzuholen.

Die Speditionsbranche ist unverändert sehr männerdominiert. Wie setzen Sie sich hier durch?

Ich kenne unser Unternehmen von klein auf und bin nach wie vor begeistert, wenn morgens der ganze Hof voller Lkws steht, einfach jeden Tag Action ist. Ich gehe sehr gerne auf die Halle, schaue mir die Paletten von Kunden oder die Abläufe dort an. Ich mag das Hemdsärmelige sehr gerne. Sicherlich, als Frau in der Spedition darf man nicht zimperlich sein und muss sich auch durchsetzen können. Und ich kann nur bestätigen, dass das den Frauen, die bei uns arbeiten, sehr gut gelingt.

Hat Logistik immer noch was mit Muskelkraft zu tun oder wandeln sich aufgrund der Digitalisierung die Tätigkeiten?

Im gewerblichen Bereich ist es sicherlich noch eher so, dass die Arbeit von Männern dominiert wird. Es ist zum Teil wirklich schwere körperliche Arbeit. Aber wir sehen bei uns, dass sich auch immer mehr Frauen für Spedition interessieren. Die Hälfte unserer Mitarbeiter im kaufmännischen Bereich ist weiblich. Und auch viele junge Frauen entscheiden sich für eine Ausbildung bei uns und ... es macht ihnen richtig Spaß.

Weibliche Fach- und Führungskräfte in der Logistik sind heute leider immer noch eine Rarität. Werden weibliche Fähigkeiten in der Logistikbranche unterschätzt?

Ja, das glaube ich schon. Gerade bei Gesprächen vor Ort mit männlichen Kunden, also z. B. Logistikleitern oder Einkaufsleitern, gibt es heute teilweise immer noch Vorurteile gegenüber einer Speditionsverkäuferin. Sie lösen sich aber schnell auf, denn letztlich zählt die Kompetenz und nicht das Geschlecht. Und natürlich freut



Hier ist sie gerne: Madeleine Boos bei einem Rundgang auf der Halle.

sich auch der ein oder andere Logistikleiter, wenn eine Frau kommt. Denn die Gespräche sind zwischen Mann und Frau meist ausgeglichener als die unter Männern. Da tut eine Frau in der Runde oft sehr gut. Und gerade Frauen in Führungspositionen bringen viel mehr Feingefühl und Sozialkompetenz mit als Männer. Sie haben mehr einen Blick dafür, wie es den Mitarbeitern geht, sorgen eher für Ausgleich statt für Konfrontation und sind weniger „ellbogenorientiert“.

Was ist aktuell Ihre herausforderndste, spannendste Aufgabe?

Das ist nicht einfach zu sagen, es sind ganz unterschiedliche Aufgaben. Sie reichen von der Gewinnung eines neuen Großkunden im Speditions- und Kontraktlogistikbereich über die Sanierung der Speditionsanlage in Neuwied und der Einführung von Office 365 in der gesamten Gruppe bis hin zur Implementierung eines neuen Controlling-Tools.

Was planen Sie für die Zukunft, wo soll der Weg der Gras Gruppe hingehen?

Strategisch wollen wir unsere Position im Südwesten entlang des Rheins weiter stärken. In Köln haben wir die Möglichkeit unsere doch bislang beengten Hallenkapazitäten im nächsten Jahr auf 10.000 qm zu erweitern. Und bei unserer Tochter Gras Transpack planen wir einen Hallenneubau, um unser Angebot in der Kontraktlogistik zu erweitern. Außerdem steht eine Zentralisierung aller Aktivitäten der Gras Gruppe in Neuwied an, nicht zuletzt, um die Prozesse zu optimieren und zu vereinheitlichen. Hierfür werden wir auch unser Transport-Management-System anpassen und erweitern.

Stichwort Digitalisierung: Zur Gras Gruppe gehört auch ein eigenes IT-Unternehmen. Wo sehen Sie in der Logistik das größte Digitalisierungspotenzial?

Das liegt vor allem in der Automatisierung und Vereinfachung von täglich wiederkehrenden, gleichen Prozessen. Viele Arbeitsvorgänge lassen sich – auch mithilfe künstlicher Intelligenz – von den Systemen vollautomatisch erledigen, insbesondere das zeitaufwendige, nervige Suchen und Abgleichen von Daten. Ziel muss es immer sein, den Mitarbeitern die Arbeit zu erleichtern. Wir können mit unserer eigenen IT-Firma, der Informatik Team GmbH, natürlich hier immer schnell reagieren und das meist selbst programmieren.

Was wurde bereits umgesetzt?

Ein schönes Beispiel ist Wunschliefertag. Jede Spedition hat jeden Tag eine Vielzahl von Sendungen zu avisieren. Es ist immer der gleiche Prozess, kostet viel Zeit und ist nicht wirklich effektiv. Mit dem von uns programmierten Tool Wunschliefertag erfolgt die digitale Avise ohne menschliches Zutun voll automatisiert. Avise-Aktivitäten,

die manuell erfolgen, also Telefon-Avise oder dort, wo wir digital nicht erfolgreich waren, haben wir in einem separaten Bereich gebündelt. Unsere Avise-Profis arbeiten hier sehr effizient und erfolgreich. Sehr positiv sehen wir übrigens auch, dass im IDS die Digitalisierung und Themen wie Vereinfachung von Prozessen und Arbeitserleichterung für Mitarbeiter im Rahmen des Projektes Lean Admin konsequent vorangetrieben und umgesetzt werden.

Welche Bedeutung haben die Kooperation und der Stückgutbereich für die Gras Gruppe heute?

Gras ist unverändert als Gründungsmitglied ein fester Bestandteil der IDS und wir sind mit diesem Konzept im Stückgutbereich groß geworden. Das hat uns auch die Möglichkeit geboten, innerhalb der Kooperation weiter zu wachsen – gerade mit unseren Zukäufen von Jentsch in Köln und Network Logistics in Mannheim. Das Stückgutgeschäft ist in vier unserer insgesamt sieben Standorte weiterhin das Kernbusiness.



Die Gras Spedition hat ihren Stammsitz seit ihrer Gründung 1949 in Neuwied (Rheinland-Pfalz).

Weihnachten und der Jahreswechsel stehen vor der Tür. Was sind Ihre Wünsche und Pläne für 2020?

Geschäftlich wünsche ich mir, dass die Wirtschaft stabil bleibt und die vielfach am Markt herrschende Angst sich verliert. Das schürt sehr viel Unruhe, die aktuell in einigen Ausschreibungen von Bestandskunden mündet. Und natürlich haben wir den Wunsch nach einem soliden Geschäft, gesundem Wachstum und interessanten neuen Kunden. Als Gruppe wollen wir uns weiterentwickeln, und erhoffen uns mit neuen IT-Tools noch viele Prozessoptimierungen.

Und wenn es mal nicht um Gras und Transport/Logistik geht, wo oder bei was finden wir Sie dann?

Wir bauen gerade ein Haus. Das nimmt sehr viel Zeit in Anspruch. Und ansonsten treffen Sie mich beim Laufen, sehr oft und gerne auf der Yogamatte oder in der Küche. Ich liebe es zu kochen und immer wieder neue Rezepte auszuprobieren.

Frau Boos, vielen Dank für das Gespräch

Schluss mit Rampenfrust

Der Mangel an Fahrern schlägt immer mehr durch. Ihr Job ist hart und sie stehen unter immensem Zeitdruck. Ihr Wunsch: Eindeutige Lieferinformationen, fairer Palettentausch, einen freundlicheren Umgang und weniger Wartezeiten an der Rampe. Aber auch die Empfängerseite ist oft frustriert, denn Probleme an der Rampe gibt es fast täglich. Das will der ETM Verlag unter Mitwirkung von IDS jetzt ändern. Die Lösung heißt Rampenguide.

Grundidee des vom ETM Verlag¹ entwickelten Portals Rampenguide ist, dass alle an einer Zustellung beteiligten Akteure – von der Disposition über den Fahrer bis zur Entladestelle – die relevanten Daten aktuell austauschen. Ineffiziente Wartezeiten, das Suchen nach Toreinfahrten oder des Ansprechpartners, Missverständnisse infolge von Sprachbarrieren etc. können so vermieden werden. Ziel ist es, dass alle Entladestellen im Rampenguide enthalten sind, die mehrmals wöchentlich Lieferungen durch Speditionen erhalten. Allein bei den IDS Partnern sind das über 10.000 Rampen deutschlandweit.

Ermittlung relevanter Rampendaten

Die erste Vollversion des Rampenguides geht im Januar 2020 an den Start. Schon jetzt haben Rampenbetreiber, Fahrer und Disponenten die Möglichkeit, Informationen wie Öffnungszeiten, Anlieferbedingungen, Meldepunkte sowie Geokoordinaten samt Bildern zu jedem Point of Interest einzugeben. Hierfür erhalten die Rampenbetreiber einen Zugang zum Portal. Alternativ ist auch ein elektronischer Datenaustausch der Informationen an das Portal möglich. Nach der Qualitätssicherung der Daten nimmt der ETM Verlag die jeweilige Rampe in das Verzeichnis auf.

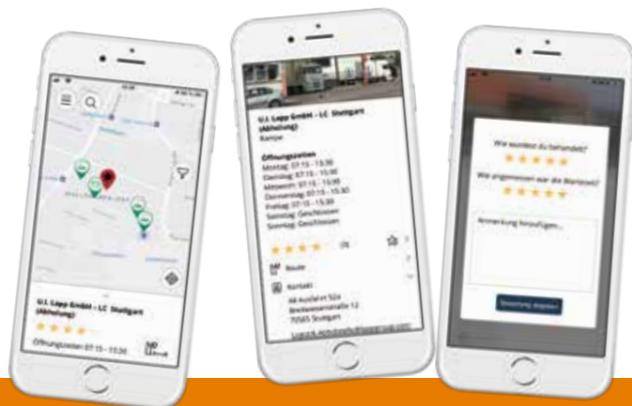
Ab 2020 können Disponenten über www.rampenguide.de ihre Touren planen und Details zum Abladeort recherchieren, beispielsweise, ob es Anfahrbeschränkungen infolge von Baustellen gibt.

Bewertung von Rampen

Ein wesentlicher Aspekt des Rampenportals, insbesondere auch im Hinblick auf die Fahrerezufriedenheit, ist die Bewertung der Rampen. Denn aus dem B2C-Geschäft wissen wir: Schlechte Bewertungen führen meist zeitnah zu deutlichen Leistungsverbesserungen. Und denkbar ist auch, dass Rampen mit nachhaltig schlechten Noten nicht mehr oder nur gegen einen Zuschlag angefahren werden.

Alle IDS Fahrer erhalten mit dem nächsten Releasewechsel auf ihrem mobilen Datenerfassungsgerät (MDE) die Möglichkeit, die jeweilige Rampe in den beiden folgenden Kategorien zu bewerten:

1. der Umgang miteinander
2. die Wartezeit bis zur Be- oder Entladung



IDS ERFASST WARTEZEIT

Bereits heute können die IDS Fahrer mit ihren mobilen Datenerfassungsgeräten (MDE) die Wartezeit – von der Anmeldung bis zur Unterschrift auf dem MDE – messen. Bei zwei Prozent der Zustellungen beträgt die Wartezeit mehr als 25 Minuten. Das kann so manche Tour sprengen. Generell wird die Wartezeit dem Empfänger auf dem MDE angezeigt und ab Frühjahr 2020 ist sie auch auf den Lieferquittungen vermerkt.

Die Bewertungen werden mit einem 5-Sternesystem anonym abgegeben und automatisch an das ETM Portal weitergeleitet.

Vorteile für die Be- und Entladestellen

Die Entladestellen können täglich ihre Bewertungen im Rampenguide abrufen und erhalten somit wichtige Hinweise für die Optimierung ihrer Abläufe. Mit dem Portal entsteht eine Kommunikationsplattform zu den anliefernden Frachtführern, die – wenn von den Lieferanten beauftragt – oft dem Empfänger nicht bekannt sind. Hier kann man Informationen zu geänderten Öffnungszeiten, Zufahrtsbeschränkungen,

Ansprechpartnern, Meldestellen, etc. an einer Stelle kommunizieren. ETM übernimmt die Übersetzung in die relevanten Sprachen des Fahrpersonals. Suchen, Durchfragen, vergebliche Anfahrten, sprachbedingte Missverständnisse können so deutlich minimiert werden.

IDS unterstützt die Aktion

IDS begrüßt und unterstützt diese Aktion – nicht zuletzt für mehr Wertschätzung der Fahrer. Hierfür wird IDS in den nächsten Wochen und Monaten insbesondere die Großempfänger kontaktieren, zum Mitmachen motivieren und über die weiteren Fortschritte des Rampenguide informieren.

Impfskepsis – eine Gefahr für die Weltgesundheit?

Die Weltgesundheitsorganisation WHO sieht die aktuelle Skepsis, aber auch Gleichgültigkeit und Bequemlichkeit gegenüber präventiven Impfungen als eine der größten Bedrohungen für die Weltgesundheit. Die Rückkehr der Masern ist nur ein Beispiel. Warum liegt IDS das Thema Impfen am Herzen?

Von April 2018 bis Juni 2019 hat IDS durch kostenfreie Transporte von Kunststoffdeckeln zu Recyclinghöfen dazu beigetragen, dass eine Million Impfungen gegen Polio finanziert werden konnten. Insgesamt wurden von IDS 6.000 Big Bags transportiert, 1.700 Tonnen Plastikdeckel konnten recycelt und 500.000 Euro an die EndPolioNow Kampagne von Rotary übergeben werden. Dieses tolle Ergebnis wurde durch die Bill & Melinda Gates Stiftung sogar verdreifacht. Ziel der Aktion war und ist es, Polio oder Kinderlähmung weltweit auszurotten. Das ist mit Ausnahme von Afghanistan und Pakistan bis heute auch nahezu gelungen.

Doch es kann nicht sein, dass wir als Gesellschaft uns in Afrika und Asien für 100 Prozent Polio-Schutz engagieren, aber tatenlos zusehen, wie sich Masern bei uns wieder ausbreiten. Auch bei den Schluckimpfungen hat das Robert-Koch-Institut in den vergangenen drei Jahren in Deutschland einen kontinuierlichen Rückgang der Polio-Impfraten registriert.

Um Polio vollständig auszurotten, muss laut WHO die Impfquote bei mindestens 95 Prozent liegen. Dafür werden jedoch in Deutschland zu wenige Kinder gegen Polio geimpft. Nach den jüngsten Daten des Robert Koch-Instituts lagen 2017 die Impfquoten gegen Kinderlähmung beim Schulstart bei nur noch 92,9 Prozent.

Das Übertragungsrisiko für Polio in Deutschland wird heute noch als sehr gering eingeschätzt. Seit 2002 gilt ganz Europa frei von wild zirkulierenden Polio-Viren. Dass die Infektion aus anderen Ländern wieder eingeschleppt werden kann, sei es durch Reisen, Migration oder Flucht, lässt sich dennoch nicht ausschließen. Je mehr Menschen in Deutschland nicht geimpft sind, desto bessere Chancen hat das Virus. Und auch Ausbrüche anderer impfpräventiver Krankheiten wie Masern und Diphtherie zählen laut WHO zu den großen aktuellen Herausforderungen für die Weltgesundheit.

Deshalb unser Aufruf: Geben Sie Krankheiten, gegen die wir uns schützen können, keine Chance! Lassen Sie sich und Ihre Familie impfen!



¹ Im ETM Verlag, der zur DEKRA gehört, erscheinen Logistikapublikationen wie „trans aktuell“ oder „FERNFAHRER“. Er betreibt u. a. auch das Rasthofportal FERNFAHRER Truck Stops App.

Von 400 Lieferanten an sechs Werke

Als weltweit führender Experte für Filtration überzeugt MANN+HUMMEL seine Kunden und Auftraggeber durch seine Produkte, aber vor allem durch die Menschen, durch seine Mitarbeiter. Im Hinblick auf die Beschaffungslogistik wird MANN+HUMMEL seit über zwölf Jahren von IDS überzeugt.

In fast jedem Auto, in unzähligen industriellen Anlagen, für die nachhaltige Nutzung von Wasser oder für saubere Luft in Innenräumen und in unseren Städten, in allen Bereichen des täglichen Lebens treffen wir auf Filtersysteme und Filtrationslösungen von MANN+HUMMEL.

Das Familienunternehmen, das 1941 von Adolf Mann und Dr. Erich Hummel in Ludwigsburg gegründet wurde und noch heute dort seinen Hauptsitz hat, bezieht für die Produktion seiner Filtrationssysteme deutschlandweit Teile von über 400 Lieferanten. Dass alles zuverlässig, pünktlich und gebündelt an sechs MANN+HUMMEL-Werke geliefert wird, dafür sorgt das IDS Stückgutnetz mit seinen Partnern.

Rund 15.000 Sendungen pro Jahr bringt IDS im Rahmen der Beschaffungslogistik zu sechs MANN+HUMMEL-Werken. Die bestellten Komponenten und Teile werden bundesweit von den 50 IDS Depots bei den Lieferanten abgeholt, in das



Er fängt nicht nur Feinstaub, sondern auch Stickstoffdioxid auf: Der MANN+HUMMEL Filter Cube, hier vor der Firmenzentrale in Ludwigsburg, sorgt für saubere Luft in Städten.

Neben administrativen Aufwänden, die im Wesentlichen durch einen von MANN+HUMMEL beauftragten Transport-Management-Dienstleister übernommen werden, spart die gebündelte Zustellung nicht zuletzt für MANN+HUMMEL vor allem Zeit und Rampenkontakte. Bei Teil- und Komplettladelungen organisieren die IDS Partner vor Ort die Abholung bei den Lieferanten und bringen die Lieferung auf direktem Weg zum entsprechenden Werk.

„Tägliche Lieferungen, Flexibilität, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sind für uns wichtige Kriterien. Denn die für die Produktion benötigten Komponenten halten wir nur für kurze Zeitfenster vor. Termingerechte Lieferungen sind für uns also essenziell“, erklärt Elke Ertl, Frachteininkäuferin bei MANN+HUMMEL, worauf es ihr bei der Beschaffungslogistik ankommt. „Diesen Anforderungen können wir dank unseres flächendeckenden Netzes, unserer intelligenten IT und der Expertise, auch komplexe Aufgaben zu lösen, gerecht werden“, sagt Christian Hefter, Bereichsleiter Key Account Management bei IDS.



Seit 1. September 2019 wird das MANN+HUMMEL-Werk in Himmelkron als weiteres, als sechstes Werk durch IDS beliefert.

IDS Netz eingespeist und an das zuständige Empfangsdepot transportiert. Hier werden die Sendungen zusammengeführt und gebündelt an das jeweilige MANN+HUMMEL-Werk geliefert.

IDS NEWS

WECHSEL IM BEIRAT

Joachim Fink (69), Geschäftsführer des IDS Partners Geis für den Bereich Road Services, ist nach fast 16 Jahren aus dem Beirat ausgeschieden. Joachim Fink hat in dieser Zeit maßgeblich mit seinem umfassenden Branchen-Know-how und seiner ausgewiesenen Expertise in der Logistik die Entwicklung von IDS begleitet. Beirat und Geschäftsführung der IDS haben Joachim Fink – mit einem eigens für ihn angefertigten Bild – für seinen Einsatz und sein Engagement gedankt, aber auch für seinen Charme, Witz und Humor, die er immer wieder auflockernd in die ein oder andere Sitzung eingebracht hat.



Nachfolger von Joachim Fink ist Klaus Stäblein (58), Geschäftsführer der Hans Geis GmbH + Co KG. Er ist bereits seit vielen Jahren Mitglied des IDS Lenkungsausschusses und kennt sowohl aus dieser Funktion heraus als auch aus der täglichen Arbeit bestens die IDS Kooperation und ihre Partner.

HELDEN DES ALLTAGS

Mit dem Foto des Tages und damit als Held des Alltags hat es Reinhold Mündnich, Lkw-Fahrer des Fuhrunternehmers



Gräf, Subunternehmer des IDS Partners Gras Spedition in Neuwied, im Juli 2019 in die Bildzeitung gebracht. Im Rahmen der BILD-Zeitungsreihe werden Menschen vorgestellt, „die für uns alle jeden Tag unterwegs sind und den Laden am Laufen halten.“ Reinhold Mündnich aus Andernach steht beispielhaft für alle Lkw-Fahrer, ohne die unser Wirtschaftssystem nicht laufen würde.

Zu Recht ist Mündnich stolz, dass durch die Kampagne der Berufsstand des Lkw-Fahrers große Beachtung erhalten hat: „Unser Job ist hart und sehr wichtig für die Deutschen und ihre Wirtschaft. Deshalb freue ich mich, jetzt mal Aufmerksamkeit für mich und meine Kollegen zu bekommen“, kommentierte Mündnich die Aktion.

20 JAHRE BOSCHETTO

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

Angefangen hat der heutige Firmenchef Bernd Boschetto 1999 mit einem Transporter – um Backwaren aller Art für eine Bäckerei auszufahren. Es folgten ein Kipperzug und vier Sattelaufleger. Heute gehören 31 Sattelzüge, 10 Pkws und eine Pferdekutsche zum Boschetto-Fuhrpark. Und seit 16 Jahren verbindet Boschetto und IDS eine gute und intensive Geschäftspartnerschaft.



Firmenchef Bernd Boschetto und Speditionsleiterin Johanna Pape

Zunächst rangierte Boschetto im IDS Hub nur die Auflieger an die einzelnen Tore. Es folgte ein täglicher Zug nach Schwanebeck und dann waren es plötzlich sechs bis sieben Fahrzeuge pro Nacht. Heute übernimmt Boschetto für das IDS Zentralhub in Neuenstein selbstständig die gesamte Überhangabfrachtung, fängt aber auch in absoluten High Seasons extreme Spitzenaufkommen an Sendungen ab. Damit trägt Boschetto maßgeblich dazu bei, dass die Qualität des IDS Hubs und damit des gesamten IDS Netzes seit Jahren herausragend stabil ist.

ANDREAS SCHMID: GERMAN BRAND AWARD 2019 WINNER

Mit neuem Logo in elegantem Silber und dem frischen Claim „Logistics beyond“ präsentierte sich der IDS Partner Andreas Schmid auf der transport logistic 2019. Alle Geschäftsbereiche der Andreas Schmid Group sind nun unter einem Brand zusammengefasst.

Nicht zuletzt dafür hat die Andreas Schmid Group für seine innovative Markenentwicklung den German Brand Award 2019 in der Kategorie Excellent Brands/Logistics and Infrastructure gewonnen! Und für sein POS-Logistik-konzept wurde der IDS Partner darüber hinaus mit dem Special Mention als Service Brand of the Year ausgezeichnet. Andreas Schmid-Vorstandsmitglied Dr. Stefan Söhn (im Bild links) und Jan Steinocher, Executive Director der media.d.sign GmbH, nahmen die Preise in Berlin entgegen.



