

trans·o·flex

magazin

Digitaler Schub für die letzte Meile

*Effizienz, Transparenz und Qualität erhöht, neue
Services für Versender und Empfänger möglich*

Auszeichnungen

trans-o-flex „Logistikaufsteiger
des Jahres“ und „Diversity Leader“

Nachhaltigkeit

Mehrwegkonzept für expert-
Händler erfolgreich umgesetzt

Empfängertipps

Nutzer-Feedback bringt App trans-
o-flex insight weiter nach vorn

++ 80.000 MITARBEITER BEFRAGT ++

trans-o-flex als Diversity Leader ausgezeichnet

Was kommt dabei heraus, wenn eine führende britische Wirtschaftszeitung und ein großes deutsches Meinungsforschungsinstitut erstmals eine Umfrage starten, welche europäischen Unternehmen im Blick auf Vielfalt und Gleichberechtigung am Arbeitsplatz am besten abschneiden? Ein Ergebnis: trans-o-flex gehört zu den 700 Diversity Leaders in Europa, innerhalb der Branche Transport und Logistik sogar zu den Top 20.

Als Diversity Leader wurden Unternehmen ermittelt, die im Blick auf Vielfalt und Gleichberechtigung am Arbeitsplatz in der Erhebung am besten bewertet wurden. Befragt wurden 80.000 Mitarbeiter von 10.000 Privatunternehmen, die min-

destens 250 Beschäftigte und ihren Sitz in Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Schweden oder der Schweiz haben. Die Teilnehmer wurden systematisch dahingehend befragt, wie ihr Arbeitgeber Vielfalt im Unternehmen hinsichtlich Geschlecht, Alter, ethnischer Zugehörigkeit, Behinderung oder sexueller Orientierung unterstützen würde. Die Untersuchung soll von jetzt an jährlich erhoben werden.



Weitere Informationen unter:
<https://on.ft.com/39BgCqf>



Impressum

trans-o-flex-Magazin, Frühjahr 2020

Herausgeber:

trans-o-flex Express GmbH
 Hertzstr. 10
 69469 Weinheim
www.trans-o-flex.com

Verantwortlich i.S.d.P.: Sabine Kolaric

Redaktion: Ludwig M. Cremer

Gestaltung:

bfw tailored communication GmbH, Angelika Szigeti

Druck: ABT Print und Medien GmbH
 Bruchsaler Straße 5, 69469 Weinheim

Photos and illustrations: hgmerkel.de, Freepik (Titel), Adobe Stock/pathdoc (2), Waitzmann (6), Freepik (6-11, 24-26), Ciblex (7), Adobe Stock/Ketmut (12, 13, 15), Apple (16, 17), iStock/nicomelijes (18), Loxxess Pharma (27), iStock/Moyo Studio (28).

Das trans-o-flex-Magazin erscheint in einer Auflage von 6.500 Stück. Die im Magazin veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwendung der Inhalte oder Fotos ist nur mit einer schriftlichen Genehmigung des Herausgebers erlaubt.

Trotz sorgfältiger Bearbeitung kann es zu fehlerhaften Angaben kommen. Die Angaben in diesem Magazin ersetzen in keinem Fall die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der trans-o-flex-Gesellschaften. Aus Gründen der Lesbarkeit wird zur Personenbezeichnung das Maskulinum verwendet (z. B. der Kunde). Diese Formulierungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.



Liebe Leserinnen und Leser,

haben Sie als Kind auch Stille Post gespielt? Jenes Spiel, bei dem einer dem nächsten einen Satz ins Ohr flüstert und der letzte in der Reihe sagen muss, was er verstanden hat? Und wo es am lustigsten war, wenn am Ende etwas ganz anderes herauskam als der Satz, den sich der erste in der Reihe ausgedacht hatte?

Es ist schon lange her, dass ich Stille Post gespielt habe. Aber manchmal erinnert mich das Logistikgeschäft sehr daran. Vor allem, wenn Logistik nicht funktioniert. Wenn das, was am Anfang hereingegeben wird, am Ende ganz anders ankommt.

Damit das bei trans-o-flex nicht vorkommt, haben wir uns schon einiges einfallen lassen. Kaum ein Stein ist in den letzten Jahren auf dem anderen geblieben, damit wir mit einem Höchstmaß an Effizienz maximale Qualität liefern. Damit alles sicher und schnell so ankommt, wie Sie es uns übergeben. Sehr viel ist jetzt schon sehr gut. Das erfahre ich immer wieder in Gesprächen mit Ihnen. Danke für Ihr Feedback!

Aber wir ruhen uns auf den Erfolgen nicht aus, sondern sind auch bereit, sogar etablierte Kernprozesse wie die letzte Meile neu zu gestalten. Der neue Digitalisierungsschub für die letzte Meile, das Titelthema dieses Magazins, ist ein gutes Beispiel dafür, wie wir auch grundlegende Prozesse in Frage stellen und zu verändern bereit sind.

Was wir nicht ändern können, ist die Mittelposition, in der wir als Logistiker sitzen. Aber das wollen wir auch nicht! Als Logistiker wollen und werden wir immer die Schnittstelle bilden zwischen Versendern auf der einen und Empfängern auf der anderen Seite. Für uns bei trans-o-flex ist diese Funktion der Dreh- und Angelpunkt unseres Geschäfts und Basis für weiteres Wachstum.

Und hier unterscheidet sich erfolgreiche Logistik fundamental von dem eingangs erwähnten Spiel Stille Post. Logistik ist nämlich keine Einbahnstraße. Logistik ist für uns, genau auf das zu hören, was die Kunden wollen. Und das setzen wir in Dienstleistungen um. So leben wir Kundenorientierung. Logistik ist für uns außerdem, dass wir genau auf Wünsche und Bedürfnisse der anderen Seite hören, nämlich auf die Empfänger.

Bei dieser Empfängerorientierung haben wir festgestellt: Die Wünsche sind oft nicht deckungsgleich mit denen der Versender. Da gibt es zum Beispiel den Wunsch avisierte Anlieferung um 8 Uhr, aber auch den nach Lieferung spezieller Artikel vorab oder nach einer Lieferung gerade nicht am nächsten Tag, sondern immer am Mittwoch um 14 Uhr. Unsere Aufgabe als Bindeglied zwischen Versender und Empfänger sehen wir darin, auch für solche oder ähnliche Empfängerwünsche passgenaue Lösungen zu entwerfen. Manchmal können das sogar kostenlose Services sein wie die Anliefervereinbarungen, die Empfänger bei trans-o-flex schon bald per App erteilen können, wenn der Versender vorher zugestimmt hat (siehe Seite 17). In anderen Fällen werden die Empfänger für besondere Services, deren Kosten nicht vom Versender gedeckt sind, bezahlen müssen.

Wir sind überzeugt: Mit neuen Empfängerservices wird die Qualität insgesamt nochmals deutlich steigen und entsprechend die Zufriedenheit mit unserer Logistikkette – auf der Empfänger- wie auf der Versenderseite. Darauf freue ich mich und sende Ihnen

freundliche Grüße aus der Mitte

Wolfgang P. Albeck
Vorsitzender der Geschäftsführung



News

2 **80.000 Mitarbeiter befragt** • trans-o-flex als Diversity Leader ausgezeichnet

6 **Artenvielfalt** • Äskulapnattern geschützt

6 **900.000 Interviews** • Kundenempfehlungen: trans-o-flex Logistikaufsteiger des Jahres

7 **Nachhaltigkeitsbericht** • Zahl der Euro-6-Fahrzeuge mehr als verdoppelt

7 **Test erfolgreich abgeschlossen** • Ciblex ist neuer EURODIS-Partner in Frankreich

8 **Neue Kundenbefragung** • Wichtige Verbesserungen bei Qualität und Innovation

9 **TAPA-Zertifizierung** • Hoher Sicherheitsstandard bestätigt

9 **Branchentreff** • Nächster Tag der Pharmalogistik

27 **Leise und sauber kühlen** • Coole Trailer bekommen Strom fast direkt von der Sonne

8



Digitalisierung

- 10 **Titelthema** · Wie Digitalisierung die letzte Meile optimiert
- 16 **Empfänger geben Tipps** · trans-o-flex insight deutlich verbessert
- 18 **Archivsichere PDF-Dateien** · Wie schnell geht das Zeitalter der Papierrechnung zu Ende?

Nachhaltigkeit

- 20 **Betrieb startet planmäßig** · Neuer Standort in Hamm-Rhynern: In zwei Minuten zum fertigen Logistikzentrum
- 22 **Mehrweg statt Einweg** · Wie expert-Händler mit trans-o-flex jedes Jahr 3.000 Arbeitstage sparen
- 24 **Mehrweg-Transportverpackungen** · Schoeller: Niedrigere Prozesskosten und bessere Ökobilanz

++ ARTENVIELFALT ++

Äskulapnattern geschützt

Seit gut zehn Jahren unterstützt trans-o-flex ein Naturschutzprojekt, das den Lebensraum der Äskulapnatter schützen und damit die stark bedrohte Tierart erhalten will. Jetzt hat das zuständige Forstamt Bilanz gezogen. Ergebnis: Die Unterstützung von trans-o-flex hat den Bestand im hessischen Neckartal bei Hirschhorn gesichert. Die Region ist eines von nur vier isolierten Gebieten, in denen die Schlange in Deutschland bisher noch vorkommt.

Der Äskulapstab – ein Stab, um den sich die Äskulapnatter windet – dient seit der Antike als Sinnbild für Heilberufe. Aufgrund dieses Bezugs zu seiner größten Kundengruppe fördert trans-o-flex das Projekt, in



dem der Lebensraum der Natter durch Beweidung mit Ziegen so gepflegt wird, dass die bevorzugten Nist- und Aufenthaltsplätze der ungiftigen Schlange erhalten bleiben.

Die Äskulapnatter zählt zu den größten europäischen Schlangenarten. Bei uns heimische männliche Tiere können eine Länge bis 180 cm erreichen. Weibchen sind meist mindestens 40 Zentimeter kürzer. Ausgewachsene Tiere haben eine gelbbraune bis grauschwarze Körpergrundfärbung mit einer Vielzahl weißer Fleckenränder entlang der Flanken- und Rückenschuppen und eine einheitlich weiß bis gelb gefärbte Bauchschiene.

Ungiftiges, bedrohtes Symbol für Heilberufe: Die Zahl der Äskulapnattern ist in einem von trans-o-flex geförderten Nachhaltigkeitsprojekt deutlich gestiegen.

++ 900.000 INTERVIEWS ++

Kundenempfehlungen: trans-o-flex Logistikaufsteiger des Jahres

Welche Unternehmen in Deutschland werden von Kunden am häufigsten empfohlen? Weil die Empfehlung eines Freundes oft kaufentscheidend ist, hat ein führendes deutsches Wirtschaftsblatt im letzten Jahr erstmals ein Kundenempfehlungs-Ranking erhoben. Dabei wurden jene Marken prämiert, die bei ihren Kunden in puncto Weiterempfehlung in den letzten zwölf Monaten am stärksten zulegen konnten. trans-o-flex kam dabei in der Kategorie Paketdienstleister & Logistik auf Platz eins!

Die Grundlage der Rangliste bildet der Markenindex eines Markt- und Meinungsforschungsinstitutes, das zu den zehn größten Marktforschungsnetzwerken weltweit gehört. Das Unternehmen hat für das Kundenempfehlungs-Ranking zwischen dem 1. Juli 2018 und dem 30. Juni 2019 mehr als 900.000 Interviews geführt, die repräsentativ für Deutschland sind.

Für den Bereich Paketdienstleister & Logistik wurden die Ergebnisse von zwölf Dienstleistern ausgewertet und trans-o-flex wurde als Aufsteiger des Jahres 2019 ermittelt.

„Das ist ein Riesenerfolg“, freut sich Wolfgang P. Albeck, CEO von trans-o-flex. „Denn die Tatsache, dass uns immer mehr Kunden weiterempfehlen, zeigt, wie gut unsere Leistung und unsere Qualität auch aus Kundensicht ist. Und dass uns dies von einer unabhängigen Studie attestiert wurde, macht die Bewertung umso wertvoller.“



Der Artikel über das Ranking ist online nachzulesen unter:
<https://bit.ly/2OMfhol>

++ NACHHALTIGKEITSBERICHT ++

Zahl der Euro-6-Fahrzeuge mehr als verdoppelt

Die trans-o-flex-Gruppe hat erneut sowohl die absolute Menge klimaschädlicher Emissionen gesenkt als auch die CO₂-Effizienz weiter verbessert. Das geht aus dem jüngsten Nachhaltigkeitsbericht hervor, der zum Herunterladen auf der Website zur Verfügung steht. Der Bericht für das Jahr 2018 macht auch die Entwicklung bei einzelnen Schadstoffgruppen transparent. So wurde der Ausstoß von Feinstaub (PM10) um rund 1.000 Tonnen gesenkt, der von Stickoxid (Nox) sogar um 44.000 Tonnen. Und es wurden rund 6.000 Tonnen weniger CO₂-Emissionen verursacht. Die CO₂-Effizienz, das ist

der CO₂-Ausstoß pro transportiertem kg Gewicht, ist inzwischen 17,7 Prozent besser als im Basisjahr 2007, in dem trans-o-flex seine Nachhaltigkeitsberichterstattung begonnen hat.

Ermöglicht wurden diese Verbesserungen unter anderem durch eine konsequente Erneuerung des Fuhrparks. So wurde beispielsweise die Zahl der Euro-6-Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Die Zahl der Fahrzeuge mit Euro-5-Norm hat sich halbiert. Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 0, 1 und 2 wurden nicht mehr eingesetzt.

Der Bereich Klima & Umwelt ist einer von fünf Teilen des 42 Seiten starken Berichts. Weitere Bereiche sind Organisation & Strategie, Werte & Leitlinien, Beschäftigte & Arbeitsplatz sowie Gesellschaft & Engagement. „Nachhaltig handeln heißt für trans-o-flex, das Unternehmen mit langfristige tragfähigen Lösungen dauerhaft erfolgreich zu machen“, so trans-o-flex-Chef Wolfgang P. Albeck. „Ich freue mich, dass wir mit dem Nachhaltigkeitsbericht erneut deutlich machen können, wie wir auf diesem Weg vorangekommen sind.“

Der Bereich Klima & Umwelt ist einer von fünf Teilen des 42 Seiten starken Berichts. Weitere Bereiche sind Organisation & Strategie, Werte & Leitlinien, Beschäftigte & Arbeitsplatz sowie Gesellschaft & Engagement. „Nachhaltig handeln heißt für trans-o-flex, das Unternehmen mit langfristige tragfähigen Lösungen dauerhaft erfolgreich zu machen“, so trans-o-flex-Chef Wolfgang P. Albeck. „Ich freue mich, dass wir mit dem Nachhaltigkeitsbericht erneut deutlich machen können, wie wir auf diesem Weg vorangekommen sind.“



++ TEST ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN ++

Ciblex ist neuer EURODIS-Partner in Frankreich

Nach einem mehrmonatigen, sehr erfolgreichen Test werden alle trans-o-flex-Sendungen nach Frankreich inzwischen durch das Unternehmen Ciblex zugestellt. Ciblex wurde für Frankreich Mitglied im internationalen Netz EURODIS, mit dem trans-o-flex Transporte in 35 europäische Länder realisiert. In Belgien ist die dortige Ciblex-Organisation bereits seit 2015 EURODIS-Partner.

Bei Ciblex handelt es sich um eine frühere Geodis-Tochter, die 2014 in die französische European Healthcare Distribution Holding (EHDH) integriert wurde. EHDH ist auch Partner im EUROTEMP-Netzwerk für internationale temperaturgeführte Arzneimitteltransporte, beschäftigt 2.900 Mitarbeiter und hat 2019 rund 650 Millionen Euro umgesetzt. In Frankreich ist Ciblex die Nummer drei im nationalen Markt für Expressdienste und fokussiert sich insbesondere auf die Branchen Gesundheit, Optik, Elektronik, Automobil sowie Ersatzteile.



++ NEUE KUNDENBEFRAGUNG ++

Wichtige Verbesserungen bei Qualität und Innovation



Erstmals hat trans-o-flex seine repräsentative Kundenbefragung 2019 nicht nur einmal jährlich erhoben. Seit dem Herbst gibt es stattdessen eine neue quartalsweise Befragung – mit sehr ermutigenden Ergebnissen.

„Die Kundenbewertungen haben sich 2019 nahezu durchweg verbessert, nicht nur von Quartal zu Quartal, sondern auch wenn wir die beiden Quartalsbefragungen zusammennehmen und mit den Vorjahren vergleichen“, sagt Lutz Blankenfeldt. Als Bereichsleiter Strategie, Commercial und Marketing ist er bei trans-o-flex für die Kundenbefragung verantwortlich. Gefragt, wie sich trans-o-flex von anderen Dienstleistern unterscheidet, hat in Q4 beispielsweise die Rekordzahl von 84 Prozent aller Befragten gemeint, dass trans-o-flex „sicherer“ arbeitet. Eine große Mehrheit der Kunden beschreibt trans-o-flex auch als „schneller“ (78 Prozent), „einfacher“ (69), „zuverlässiger“ (68), „flexibler“ (67), „innovativer“ (58) und billigt allen trans-o-flex-Organisationen insgesamt eine „höhere Qualität“ zu (78 Prozent). Allein bei den Preisen empfindet keine Mehrheit der Befragten trans-o-flex als „günstiger“. „Das war jedoch zu erwarten, denn die als top wahrgenommene Qualität hat eben ihren Preis“, so Blankenfeldt.

Neben der Qualität nehmen Kunden auch deutliche Veränderungen des Angebots von trans-o-flex wahr, das vor allem um mehrere neue Express-Optionen erweitert wurde. So war 2019 nur noch für sieben Prozent aller Befragten

die Produktbreite ein Grund, neben trans-o-flex andere Dienstleister zu nutzen. Zwei Jahre zuvor lag dieser Wert noch bei zehn Prozent. Bestätigt wird dieser Trend auch durch den Rekordwert von 15 Prozent aller Kunden, die in Q4 2019 angaben, ausschließlich mit trans-o-flex zu arbeiten. In den Vorjahren gab es keinen einzigen Befragten, der im Versand auf die aufwändige Mehr-Dienstleister-Strategie verzichtete.

„Damit die neue Frequenz niemandem lästig werden muss, haben wir die Befragung selbst entschlackt und sorgen außerdem dafür, dass jeder Kunde maximal zweimal jährlich und mit einem Mindestabstand von sechs Monaten befragt wird“, so Blankenfeldt weiter. Wurden bisher in jeder jährlichen Befragung an rund 1.400 Kunden 36 Fragen gestellt, sind es jetzt quartalsweise kleinere, aber dennoch für die Gesamtkundschaft repräsentative Kundengruppen. Ihnen wird ein Katalog mit nur noch 21 Fragen vorgelegt. „Wir haben den Fragenkatalog gründlich durchforstet und 15 Fragen gefunden, auf die wir verzichten können.“ Die geringere Zahl der Fragen hat einen weiteren großen Vorteil: Die Auswertung ist deutlich einfacher und schneller und Verbesserungen, die sich aus den Ergebnissen ableiten lassen, können früher umgesetzt werden. Durch die quartalsweise Erhebung können zudem auch saisonale Schwankungen in der Bewertung erkannt und schneller darauf reagiert werden.

++ TAPA-ZERTIFIZIERUNG ++

Hoher Sicherheitsstandard bestätigt

Für seinen Standort in der Stadt Hürth bei Köln hat trans-o-flex die Zertifizierung der Transported Asset Protection Association (TAPA) erhalten. trans-o-flex hatte sich nach den Vorgaben der auf Transport und Logistik spezialisierten, weltweit anerkannten Sicherheitsorganisation nach dem Standard TAPA FSR-C prüfen lassen und die Bestätigung im ersten Anlauf erhalten.

Die Abkürzung FSR-C steht für Facility Security Requirement Kategorie C. „Dieser Standard ist anspruchsvoller als alles, was es im ISO-Qualitätsmanagement an Sicherheitsvorgaben gibt, und ist die ideale Grundlage für die weitere Entwicklung unserer Sicherheitsprozesse und -technik“, erläutert Wolfgang P. Albeck, CEO von trans-o-flex. Albeck will Hürth zum Musterstandort für weitere TAPA-Zertifizierungen machen. „Es ist die Vorlage, nach der wir nach und nach die anderen Standorte zertifizieren werden.“

Die Zertifizierung ist aus Sicht von Albeck ein weiterer Schritt, „um die Sicherheit unserer gesamten Prozesse und Anlagen nach anspruchsvollsten Maßstäben zu erhöhen. Zum anderen können wir damit belegen, welchen hohen Sicherheitsstandard wir bereits erreicht haben.“ Für die Zertifizierung müssen alle sicherheitsrelevanten Prozesse beschrieben sein und jährlich auditiert werden. Es sind fest definierte technische Sicherheitseinrichtungen gefordert, die ebenfalls jährlich auditiert werden. Schließlich müssen alle am Transport und Umschlag beteiligten Personen regelmäßig an Sicherheitstrainings teilnehmen. Die von anspruchsvollen Versendern gegründete TAPA stellt auch sehr konkrete bauliche Forderungen, etwa an Zäune oder Zugangsregelungen oder Videokontrollen. So wurde auch der Standort Hürth im Vorfeld der Zertifizierung mit einem neuen Videomanagementsystem ausgestattet, das beispielsweise eine gezielte

und schnelle Suche nach einzelnen vermissten Paketen ermöglicht. Die Anlage erfasst im Hofmanagement zudem jedes Fahrzeugkennzeichen auf dem Gelände und steuert die Lkw gleichzeitig zum richtigen Beladeter.



Das TAPA-Zertifikat von trans-o-flex gilt für alle Prozesse am Standort Hürth. Es ist drei Jahre gültig, wenn es jährlich überprüft wird.

++ BRANCHENTREFF ++

Nächster Tag der Pharmalogistik

Zum zwölften Mal lädt trans-o-flex in diesem Jahr zum Tag der Pharmalogistik ein. Für alle, die sich den Termin für den Branchentreff schon einmal notieren wollen: Es ist der 23. September 2020. Eine gesonderte Einladung erfolgt in Kürze. An dem Tag präsentieren Experten neue Trends in der Pharmabranche, trans-o-flex stellt Projekte und logistische Branchenlösungen vor und in den Pausen sowie am Rande der Konferenz gibt es ausführlich Möglichkeiten zum Netzwerken und zur Kontaktpflege.





TITELTHEMA

Wie Digitalisierung die letzte Meile optimiert

trans-o-flex entwickelt digitale Touren disposition, die Effizienz- und Qualitätssteigerungen sowie neue Services für Versender und Empfänger ermöglicht

„Ganz klar nein!“ Die Antwort von Stefan Thömmes ist unmissverständlich. „Die komplette Disposition alleine einem maschinellen Algorithmus zu überlassen, führt zu ebenso suboptimalen Lösungen wie die rein händische Disposition. Parameter wie Paketgröße, Gewicht, Heterogenität in den Sendungsdaten, Varianzen in den Stoppdauern und viele andere Faktoren, die in einem Algorithmus zu hinterlegen sind, ändern sich täglich.“ Trotzdem richtet der Chef der trans-o-flex IT-Service GmbH und der Operativen Entwicklung die nächsten großen Digitalisierungsschritte genau auf die letzte Meile aus. „Wir planen gleich mehrere revolutionäre Veränderungen, mit denen wir drei Haupteffekte erzielen werden: erstens die Fahrer entlasten, zweitens mehr Sendungen am nächsten Tag in die Zustellung bekommen und drittens für Versender und Empfänger die Transparenz weiter erhöhen sowie Grundlagen für neue Services schaffen.“





Maximale Dynamisierung und Qualität gleichzeitig

Die letzte Meile ist einerseits der natürliche Ansatzpunkt für weitere Prozessoptimierungen. Denn sie ist der teuerste Teil der gesamten Logistikkette. Andererseits ist die Komplexität der Prozesse, die Vielzahl der Restriktionen und die Veränderung der Variablen hier so hoch, dass Thömmes und sein Team zunächst skeptisch waren, ob die von zahlreichen Softwarefirmen angebotenen Algorithmen die in der Theorie versprochenen Einsparungen in Höhe von meist 20–25 Prozent auch tatsächlich in der Praxis leisten können. „Wir haben uns gefragt: Kann es überhaupt standardisierte, optimale Lösungen geben, wenn die Anforderungen so extrem komplex sind und sich zum Teil noch während des Prozesses verändern? Reichen die von Versendern übermittelten Daten aus? Kann eine Standardsoftware überhaupt 100 Prozent Qualität und

100 Prozent dynamisierte Prozesse gleichzeitig garantieren?“ Um zwei wesentliche Antworten vorwegzunehmen, die nach umfassender Analyse gefunden wurden: Nein, Standardsoftware kann den Anspruch von trans-o-flex, immer 100 Prozent Qualität zu liefern, nicht erfüllen. „Aber wir haben den Schlüssel gefunden, wie wir maximale Dynamisierung und Qualität gemeinsam erreichen können.“ Für dieses Magazin hat Thömmes erstmals öffentlich darüber gesprochen, wie diese Lösungen von trans-o-flex aussehen und wann sie gestartet werden.

„Wir werden noch im ersten Halbjahr 2020 beginnen, die klassische postleitzahlgesteuerte und vorwiegend manuelle Touren disposition in der Zustellung auf eine digitalisierte, sogenannte Bubble-Disposition umzustellen.“ Pilotstandort wird das neue Logistikzentrum von trans-o-flex in Hamm-Rhynern sein (siehe Seite 20). Schrittweise werden dann nach und nach weitere Standorte umgestellt.

Hinter der Bubble-Disposition verbergen sich laut Thömmes folgende Erkenntnisse: „Wir haben für jedes Zustellgebiet re-

gelmäßig bediente Empfängeradressen identifiziert. Sie können in einem Georaster eindeutig grafisch bestimmt werden. Die an diese Empfänger zu liefernden Sendungen bilden eine Basismenge, für die automatisiert Rahmentouren gebildet werden.“ Die Basismenge macht im Schnitt etwa zwei Drittel der Sendungen einer Zustelltour aus. „Die Restmenge wird ebenso automatisch, aber dynamisch zugeordnet.“ Ein und dieselbe Adresse kann dann beispielsweise an einem Montag von Tour 1 bedient werden und am Dienstag von Tour 2.

Eine vollständige Dynamisierung, bei der nicht nur die Restmenge, sondern jede Adresse an unterschiedlichen Tagen von unterschiedlichen Touren angesteuert wird, hat das Team von Thömmes ebenfalls simuliert. „Die automatische Tourenplanung rein durch einen Algorithmus hat jedoch zu praxisfernen Planungen geführt. Gab es beispielsweise relativ viele Empfänger mit kleinvolumigen Sendungen, wurde die Fahrzeugkapazität nicht ausgeschöpft, gab es relativ viele Empfänger mit großvolumigen Sendungen, wurden Fahrzeuge überfüllt.“

Die zweistufige Bubble-Disposition kombiniert hingegen den für eine verlässliche Sortierung und Zustellung

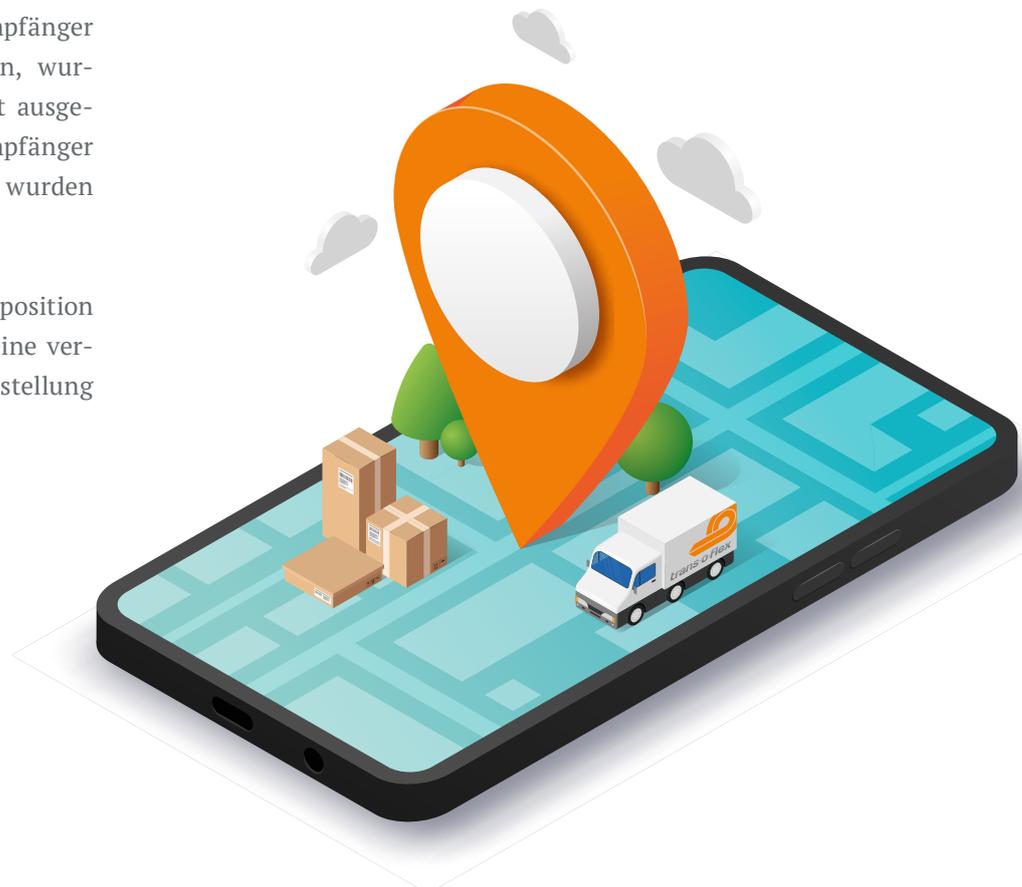
notwendigen fixen Rahmen mit einer flexiblen Optimierung der Zustelltour. „Aber was sich so relativ simpel anhört, ist an erhebliche technische und praktische Prozessveränderungen vor Ort gekoppelt. Denn es mussten ganz neue Wege gefunden werden, auf denen wir mehrere Engpassfaktoren beseitigen konnten.“

Fehlende Adressdaten oder mangelhafte Adressqualität verhindern Optimierung

Da ist zum einen die Qualität der Empfängeradressen. „Leider übermitteln uns noch immer nicht 100 Prozent aller Versender die Zustelladressen elektronisch vorab oder aber die Ad-

ressen enthalten Fehler.“ Ein Problem sind beispielsweise unterschiedliche Schreibweisen der Empfängernamen. Da wird Erwin Meier mal als Meyer, Maier oder gar Mair angeschrieben. „Unsere Adressprüfungen korrigieren inzwischen einen Großteil der Fehler, trotzdem ist eine 100 Prozent richtige Lokalisierung im Georaster, was Voraussetzung für eine optimale Disposition ist, aufgrund der Datenlage nicht bei allen Sendungen möglich.“

Zum anderen ist die gesetzlich vorgeschriebene Arbeitszeit der Fahrer der entscheidende Engpassfaktor für eine weitere Optimierung der Zustell Touren. „Da die Arbeitszeit nicht erweiterbar ist, sollen die Fahrer künftig von allen Aufgaben, die bisher neben der Zustellung anfallen, maximal entlastet werden.“



Das gilt vor allem für die Vorsortierung der Sendungen einer Tour. Das übernehmen künftig Sortierkräfte. Sie scannen die für ein Fahrzeug vorgesehenen Sendungen und bekommen auf ihrem Handheld daraufhin einen bestimmten Sektor vor einem Beladeter angezeigt, dem sie das Paket zuordnen müssen. Der jeweilige Sektor in der Halle entspricht dem Bereich im Fahrzeug, in den der Fahrer das jeweilige Paket später nur noch einsortieren muss. Der Sektor wird automatisch aus der vom System berechneten Stoppreihenfolge ermittelt.

Sind alle Sendungsdaten klar, kann der Fahrer sich künftig selbst abfertigen und losfahren. Das heißt: Er hat alle für die Sendungsdokumentation notwendigen Daten entweder auf seinem Handheld oder erhält sie in Papierform automatisch

aus einem Drucker in der Halle (etwa bei Gefahrgutsendungen). In jedem Fall führt das Handheld jeden Fahrer, sobald er sich mit Namen, Fahrzeug und Tournummer angemeldet hat, durch die einzelnen Prozessschritte. Thömmes: „Die Fahrer werden durch all das ein bis zwei Stunden mehr Zeit für die konkrete Zustellung haben.“

Im bisherigen System könnten sie diese neu zur Verfügung stehende Zeit oftmals gar nicht nutzen, weil sie bereits vor dem Ende ihrer Arbeitszeit alle Sendungen ausgeliefert haben. „Für solche Fälle haben wir eine zusätzliche Flexibilisierungsstufe in der Zustellorganisation eingebaut“, verrät Thömmes. So wird es künftig Fahrzeuge mit einer neuen Funktion geben. Diese Shuttles werden Sendungen mit Zu-



Sektor wird aus der
Stoppsequenz
ermittelt

Letzter Stopp



Erster Stopp

stellfahrzeugen austauschen, die bereits auf Tour sind. Die Shuttles versorgen die Zustellfahrzeuge einerseits mit Sendungen für zusätzliche Stopps, können aber auch Sendungen mit ins Logistikzentrum zurücknehmen, die die Fahrer bereits von Versendern abgeholt haben oder nicht ausliefern konnten. „Das hat gleich drei Vorteile: 1. Ein Zusteller kann auch dann pünktlich losfahren, wenn aufgrund einer Störung im Linienverkehr noch nicht alle Sendungen für seine Tour im Umschlagzentrum angekommen sind. 2. Nicht alle Zustellfahrzeuge müssen am Abend wieder ins Depot zurückfahren. 3. Die Arbeitszeit der Fahrer wird optimal genutzt.“

Vorsortierung entlastet Fahrer

Die künftige Vorsortierung der Sendungen für die Zustellfahrzeuge in den trans-o-flex-Umschlagzentren ist digital gesteuert. Der Laderaum jedes Fahrzeugs wird in Sektoren eingeteilt, die sich an der Stoppreihenfolge orientieren. Im Beispiel links kommen die zuletzt auszuliefernden Sendungen in Sektor 1, die Sendungen für die ersten Stopps in Sektor 6. Das Zebra-Handheld zeigt den Vorsortieren, in welchen Sektor sie ein Packstück legen müssen.



Zusätzliche Sicherheit und Transparenz

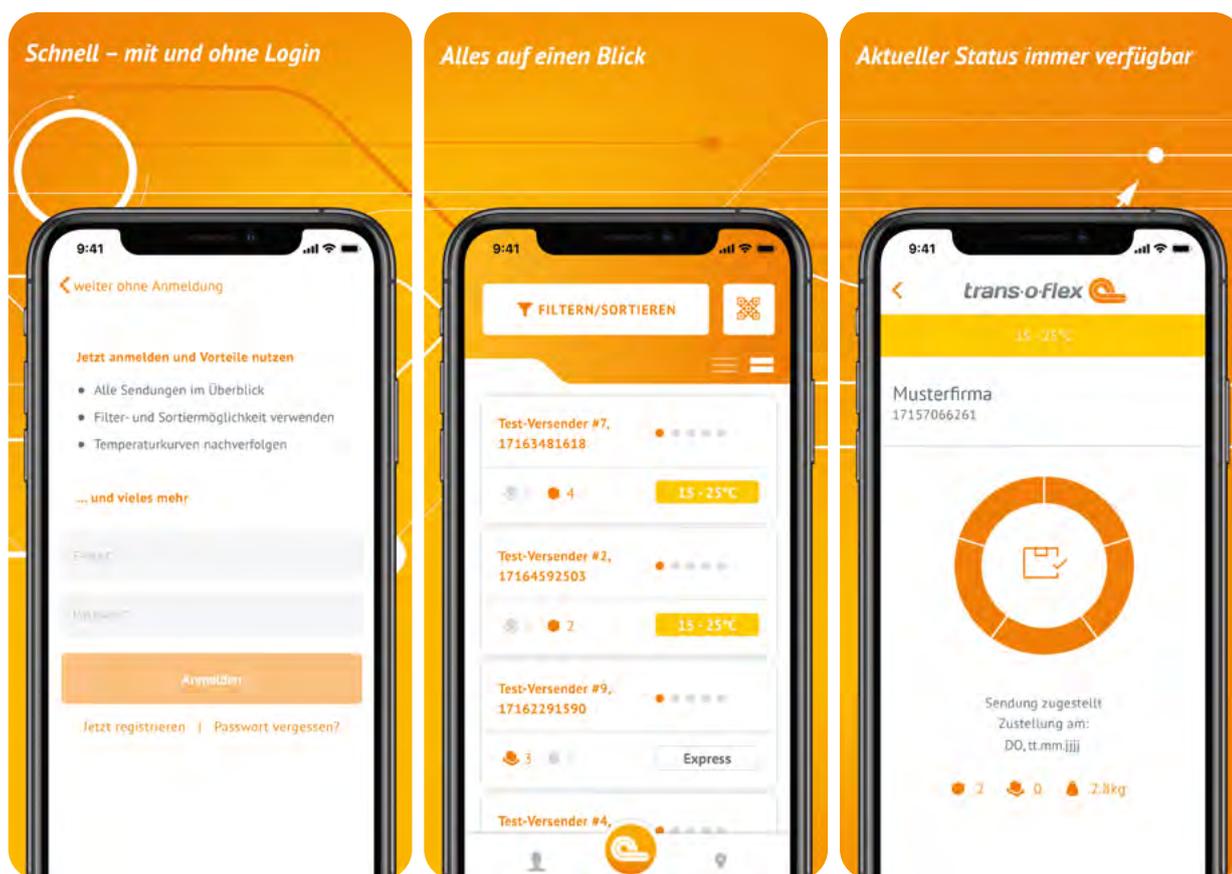
Durch die digitale Zuordnung jeder Sendung zu einem geografischen Standort werden die Fahrer künftig automatisch über ein in ihrem Handheld vorhandenes Navigationssystem von Stopp zu Stopp geführt. Gleichzeitig verhindert dieses System, dass eine Sendung nicht am vorgesehenen Ort übergeben wird. „Der Fahrer kann einen Stopp nur dann aktivieren, wenn er sich in einem bestimmten Radius um die exakte Empfängeradresse befindet.“

Die vom System vorgegebene Stoppreihenfolge ermöglicht nicht zuletzt am Zustelltag eine bis auf 15 Minuten genaue Vorhersage der Ankunftszeit des Fahrers. „Bei Bedarf können wir diese Informationen auch Versendern oder Empfängern zur Verfügung stellen.“ Und da es sich um ein selbstlernendes System handelt, können Daten wie Zustellzeit und Zustellort auch für künftige Zustellungen miteinander verknüpft werden. „Ziel ist es, bereits beim Versand einer Sendung eine Aussage darüber treffen zu können, in welchem Zeitfenster ein Fahrer bei einer bestimmten Adresse sein wird.“ ■

EMPFÄNGER GEBEN TIPPS

trans-o-flex insight deutlich verbessert

App läuft jetzt auf allen Endgeräten – leichter Zugang – zusätzlicher Service für Versender: empfängerindividuelle Deep-Links



Die Empfänger-App trans-o-flex insight bietet seit Februar nicht nur ein neues Design, das die Bedienung erleichtert, sondern wartet mit zahlreichen Verbesserungen auf. Auslöser waren Rückmeldungen von Nutzern, die trans-o-flex bei der Entwicklung der App gar nicht im Blick hatte.

Von der ursprünglich angedachten Zielgruppe der geschäftlichen Empfänger, die regelmäßig viele Sendungen über trans-o-flex erhalten, gab es wenig Rückmeldungen. Zahlreiche Privatem-

fänger hingegen, die die App vor allem zur Sendungsverfolgung nutzen wollten, haben wertvolle Hinweise gegeben, die trans-o-flex für Verbesserungen des Service genutzt hat. In den ersten vier Wochen nach der Umstellung hat sich die Zahl der App-Nutzer daraufhin vervierfacht.

„Faktisch war die Registrierung vorher an zu hohe Hürden geknüpft“, sagt Tattjana Schröder, Managerin für Künstliche Intelligenz bei trans-o-flex. Wer Nutzer werden wollte, musste für die

Freischaltung des Service ein trans-o-flex-Packstück scannen sowie den Ortungsdienst aktivieren. Packstücke, die mit ThermoMed geliefert wurden, mussten gesondert freigeschaltet werden. Diese Scans mussten für beide Netze rund alle drei Monate wiederholt werden. „Das ist sehr sicher, war aber für viele Empfänger zu kompliziert.“

Die trans-o-flex-IT hat deshalb einen neuen Registrierungsprozess entwickelt. Nutzer müssen jetzt weder den Ortungsdienst aktivieren noch ein

Packstück scannen. Vielmehr können sie sich anmelden, indem sie ihre Adresse eingeben und die Adresse online mit einer Nummer (TAN) verifizieren, die sie in einem Brief per Post an diese Adresse erhalten.

Nach der einmaligen Registrierung können sich Nutzer mit ihrer E-Mail-Adresse und einem persönlichen Kennwort einloggen und alle Services der App nutzen. Die App informiert einen Empfänger dann nicht nur, dass eine Sendung an ihn unterwegs ist, sondern auch wie viele Packstücke sie enthält, von wem sie kommen, ob Gefahrgutpakete oder aktiv temperierte Packstücke dabei sind.

Weil zahlreiche Empfänger aber anscheinend nur wissen wollen, wann sie eine bestimmte Sendung bekommen, hat trans-o-flex zusätzlich eine Light-Version der App freigeschaltet. „Wenn jemand beispielsweise nur sporadisch Sendungen von trans-o-flex erhält und nicht die Sendungsverfolgung auf der Homepage nutzen möchte, kann er sich die App jetzt herunterladen und zur bloßen Sendungsverfolgung sogar ohne Registrierung nutzen“, sagt Schröder.

Registrierte Empfänger können jetzt auch den Temperaturlebenslauf eines Ambient- oder Thermo-Packstücks sofort sehen. Bisher musste der QR-Code des Packstücks gescannt werden. Die ursprünglich getrennten Versionen der Anwendung – eine für Smartphone oder Tablet und eine für PCs – sind jetzt in einer Version verschmolzen und können auf allen Endgeräten verwendet werden.

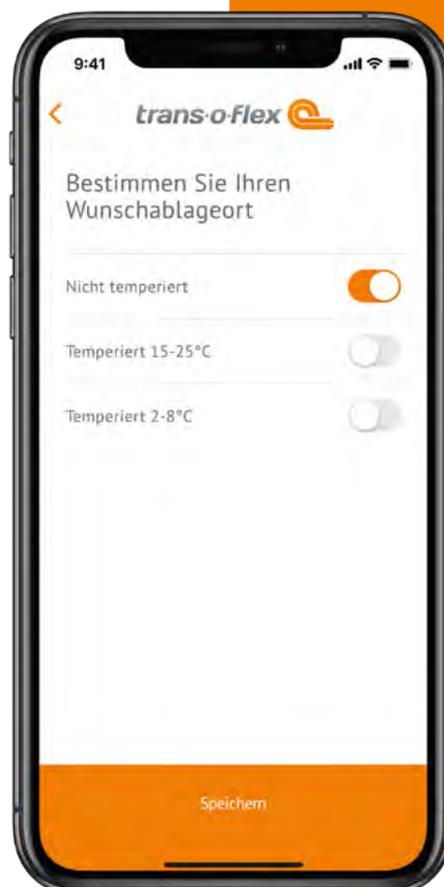
Schon jetzt ist die Nutzung der App durch die Veränderungen nicht nur leichter geworden, sondern es entstehen auch ganz neue Nutzungsmöglichkeiten. So können Versender über die App ihren Empfängern auch eine PIN (Persönliche Identifikationsnummer) schicken, mit der diese eine trans-o-flex-Sendung im Ident-Service empfangen können.

Schließlich ermöglicht trans-o-flex Versendern über die App einen zusätzlichen Service: empfängerindividuelle Deep-Links. Das sind Verlinkungen, die einen Empfänger direkt zur Sendungsverfolgung in der App führen. ■

ALV einfach per App einrichten

Ganz neu für die Empfänger-App trans-o-flex insight ist geplant (bei Redaktionsschluss noch in Arbeit), dass Anliefervereinbarungen (ALV) digital über die App geschlossen werden können. Damit kann ein Empfänger online festlegen, bei welchen Produktspezifikationen (untemperiert, 15–25 °C bzw. 2–8 °C) und von welchen Versendern Ware an einem vorab vereinbarten Ort abgestellt werden kann. Das System zeigt dem Empfänger automatisch an, ob ein Versender ALV erlaubt. Bei der Zustellung erkennt das trans-o-flex-System, ob eine bestehende ALV auch für Sendungen anderer Versender genutzt werden kann.

Über eine ALV können Sendungen auch dann zugestellt werden, wenn ein Empfänger nicht zu Hause ist. Diese Beschleunigung und Vereinfachung der Zustellung ist jedoch an die ausdrückliche vorherige Zustimmung der Versender geknüpft. Ein Formular dafür wird allen Kunden in Kürze mit den entsprechenden Informationen automatisch zugesandt. Später wird es auf der trans-o-flex-Homepage herunterzuladen sein. Wer seinen Empfängern den ALV-Service ermöglichen möchte, sollte das Formular schnellstmöglich ausfüllen und an trans-o-flex zurücksenden.





ARCHIVSICHERE PDF-DATEIEN

Wie schnell geht das Zeitalter der Papierrechnung zu Ende?

Elektronische Rechnungen sind nachhaltig und machen Empfängern das Leben leichter, weil sie einfacher, sicherer und schneller zu bearbeiten und zu archivieren sind

Jeder zweite trans-o-flex-Kunde nutzt heute bereits die Vorteile der elektronischen Rechnung. Mit einem eigenen Digitalisierungsprojekt hat der Bereich Finanzen dafür gesorgt, dass die Auswahlmöglichkeiten für Kunden und damit die Vorteile

des elektronischen Rechnungsversands jetzt noch größer geworden sind. „Wir gehen davon aus, dass mittelfristig kein Kunde mehr eine Papierrechnung haben will“, sagt Jürgen Reul, Abteilungsleiter Kundenabrechnung von trans-o-flex.

Obwohl bereits 50 Prozent aller Kunden nur noch elektronische Rechnungen wollen, versendet der Logistikdienstleister derzeit noch jeden Monat 15.000 Rechnungen inklusive Anlagen auf Papier. Dafür müssen im Schnitt 100.000 Din-A-4-Blätter doppelseitig bedruckt werden. „Das sind nicht nur mehrere tausend Euro Druck- und Versandkosten jeden Monat, sondern es ist auch aus Umweltschutzaspekten eine Katastrophe“, meint Reul. „Und hinzu kommt, dass eine elektronische Rechnung auch für die Empfänger viel einfacher und kostengünstiger zu verarbeiten und zu archivieren ist.“

Dass elektronische Rechnungen beim Empfänger mit weniger Aufwand viel schneller bearbeitet und sicherer weitergegeben werden, liegt für Reul auf der Hand. „Kein Briefumschlag muss mehr aufgeschlitzt werden, kein Bote muss mehr Papier durchs Haus tragen, kein Kaffeebecher, der umgeschüttet wird, macht eine Rechnung unleserlich. Die Dokumente fliegen einfach in Sekunden von einem elektronischen Postfach ins nächste.“

Auch die Archivierung elektronischer Dateien ist heute einfacher und sicherer als die von Papier. „Elektronische Rechnungen müssen wie Papierrechnungen zehn Jahre lang als Nachweis aufbewahrt werden“, erläutert Reul. „Aber während die Archivierung von Papier viel Platz beansprucht und bei

einem Brand kein Nachweis mehr da ist, passen auch riesige Datenmengen heute auf kleine Festplatten, die zudem in der Regel an einem weiteren Ort gespiegelt und deren Inhalte daher auch nach einem Brand oder sonstigen Katastrophen verfügbar sind.“

Bei trans-o-flex können Kunden passend zu ihren EDV-Systemen wählen, in welchem Format sie die elektronische Rechnung erhalten möchten. „Es gibt weiter die klassische PDF-Datei, die quasi ein Bild von einer Seite macht“, so Reul. Dies gilt als maximal manipulationssicher, weil die Daten nicht einfach automatisch eingelesen und verändert werden können. „Allerdings können auch diese Dateien mit OCR-Software, also mit einer automatischen Texterkennung, maschinell eingelesen werden.“

Automatische Erkennung ohne OCR-Software

Einfacher ist das jedoch bei Dateien im neueren Format PDF/A. Das A steht zum einen für Automatische Erkennung, die auch ohne OCR-Software funktioniert. Zusätzlich steht das A für Archiv. Denn PDF/A ist ein Format, das eigens zur Langzeitarchivierung digitaler Dokumente entwickelt wurde und sich schon seit 15 Jahren bewährt. Hinter dem Format verbirgt sich der ISO-Standard 19005 aus dem Jahr 2005. Reul: „Durch

unser Digitalisierungsprojekt können unsere Systeme nun alle gängigen PDF-Formate anbieten.“

Und noch einen Vorteil hat das Projekt gebracht: Die Anhänge der Rechnungen, die beispielsweise genau nachweisen, wie viele Pakete mit welchem Gewicht transportiert wurden, konnten bisher nur im csv-Format versandt werden. „Dieses exportierbare Excel-Format ist jedoch fehleranfällig. Wir haben uns daher entschieden, die Anhänge zusätzlich auch im XML-Format anzubieten.“ XML hat sich im Online-Bereich als neuer Standard für das Beschreiben, Speichern und Austauschen von Daten etabliert. Das textbasierte Format kann von Menschen und Maschinen gelesen werden und ist mit allen gängigen Geräten und Betriebssystemen kompatibel.

„Wer als Kunde umstellen möchte, muss im Prinzip nur eines tun“, so Reul. „Er muss dem elektronischen Rechnungsversand schriftlich zustimmen.“ Um Kunden das so einfach wie möglich zu machen, hat trans-o-flex die E-Mail-Adresse abrechnung@tof.de eingerichtet. „Wer an diese Adresse mailt und als Betreff einfach das Stichwort „E-Invoicing“ angibt, erhält zeitnah ein Formular, mit dem er der Umstellung auf elektronische Rechnungen zustimmen und das Format auswählen kann, in dem er die Rechnungen erhalten möchte.“ ■

BETRIEB STARTET PLANMÄSSIG

Neuer Standort in Hamm-Rhynern: In zwei Minuten zum fertigen Logistikzentrum

Vom Aufstellen der ersten Betonfertigteile bis zu den fertigen Außenanlagen und Parkplätzen sind es tatsächlich nur zwei Minuten. Dann steht das gesamte neue Logistikzentrum von trans-o-flex im westfälischen Hamm-Rhynern. Der Trick dabei: So schnell geht es nur im Film. Er besteht aus mehreren tausend Bildern, die von einer Baustellenkamera immer aus derselben Perspektive aufgenommen wurden und im Zeitraffer abgespielt werden. Sie dokumentieren den Baufortschritt wie in Opas gutem alten Daumenkino. Der Betrachter sieht, wie das komplette Logistikzentrum in rasantem Tempo in den Himmel wächst. Die auf dieser Seite gezeigten Bilder stammen von der Baustellenkamera. Wer sich den gesamten Zeitraffer anschauen will, hat zwei Möglichkeiten: entweder mit einem Smartphone den auf dieser Seite abgebildeten QR-Code scannen oder den folgenden Kurzlink in einen Internet-Browser eingeben: <https://bit.ly/2uVgEdI>. In beiden Fällen wird dann automatisch der Film gezeigt.

Der Betrieb am neuen Standort startet voraussichtlich Ende April dieses Jahres. „Wir sind voll im Plan“, sagt trans-o-flex-CEO Wolfgang P. Albeck. „Auch die Pläne für den Umzug vom bisherigen Standort in Dortmund nach Hamm-Rhynern stehen bereits.“

Start 00:00

Juli 2019



00:10



September 2019



00:35



Der gesamte Film:
<https://bit.ly/2uVgEdI>



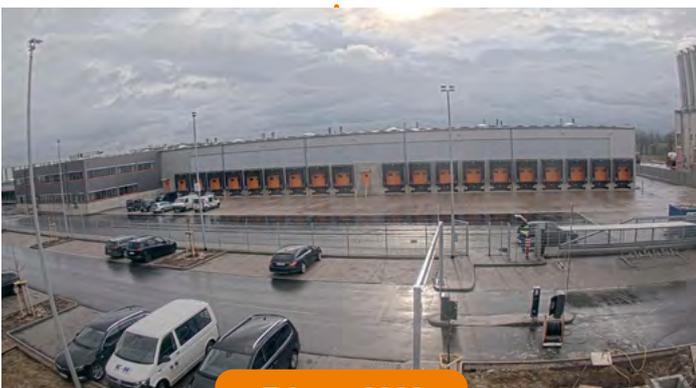
1:05



November 2019



1:37



Februar 2020

Ende 2:00

Hamm-Rhynern im Überblick

Hier die Eckdaten des Logistikzentrums, mit dem trans-o-flex Qualität, Kapazität und Produktivität steigern und seinen ökologischen Fußabdruck verringern wird:

Größe:

- 33.000 Quadratmeter Gelände
- 8.000 Quadratmeter Umschlaghalle

Synergien:

- eine Anlage für zwei Netze und Temperaturbereiche (2–8 °C und 15–25 °C)

Nachhaltigkeit:

- Hallendach mit Photovoltaikanlage für Stromgewinnung
- hohe Wärmedämmung
- LED-Lichttechnik
- spezielle Regenwasserrückhaltung
- minimierter Flächenverbrauch durch Y-Architektur (mehr Be- und Entladetore bei gleicher Hallenfläche)

Investition:

- 17 Millionen Euro

**MEHRWEG STATT EINWEG**

Wie expert-Händler mit trans-o-flex jedes Jahr 3.000 Arbeitstage sparen

Jährlich 700.000 Versandkartons weniger: Umstellung auf neu entwickelte Mehrwegbehälter schont die Umwelt, verringert Warenschäden und beschleunigt Warenannahme – Logistiklösung steht exklusiv für trans-o-flex-Kunden zur Verfügung

Nach acht Monaten Pilotprojekt, in dem 22.000 Behälter mit Originalware an bundesweit 38 Fachmärkte geliefert wurden, fiel die Entscheidung schnell und eindeutig: Die Elektronikfachhandelsgruppe expert schafft Versandkartons ab und stellt auf jene Mehrweg-Versandlösung um, die gemeinsam mit dem Expressdienst trans-o-flex entwickelt und getestet wurde (siehe Kundenmagazin Frühjahr 2019). Seit Anfang dieses Jahres werden im expert-Zentrallager in Langenhagen keine Waren mehr in Einwegkartons verpackt. Stattdessen nutzt das Unternehmen für den Versand an die bundesweit 410 Fachmärkte und Fachgeschäfte ausschließlich Mehrwegbehälter.

„Die Umstellung ist Teil unserer Logistik-Nachhaltigkeitsstrategie und ein weiterer Schritt in Richtung einer umweltfreundlichen Belieferung unserer Standorte“, sagt Edwin ten Voorde, Geschäftsbereichsleiter Logistik bei expert. „Zusätzlich können wir damit Beschädigungen und Verluste im Warentransport deutlich senken sowie den Wareneingang bei unseren Fachhändlern beschleunigen und vereinfachen.“ Durch den Wechsel zu Mehrwegbehältern versendet expert künftig rund 700.000 Pakete jährlich nicht mehr im Einwegkarton. Kartonage wird für den Transport nur noch benutzt, wenn es sich um versandfähige Originalkartons wie bei Fernsehern oder Kaffeefullautomaten handelt, die auf diese Weise nicht neu verpackt werden müssen.

So funktioniert das System

Die Mitarbeiter im expert-Zentrallager verpacken Ware für die Fachmärkte ausschließlich in zwei unterschiedlich große Mehrweg-Transportbehälter. Der eine hat die Größe 60 x 40 x 40 cm und wiegt 4,1 kg, der andere ist 30 x 40 x 25 cm groß und wiegt 1,67 kg. Doppelt umreift und verplombt transportiert trans-o-flex die Behälter exklusiv an die Händler. Für den Rücktransport werden die Boxen zusammengeklappt. Sie sind dann nur noch 7,5 beziehungsweise 6,5 cm hoch. Sowohl geklappt als auch aufgestellt bilden die Boxen feste Stapel, wobei zwei kleine Boxen jeweils exakt auf eine große passen. Für den Rücktransport passen 100 große Boxen oder 200 kleine auf eine Europalette. Die Fahrer von trans-o-flex nehmen leere Boxen bei jeder Belieferung eines expert-Marktes mit und quittieren Zahl und Größe elektronisch auf ihrem Handheld. Überhaupt scannt trans-o-flex jeden Haftungsübergang einer Box. Dadurch wird exakt festgehalten, wie lange und wo sich wie viele Boxen befinden, und die Kosten können verursachergerecht zugeordnet werden.



Was passiert, wenn die Bestellungen im Zentrallager nicht mehr in Versandkartons, sondern in zwei unterschiedlich großen Mehrwegbehältern an die Märkte ausgeliefert werden? Das war die Leitfrage des Pilotversuchs, an dem sich fast zehn Prozent aller deutschen expert-Standorte beteiligt haben. Ergebnis der anschließenden Befragung der teilnehmenden Märkte: Das Gesamtkonzept, die Praktikabilität, die Qualität und das Handling wurden samt und sonders mit „sehr gut“ bewertet. Ausschlaggebend für den Umstieg auf die Mehrwegbehälter war dabei neben der Umweltfreundlichkeit der neuen Lösung vor allem die gestiegene Qualität der Lieferung.

Im Vergleich zum Versand in Kartons konnte expert während der Testphase nachweisen, dass die Zahl der Warenbeschädigungen um 74,2 Prozent gesunken ist, bezogen auf die im Einsatz befindlichen Mehrwegbehälter. Im gesamten Analysezeitraum gab es lediglich 14 Warenbeschädigungen in den Mehrwegbehältern. expert hat ferner ermittelt, dass jede Filiale durch die Umstellung auf die Mehrwegbehälter signi-

fikant Arbeitszeit spart. Grund dafür ist, dass die Annahme, die Aufbereitung für den Verkauf sowie die Entsorgung anfallender Kartonage schneller geht oder ganz entfällt. Pro Jahr spart expert damit – ausgehend von einem 8-Stunden-Tag – knapp 3.000 Arbeitstage.

Mehrwegbehälter werden von trans-o-flex exklusiv vermarktet

„trans-o-flex wird die Mehrweglösung in den nächsten Jahren exklusiv anbieten“, erläutert Unternehmenschef Wolfgang P. Albeck. „Wir glauben, dass wir damit auch bei weiteren Unternehmen punkten können.“ expert nutzt zwei verschiedene Größen an Mehrwegbehältern (siehe Kasten). Sie wurden von der Schoeller-Gruppe, einem der Gesellschafter von trans-o-flex, speziell für die Bedürfnisse beim Transport sensibler und hochwertiger Artikel entwickelt. Albeck: „Je nach Bedarf sind auch weitere Behältergrößen möglich.“ ■

MEHRWEG-TRANSPORTVERPACKUNGEN

Schoeller: Niedrigere Prozesskosten und bessere Ökobilanz

Seit diesem Jahr verpackt die Elektronikfachhandelsgruppe expert Bestellungen ihrer Händler im Zentrallager nur noch in klappbaren Mehrweg-Transportbehältern. Das neue System für den Transport an die Fachmärkte wurde im letzten Jahr gemeinsam von trans-o-flex und der Schoeller-Gruppe entwickelt, einem der Gesellschafter von trans-o-flex. Im Interview erläutert Christoph Schoeller, Geschäftsführer der Schoeller Group, warum sich das System gerade für Kunden von trans-o-flex eignet und welche Auswirkungen es auf die Ökobilanz und die Prozesskosten hat.

Kann man von einem Trend hin zu Mehrweg-Transportbehältern in der Logistik sprechen?

Auf jeden Fall! Der Trend zu Mehrweg – gerade im Systembereich – beschleunigt sich sogar. Unter anderem durch die starke öffentliche Klimadebatte und den immer präsenderen Verpackungsmüll, der durch Einweg-Versandlösungen beim Konsumenten entsteht.

Aber ist die Ökobilanz Ihrer Mehrweg-Transportbehälter im Vergleich zu Einwegkartons wirklich besser?

Zum Thema Ökobilanz gibt es unzählige Studien und auch wir selbst haben schon einige angestoßen, weil wir unsere Systeme von neutraler Seite prüfen lassen wollten. Die Ergebnisse waren

immer ähnlich: Mehrweg in einem effizienten Tauschpool ist ökobilanztechnisch der Einwegverpackung weit überlegen. Was viele nicht wissen: Kartons verbrauchen insbesondere enorm viel Wasser. Und bei Einweg muss man auch den Weg vom gefällten Baum über die Papierfabrik mit allen Zwischentransporten bis zum Kartonverschnitt und schließlich wieder die gesamte Einsammello-gistik bis zur Recycling-Fabrik betrachten.

In einer neueren Studie haben Fraunhofer-Wissenschaftler die Ökobilanz von Einweg-Transportverpackungen aus Pappe/Kartonage und klappbaren Mehrwegboxen aus Kunststoff bei Aldi Süd für 2017 verglichen. Das Ergebnis war: Der Einsatz von Mehrweg-Transportverpackungen für Obst und Gemüse hat in einem Jahr nicht nur gut 30.000 Tonnen Kartonagen gespart, sondern in der



Gesamtbetrachtung auch mehr als 24.000 Tonnen CO₂-Äquivalente. (Anmerkung der Redaktion: Infos zu Studie unter <https://bit.ly/2OQFpOL>)

Reicht es aus, dass die Ökobilanz des Mehrwegsystems besser ist als die von Einwegkartons oder müssen solche Systeme weitere Vorteile mitbringen, damit Versender umsteigen?

Die Ökobilanz muss nicht ausreichen. Fakt ist: Unsere Mehrwegboxen sind über Jahre hinweg schlichtweg eine abfallfreie Verpackung. Und selbst danach können wir daraus wieder ein Granulat machen und daraus wiederum Boxen.

Darüber hinaus bietet Mehrweg aber auch eine relevante Kostenersparnis, wenn man die gesamten

Prozesskosten mit einbezieht. Für die Logistiker ist es intuitiv verständlich, dass eine technisch klar definierte, modular stapelbare Mehrwegverpackung einen höheren Produktschutz, eine geringere Diebstahlrate, eine höhere Automatisierbarkeit, niedrigere Regallagerkosten oder auch günstigere Umverpackungen ermöglicht.

Im Obst- und Gemüsebereich hat der Lebensmittel-Einzelhandel, der auf Zehntelcent rechnet, über das IFCO-Klappsystem weltweit den Produktschutz verbessert und die Logistikkosten gesenkt. Im Moment ersetzen IFCO-Kisten pro Jahr 1,4 Milliarden Einwegverpackungen und das System wächst weltweit mit 100 Millionen zusätzlichen Umläufen pro Jahr. >>



Für Christoph Schoeller bietet trans-o-flex ideale Voraussetzungen für hohe Umläufe, eine top Ökobilanz und niedrige Prozesskosten von Mehrweg-Transportbehältern. Grund: „97 Prozent der Sendungen stellt trans-o-flex Express an Adressen zu, die mindestens einmal die Woche bedient werden.“

Für welche Firmen aus der trans-o-flex-Kundschaft eignen sich die Mehrwegboxen?

Gerade bei trans-o-flex ist ein Mehrwegsystem für einen großen Teil der Kundschaft effizient. Denn das Problem im Paketgeschäft ist normalerweise, dass nicht wie in der Getränkeindustrie LKW-weise Mehrwegkisten zurückgeführt werden können, sondern pro Auslieferort immer nur einzelne Kisten. trans-o-flex aber stellt 97 Prozent der Sendungen an Auslieferadressen zu, die mindestens einmal wöchentlich angefahren werden. Das ist die Voraussetzung, um einen hohen Umlauf der Mehrwegkisten zu ermöglichen. Das wiederum ist die Voraussetzung für niedrige Kosten und eine gute Ökobilanz.

Rechnen Sie damit, dass weitere Kunden das Angebot nutzen werden?

Zumindest ist ein starkes Interesse weiterer trans-o-flex-Kunden an dem System vorhanden, das wir bei expert verwenden. Wie schnell diese Kunden bereit sind, ihre Systeme auf die abfallfreie Mehrwegverpackung anzupassen, können wir nicht beeinflussen.

Gibt es Länder, in denen solche Systeme weiter verbreitet sind als in Deutschland?

Ja, in der Schweiz beispielsweise werden im Obst- und Gemüsemarkt fast 100 Prozent der Waren in Mehrwegbehältern transportiert. In Dänemark

haben die Supermärkte ein ganzes System von über einem Dutzend verschiedener Kisten, mit denen sie ihre Waren verpacken, lagern und bewegen. Das ist als durchgängiges System zwischen Lieferanten, Zentrallager und Filiale ausgebaut.

Wo sehen Sie in Deutschland besonderes Potenzial?

Der Pharmagroßhandel verwendet ja eigene Mehrwegsysteme. Wenn es gelingt, ein industrieübergreifendes System zu etablieren, wird der kommerzielle Vorteil für alle Systemteilnehmer am größten. Denn dann gibt es hohe Umlaufzahlen, Vorteile aus der Standardisierung, Automatisierungsmöglichkeiten, Vereinheitlichung der Rückführung usw.

Neben den Mehrwegboxen setzt trans-o-flex inzwischen im Fernverkehr Kunststoffpaletten aus Ihrem Hause ein, die Europaletten aus Holz ersetzt haben. Gibt es noch weitere Pläne, Logistikprozesse mit umweltfreundlichen Transporthilfsmitteln zu optimieren?

Ja. In der Logistik können Mehrwegsysteme noch zusätzliche physikalische Funktionen übernehmen wie Stabilisierung, Lastübernahme und anderes. Dadurch kann unter anderem die Auslastung der Transporte zwischen den Depots weiter verbessert werden. ■



++ LEISE UND SAUBER KÜHLEN ++

Cooler Trailer bekommen Strom fast direkt von der Sonne

Dieses Beispiel darf Schule machen! Damit auf temperierte Ladung wartende Trailer keinen Diesel mehr verbrauchen und leiser kühlen, werden die Trailer beim trans-o-flex-Kunden Loxxess Pharma jetzt mit Solarstrom temperiert. Der Strom kommt direkt von der Solaranlage auf dem Dach des Lagers.

Hintergrund: Täglich stehen bei Loxxess Pharma sechs Trailer, die Arzneimittel übernehmen. Bevor die Ware in die Trailer geladen werden darf, muss im Laderaum der Auflieger eine Temperatur in der vorgegebene Spanne von 15 bis 25 Grad (Ambient Express) bzw. 2 bis 8 Grad Celsius (Thermo Express) herrschen. Gerade im Winter und im Sommer laufen die Aggregate der Trailer deshalb oft auf Hochtouren, um die Temperatur anzuheben bzw. zu senken. Wenn die Trailer allerdings mit Strom vortemperiert werden, arbeiten die Kühlaggregate wesentlich leiser. Außerdem spart das Diesel und senkt den Schadstoffausstoß.

Dank der Photovoltaikanlage auf dem Dach des Logistikzentrums war die Lösung schnell gefunden: trans-o-flex hat in Absprache mit Loxxess Pharma die für die Versorgung der Thermoaggregate nötigen 380-Volt-Kabel be-



Key Account Manager Hans-Peter Wortmann übergibt dem Loxxess Pharma Geschäftsführer Helmut Müller-Neumayr Spezialkabel, mit denen wartende Trailer an die Solaranlage auf dem Dach angeschlossen werden können.

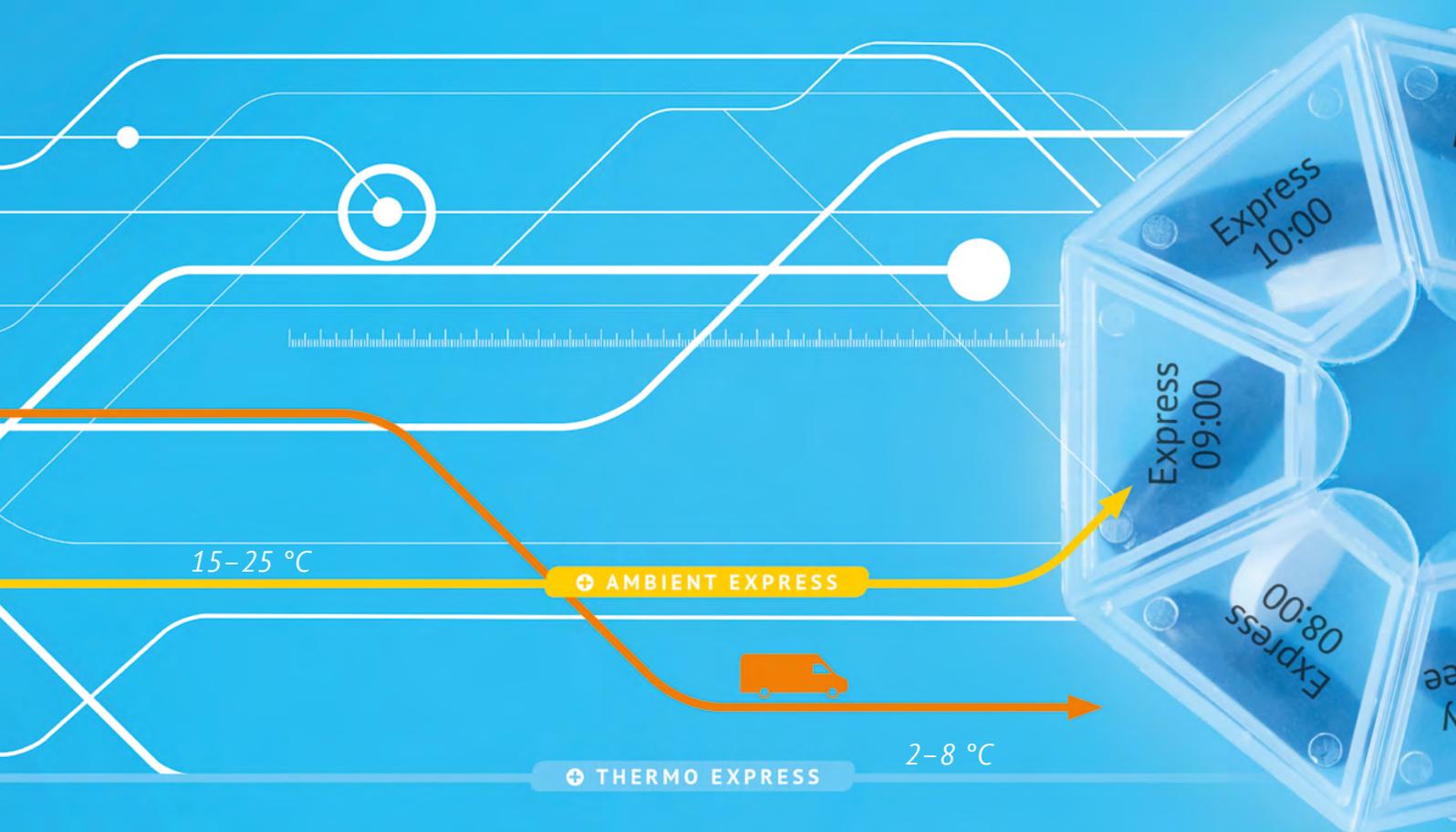
sorgt, mit denen die Trailer bei Loxxess Pharma mit dem Strom aus der Photovoltaikanlage temperiert werden können. An beiden Standorten von Loxxess Pharma, in Getreidried und Neutraubling, sind die wartenden Trailer nun bereits seit November 2019 fast direkt an die Sonne angeschlossen.

Kunden, die ähnliche Möglichkeiten haben, können sich gerne an ihren Ansprechpartner bei trans-o-flex wenden.



Sechs trans-o-flex-Trailer werden täglich bei Loxxess Pharma beladen. Jetzt werden sie mit Ökostrom vortemperiert. Das Dieselaggregat bleibt aus, macht keinen Lärm und verursacht keine Abgase.

Für alle Anforderungen das richtige Mittel



Mit unseren 10 Express-Services bieten wir Ihnen eine breite Palette an Dienstleistungen für zeitkritische Sendungen. So können Sie sicherstellen, dass Ihre Sendung garantiert am nächsten Tag ankommt – auch bis zu einer bestimmten Uhrzeit (8:00 Uhr, 9:00 Uhr, 10:00 Uhr und 12:00 Uhr). Unsere Express-Services sind mit zahlreichen anderen Services kombinierbar – wie z. B. Thermo- und Ambient-Transporte für temperatursensible Waren im Bereich 2 °C bis 8 °C und 15 °C bis 25 °C.