

# Innovationstreiber Logistik

Globalisierung, Online-Handel und ständiger Zeitdruck sind Triebkräfte der Logistikwirtschaft. Drei Beispiele, wie Unternehmen darauf reagieren:

## Logistik-Gigant am Rheinufer

Neuss ist seit vielen Jahren ein wichtiger Standort für UPS

Weithin sichtbar steht das UPS-Gebäude an einem der ältesten Handelswege Deutschlands, dem Rhein. Die Lage am Neusser Ufer ist ideal. Die Josef-Kardinal-Frings-Brücke (früher Südbrücke) in die Landeshauptstadt liegt gleich zu Füßen des Hochhauses, genauso wie die Autobahn 57 in Richtung Niederlande oder nach Köln. Am Flughafen Köln/Bonn hat der United Parcel Service sein Luftfracht-Drehkreuz für Europa. Die Mitarbeiterzahl in der Deutschlandzentrale in Neuss liegt bei mehr als 1.300. „Mit Zustellungen innerhalb der Bundesrepublik nahm UPS im Jahr 1976 seine Operationen in Europa auf“, erzählt Thomas Schlichting, Sprecher von United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG mit Sitz an der Görlitzer Straße. „Seitdem hat UPS ein umfassendes europäisches Service-Angebot entwickelt, das

die regionalen Kompetenzen jedes Marktes mit unserem internationalen Know-how und dem hohen Qualitätsstandard verknüpft.“

Neuss bildet einen wichtigen Baustein in dem riesigen Logistikkonzern mit den markanten braunen Transportwagen. UPS ist nach eigenen Angaben der weltgrößte Paketdienst. Das Unternehmen mit Hauptsitz im US-amerikanischen Atlanta bedient mehr als 220 Länder und Gebiete. Täglich werden rund 17 Mio. Pakete und Dokumente zugestellt. Auf den boomenden Internethandel reagiert das Unternehmen unter anderem so: Zuletzt gab UPS bekannt, dass seine „My Choice“- und „Access Point“-Netzwerke ausgebaut werden. Diese beiden Dienstleistungen sollen Händlern und vielbeschäftigten Verbrauchern die Kontrolle über ihre privaten Paketsendungen ermögli-



UPS ist nach eigenen Angaben der weltgrößte Paketdienst. In Neuss sind mehr als 1.300 Mitarbeiter beschäftigt.

chen. „My Choice“ bedeutet beispielsweise, dass Pakete an eine andere Adresse umgeleitet oder die Zustellung auf ein späteres Datum verlegt werden kann – und zwar bevor UPS einen Zustellversuch unternimmt. Kunden, die bei einer Zustellung gerade nicht zu Hause sind, können ihre Pakete zu einem „Access Point“ bringen lassen. Laut UPS sagten 34 Prozent der europäischen Online-Käufer im Rahmen einer Umfrage, dass sie sich passende alternative Zustellstandorte wünschen. **bos**

## Knöpfe und Nachos für den Niederrhein

Barth + Co. aus Dormagen ist Spezialist für Textiltransporte – und für Kinoware

Mit sogenannten Koffer-Lkw geht es auf die Piste: „Wir fahren für unsere Textilkunden in die noch verbliebenen klassischen europäischen Lohnkonfektionsländer wie Rumänien, Bulgarien, Mazedonien und in die Türkei“, erklärt Niederlassungsleiter Friedhelm Mindermann. Das bayerische Unternehmen Barth + Co. mit Standort in Dormagen (4.300 qm, 60 Mitarbeiter) hat seine Wurzeln im Textilbereich und zählt zu den führenden Spezialanbietern in Deutschland. Mit den speziellen Fahrzeugen transportieren die Logistikprofis die wichtigen Elemente zur Herstellung von Bekleidungsstücken, also unter anderem Stoffrollen, Knöpfe und Garne. Nach der Fertigung im Ausland geht die Ware zu den deutschen Kunden. „Dieser Geschäftszweig wurde vor rund drei Jahren für andere Branchen in den Ländern Ungarn und Rumänien um eine weitere Spezialität ausgebaut. In diesen beiden Ländern betreiben wir ei-



Friedhelm Mindermann ist Niederlassungsleiter des Unternehmens Barth + Co. am Standort Dormagen.

gene Lagerhallen und beliefern täglich die Häuser einer namhaften deutschen Baumarktkette sowie die Shops eines deutschen Marktführers für Schuhe mit neuer Verkaufsware“, erzählt Friedhelm Mindermann.

Und von Dormagen aus werden noch ganz andere Dinge geliefert. „Wir versorgen im Umkreis von 200 km fast alle Großkinos mit Food- und Non-Food-Artikeln“, sagt der Chef. Dazu

gehören unter anderem Nachos und Mais zur Herstellung von Popcorn sowie Getränkebecher und Reinigungsmittel. „Die Besonderheit ist, dass wir Ware nicht einfach abliefern, sondern bis in die Lagerräume der Kinos bringen. Das machen wir mit eigenen Lkw und eigenem Personal.“ Ansonsten wurde der Fuhrpark in Deutschland in den vergangenen 15 Jahren sukzessive abgebaut. Barth + Co. (Gruppenumsatz: 90 Mio. Euro) setzt auf vertraglich gebundene Unternehmer. Mindermann nennt das Beispiel Türkei: „An unseren drei Standorten Dormagen, Reutlingen und Hallbergmoos betreiben wir seit 15 Jahren Import/Export-Verkehre mit der Türkei und arbeiten dafür mit dem Logistikunternehmen Mars, einem der größten in der Türkei, auf Exklusivbasis zusammen.“ Dieser Verkehr besteht zu 80 Prozent aus reinem Sammelgut mit bis zu 60 Einzelsendungen. **bos**

# Weniger Zeitverlust – „Gate“ sei Dank

**Currenta, Lanxess und Chemion entwickeln neues Erfassungssystem**

Erst in Krefeld-Uerdingen, dann auch in Dormagen und Leverkusen: Die Lkw-Abfertigung an den Chempark-Standorten ist – dank eines von Bayer MaterialScience (BMS), Lanxess, Currenta und Chemion erfolgreich umgesetzten Gemeinschaftsprojekts – schneller geworden. Mussten die Fahrer früher bei jeder Ein- und Ausfahrt aus dem Fahrzeug aussteigen und Personen- sowie Fahrzeugdaten „händisch“ registrieren lassen, funktioniert das An- und Abmelden nun kontaktlos.

Hinter dem Projektnamen „Gate“ steht ein auf Radio-Frequenz-Technik basierendes Erfassungssystem zur Identifikation von Transporten. Wichtige Fahrzeugdaten, darunter Tüv-Fristen und höchstzulässiges Gesamtgewicht, sind als Stammdaten im System hinterlegt und werden bei Einfahrt des Lkw in die „Gate“-Spur geprüft. Erfüllt das Fahrzeug alle Anforderungen für die abzuholende Versandeinheit, werden alle notwendigen Begleitformulare gedruckt und können vom Fahrer direkt an den neuen Terminals entnommen werden. „Diese Prozessoptimierungen erlauben es uns, die durchschnittliche Verweildauer der Lkw im Chempark um ein Drittel zu verringern“, sagt Chemion-Geschäftsführer Uwe Menzen. Denn jede Stunde, die ein Lkw unnötig im Werk verbringt, kostet Geld, das sich in Frachtkosten und Standgeldern niederschlägt.



Foto: Currenta

*Am „Gate“ funktioniert die Lkw-Abfertigung dank eines auf Radio-Frequenz-Technik basierenden Erfassungssystems „kontaktlos“.*

Und das bei täglich bis zu 700 Fahrzeugen pro Standort.

Nach einer dreimonatigen Erprobungsphase in Uerdingen Ende 2013 wurde das System Anfang dieses Jahres in Betrieb genommen. Im Sommer zogen Leverkusen und Dormagen nach. Insgesamt investierte Chemion mehr als 3 Mio. Euro. Für die Baumaßnahmen wie die speziellen „Gate“-Spuren wendete Currenta ungefähr weitere 3 Mio. Euro auf. „Wir haben hier ein Potenzial aufgezeigt, von dem die gesamte Chemie-

Logistikbranche profitieren kann“, betont Uwe Menzen den Stellenwert von „Gate“. Die Verantwortlichen sehen aber nicht nur Zeit- und Kosten-Vorteile für die produzierenden Partner und die Spediteure. „Gleichzeitig schafft die automatisierte Abwicklung an den Chempark-Werkstoren eine erhöhte Transparenz und zusätzliche Abfertigungskapazitäten“, sagt Chempark-Leiter Dr. Ernst Grigat. Mit der kürzeren Verweildauer sei auch eine nachhaltige Verringerung der Lkw-Emissionen verbunden. **bos**