



Einblick bei Elvis

Kooperationen: Das bundesweit erste Hub für Teilpartien ist erfolgreich an den Start gegangen. Nach vier Monaten arbeitet die Anlage in Homberg/Efze fast am Limit.

Fotos: Rathmann

Ein weißes Zelt mitten im Nirgendwo. Gerade noch die Umriss sind im letzten Tageslicht zu erkennen. Bei näherem Hinschauen springt der blaue Schriftzug »Elvis« ins Auge. Steigt hier gleich eine riesige Party zu Ehren des King of Rock 'n' Roll? Rechts ist ein weißer Container aufgestellt. Das könnte die Abendkasse sein. Aber wo bleiben dann Boxen, Biertische und Besucher? Schon ist der erste Besucher zur Stelle. Er kommt mit dem Lkw. Ob er Biertische und Musikanlage dabei hat? Weit gefehlt. An Bord sind Papierrollen, Farben, Hundefutter und anderes. Nur weil »Elvis« draufsteht, ist die 4.500 Quadratmeter große Leichtbauhalle in Homberg/Efze noch längst keine Konzerthalle. Auf Oldies wie »Love me tender« oder »In the Ghetto« wartet man also vergeblich.

Sichere Rückladung und gute Planbarkeit

Hitverdächtig ist das Projekt Homberg trotzdem. Die Ladungskooperation Elvis hat dort zum 2. Mai das bundesweit erste Hub für Teilpartien in Betrieb genommen. Seitdem sind die Sendungszahlen stark gestiegen, sodass die Mitarbeiter fast am Limit arbeiten. Vier Monate nach Start des operativen Betriebs hat sich **trans aktuell** exklusiv ein Bild vom Geschehen gemacht.

Mit Einbruch der Dunkelheit wird klar, dass es bei dem einen

Besucher nicht bleibt. Gegen neun steigt dann wirklich eine Art Party. Statt Rock 'n' Roll ertönt Motorenlärm. Von hinten fährt ein Sattelzug nach dem anderen in die Halle der etwas anderen Art ein. Der Fahrer zeigt seine Papiere vor und bekommt einen von sechs im Zelt eingerichteten Plätzen zugewiesen.

Dann läuft alles wie am Schnürchen: Die Plane wird zurückgeschoben und Männer mit gasbetriebenen Staplern rücken an. Sie scannen jede Sendung und laden sie auf die Relation im Hub, die ihnen auf dem Display ihres Handhelds zugewiesen wird.

Mit dem Hub verbindet Elvis große Hoffnungen. Es ist das Herzstück des neuen Netzes für Teilpartien. Und es stellt einen wichtigen Beitrag zu der von Elvis angestrebten Industrialisierung im Ladungsverkehr dar. Wer sich an dem Projekt beteiligt, kann seine Effizienz deutlich steigern.

Die teilnehmenden Spediteure erhalten dank der Partner gesicherte Rückladungen. Neben der Auslastung steigt die Planbarkeit: Es gibt feste Linien und ein Angebot, das dem der Konzerne in nichts nachsteht. »Wir wollen ein System schaffen, das Frachtführern die Möglichkeit gibt, uneingeschränkt am Markt mit einem exakt definierten Dienstleistungsangebot tätig zu werden«, sagt Elvis-Vorstand Jochen Eschborn.

Die weiteren positiven Effekte: Die Dispo wird erleichtert und die Lenkzeit geschont. Keiner muss mehr überall hin. Der Münchener spart sich die Fahrt nach Hamburg und umkehrt. Vielmehr endet die Reise für alle in Homberg – zentral an der A 7 in Nordhessen gelegen. Dort wird entladen und die Ware kommt auf andere Lkw, die das jeweilige

Ob Farbe, Tierfutter oder Maschinenteile: Maximal 1.500 Kilo sind erlaubt.

DIE KOOPERATION

Die Zahlen: Im Oktober 2006 schließen sich 13 mittelständische Frachtführer und Ladungsspediteure zur Elvis AG zusammen. Ziel ist der Aufbau eines effizienten Netzes für Komplettlösungen. Elvis steht für Europäischer Ladungs-Verbund Internationaler Spediteure. Heute umfasst das Netzwerk 114 Mitglieder aus neun Ländern. Die Firmen verfügen über eine Flotte von mehr als 12.000 Lkw. Sie beschäftigen über 15.000 Fahrer.

Die Ziele: Eines der wesentlichen Ziele von Elvis-Gründer Jochen Eschborn ist die Industrialisierung im Ladungsverkehr. Dahinter steht das Vorhaben, die Einsatzzeiten des Equipments zu erhöhen und damit die Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Die weiteren Projekte: 2010 gründete die Organisation eine Sparte für Volumenspediteure. 2011 startete ein Paletten-Clearing-System. Das Teilladungssystem ging als eigene Tochter zum Jahresende 2010 an den Start. Das Hub nahm am 2. Mai 2011 seinen Betrieb auf. Für Anfang 2012 ist der Umzug von Homberg in eine 11.000 Quadratmeter große Halle in Knüllwald geplant. Ferner angestrebt ist der Aufbau eines Pools für Jumbo-Wechselbrücken und der Start einer Kühltransportsparte.

Zielgebiet ansteuern. Im Gegenzug erhält der eben entladene Lkw Sendungen aus anderen Ecken der Republik und begibt sich wieder auf die Rückreise.

Vieles ist vergleichbar mit dem Modell der Stückgutnetze. Nur dass es bei Elvis weder Rampen noch Wechselbrücken gibt. Die Entladung erfolgt seitlich, was einen Zeitvorteil bringt. Curtainsider-Auflieger sind daher Pflicht. Und weil alles auf Effizienz getrimmt ist, muss auch das Ladegut passen. Die Vorgabe lautet, dass alle Sendungen mit Staplern unterfahrbar sein müssen und maximal 1.500 Kilo wiegen dürfen.

Die Partner haben sich an die Spielregeln gewöhnt. »Kinderkrankheiten haben wir überwunden«, sagt Michael Nolte, der das Hub seit Monatsbeginn leitet. Neun kaufmännische und 16 gewerbliche Mitarbeiter stehen ihm zur Seite. Manche Elvis-Partner hätten anfangs ihre liebe Mühe beim Drucken der Labels gehabt. Andere hätten sich mit der Ladungssicherung oder dem Einsatz des Equipments schwergetan. Selbst Hängerzüge oder Koffer-Lkw führen im Hub vor, obwohl der Betrieb auf Curtainsider-Sattelzüge ausgelegt ist.

Glücklich ist Nolte auch über die Entwicklung der Mengen. Gestartet war das System am 2. Mai mit rund 500 Palettenstellplätzen pro Nacht. Gegen Ende des Monats stieg die Zahl der Stellplätze bereits

auf etwa 800 und im Juni auf rund 1.000. Ab dieser Grenze rechnet sich das System, heißt es. »Ende August und Anfang dieses Monats hatten wir bereits rund 1.400 Stellplätze pro Nacht«, berichtet Nolte. Damit sei man deutlich über Plan. Viel stärker dürfen die Mengen zunächst auch nicht steigen. Bei 1.500 Stellplätzen ist die Kapazitätsgrenze erreicht. Mehr Volumen sei daher zunächst nicht das Ziel, vielmehr strebt Elvis stabile Prozesse und eine hohe Zuverlässigkeit an.

Wie die Mengen wächst auch das Interesse der Spediteure. Hatte Elvis mit 40 Partnern beziehungsweise Depots das System aufgebaut, sind nun bereits mehr als 65 Firmen involviert. Was die Art der Ladung angeht, gibt es fast keine Einschränkungen. »In den ersten Tagen haben wir bereits eine Dampfwalze umgeschlagen«, sagt Stefan Mende. »Sie war verpackt, unterfahrbar und belabelt.« Auch das Gewicht habe gestimmt.

Mende ist Projektmanager bei Eikona Systems aus Volkach. Das Unternehmen fungiert als IT-Dienstleister für Elvis. Eikona ist Gesellschafter von Anaxco Solutions – einer Firma, die die Branchenlösung AX Cargo Suite vertreibt. Sie basiert auf der ERP-Lösung Dynamics AX aus dem Hause Microsoft. »Wir sind das einzige Unternehmen, das die Erlaubnis hat, diese Lösung für die Speditionsbranche anzupassen«, erläutert Mende.

Elvis-Mitarbeiter mögen jedoch eingängigere Namen. Also heißt die IT-Lösung firmenintern Elsa. Elsa beschert den Partnern viele Vorteile. Jeder erfasst seine Aufträge in Echtzeit. Das erleichtert den Hub-Disponenten die Arbeit. Sie erfahren frühzeitig, welche Volumina abends auf sie zukommen. Bahnen sich Überhänge an, können sie noch die nötigen Lkw chartern. Das Empfangsdepot ist dank Elsa ebenfalls im Bilde und weiß, welche Sendungen ihm das Hub übergibt und welche Umschlags- und Transportkosten es erwarten.

Über Elsa drucken die Netzwerkpartner ferner ihre Labels aus, können Anmerkungen zur Sendung machen – zum Beispiel, ob es sich um Express- oder Gefahrgut handelt, ein Hebebühnenfahrzeug bei der Zustellung erforderlich ist oder das Label fehlt. Da die Lagermitarbeiter sämtliche Packstücke im Ein- und Ausgang scannen, ist eine durchgängige Sendungsverfolgung möglich. Der Status ist per Mausclick einsehbar. Der Idealfall für den Kunden ist »Ausgeliefert«, dann hängt bereits ein elektro-

nischer Ablieferbeleg an dem Datensatz.

Ein weiterer Clou an Elsa: Die Programme klauen keine Serverkapazitäten – jedenfalls nicht bei Elvis oder den angeschlossenen Spediteuren. Alle Daten lagern in der Wolke – der Cloud, wie es auf Neudeutsch heißt. Sie sind in einem Rechenzentrum in Nürnberg deponiert.

Von der Wolke zurück auf den Boden der Tatsachen: Trotz ausgeklügelter IT verladen sich die Sendungen nicht von allein. Bis spät in die Nacht sind Nolte und seine Leute gefordert. Um Mitternacht muss der letzte Lkw entladen sein. Derzeit verschiebt sich alles etwas nach hinten, weil es wegen steigender Mengen mehr zu tun gibt.

Eine enge Taktung ist trotzdem unbedingt erforderlich, damit die Fahrzeuge rechtzeitig von Homberg weg und an ihr Zieldepot kommen. Andernfalls verpassen die Sendungen die Zustellfahrzeuge. Spätestens um vier ist es dann geschafft und die Elvis-Lkw sind wieder auf Tour. Dann ist die Party vorbei, bis das große Zelt die Nacht darauf erneut seine Pforten öffnet.

Matthias Rathmann

Enge Taktung ist zwingend erforderlich



Hier geht nichts verloren: Sämtliche Sendungen werden beim Ein- und Ausgang ins Umschlaglager gescannt.

DER NEUE TRAILER

Elvis baut auf einen Pool-Trailer, der bei den Hubverkehren zum Einsatz kommen soll. Der Trailerhersteller Krone hat gemeinsam mit Elvis ein solches Fahrzeug entwickelt, die Präsentation ist für 26. Oktober geplant. Es verfügt über drei höhenverstellbare Zwischenböden und damit ein hohes Maß an Flexibilität. Die eingebauten Bühnen und Vorrichtungen schlucken zwar 1,5 Tonnen Nutzlast. Elvis ist aber überzeugt, dass 66 Palettenstellplätze dies kompensieren. »Wir hoffen auf eine Steigerung der Effizienz um 25 Prozent«, sagt Elvis-Vorstand Jochen Eschborn.