

RhönEnergie verabschiedet Mitarbeiter



Helmut Bernhard (links) und Ludwig Höhl (rechts) wurden in den Ruhestand verabschiedet. Foto: privat

Die RhönEnergie verabschiedete vor Kurzem seine Mitarbeiter Helmut Bernhard und Ludwig Höhl in den Ruhestand. Geschäftsführer Martin Heun bedankte sich für ihre engagierte Arbeitsleistung und wünschte ihnen alles Gute für die Zukunft. Die unmittelbaren Vorgesetzten der beiden Ruheständler, Manfred Gerhart und Hermann-Josef Kerlen, lobten den konstanten Einsatz und die Zuverlässigkeit – Betriebsrat Andreas Körber hob die gute und engagierte Zusammenarbeit im Zuge der Fusion hervor.

Helmut Bernhard schloss seine Ausbildung zum Industriekaufmann im Januar 1973 bei der GWV ab. Im Anschluss wurde er in die „Auftrags- und Betriebsabrechnung“ übernommen, wo ihm ab 1982 die Gruppenleitung übertragen wurde. Seit 1997 war er als Abteilungsleiter für das Personalwesen tätig.

Ludwig Höhl begann seine Laufbahn 1987 bei der ehemaligen GWV als Lagermitarbeiter. Zwei Jahre später bewarb sich Höhl erfolgreich in der Abteilung „Verbrauchsabrechnung“. Zu Beginn war er hauptsächlich im Außendienst tätig, später übernahm er schwerpunktmäßig Aufgaben im Innendienst.

Start-Up aus Fulda erhält Auszeichnung



Das Fuldaer Start-up www.mein-Monteurzimmer.de siegte in der Kategorie Fachhandel. Foto: privat

Große Freude beim Fuldaer Start-up www.mein-Monteurzimmer.de der Brüder Bastian und Christopher Nitzschke. Im Rahmen der Preisverleihung für die „Handwerkerseite des Jahres 2013“, bei dem Deutschlands beste Webseiten im Handwerksbereich ausgezeichnet werden, erhielt die Firma in der Kategorie Fachhandel den begehrten Preis. Beim Wettbewerb konnte das Portal für Monteur- und Handwerkerunterkünfte in Runde 1 zunächst das Publikum und im Finale dann auch die Expertenjury überzeugen. Die Jury lobte insbesondere die einfache Benutzerschnittstelle, das große Unterkunftsangebot sowie die gute Umsetzung der Geschäftsidee.

IM BLICKPUNKT



Abholbereit: Mit einem elektrischen Hubwagen werden die Waren von einer der insgesamt drei Hallen in die nächste oder von einem Relationsplatz zum anderen verladen. Fotos: Tobias Farnung

Sie bringen den Handel ins Rollen

STÜCKGUTKOOPERATIONEN verteilen Waren mit geschicktem System

Von **Thomas Pöllmann**

Rentabilität, schnellere Lieferzeiten, Effizienz: Aus wirtschaftlichen Überlegungen heraus hat sich der Mittelstand zu Stückgutkooperationen zusammengeschlossen. Eine davon ist das Fuldaer Unternehmen Vernetzte Transport Logistik (VTL), das im Industriepark West seinen Hauptumschlagbetrieb hat. Doch was genau verbirgt sich dahinter?



Andreas Jäschke (57)

Es gleicht einem Ameisenhaufen. Auf kleinstem Raum manövrieren die Fahrer ihre Hubwagen durch die vollbepackte Halle. Der eine bringt einen Satz Lkw-Reifen von links, von rechts rollt die bezeichnenderweise „Ameise“ genannte Transporthilfe mit einer Palette Wein zu den Sammelstellen für die einzelnen Zielstationen und zwischendrin mischt sich ein Gabelstapler, der die abgestellte Ware ein- oder Güter vom LKW auslädt. Inmitten des Trubels steht VTL-Geschäftsführer Andreas Jäschke und verfolgt das Geschehen aufmerksam. Es ist 21 Uhr und das aufgrund seiner günstigen

Lage in Fulda angelegte Zentrallager ist mit den ersten Abfertigungen beschäftigt. Von überall aus Deutschland kommen die Warenlieferungen der über 90 Stückgutkooperationspartner per LKW an. Das „Hub-and-Spoke“- oder auch Speicher-Nabe-System ist darauf angelegt, Waren schnell und effizient an den Empfänger zu bringen – innerhalb 24 Stunden in Deutschland und 48 Stunden in Europa.

Die Vorteile dieses Organisationsprinzips liegen in der Bündelung der Kapazitäten und der Verfügbarkeit der Netze. Jeder Partner muss nicht mehr teure und halbleere Einzelfahrten, zum Beispiel von München nach Kiel, in Kauf nehmen. Stattdessen sammelt der Münchner Partner morgens bei der Auslieferung seiner Waren gleichzeitig die für Berlin, Hamburg oder Dresden bestimmten Güter ein. Diese transportiert er im Laufe des Tages per Lkw ins Zentrallager nach Fulda. Im Gegenzug nimmt er auf der nächtlichen Rückfahrt nicht nur seine eigene, sondern die für München bestimmte Ware der Partner aus Berlin, Dresden oder Hamburg mit.

Vom eigenen Lager in München aus starten kleinere Fahrzeuge (Sprinter, Transporter, 7,5-Tonner), die im Laufe des nächsten Tages die Kunden be-

liefern. „Das Prinzip ist immer dasselbe: Die Leute kommen hier mit Sendungen für das ganze Netz an und nehmen Sendungen von allen anderen mit zurück, die sie in ihren Gebieten verteilen müssen“, fasst es der 57-Jährige zusammen.

Täglich werden zirka 130 Lkws abgefertigt. Damit alles in einigermaßen geregelten Bahnen abläuft, habe jeder ein bestimmtes Zeitfenster. Anlieferungen erfolgen von 19.30 bis 24 Uhr. Ab 0.30 Uhr werde die Rückfahrt angetreten. „Der mit der weitesten Strecke fährt am frühesten ab“, sagt Jäschke. Und wer zu spät kommt? „Der bleibt entweder bis morgens stehen oder aber er kann nicht alle Sendungen mitnehmen.“

Damit die Zentrale etwas entlastet wird, stehen noch drei Regionalhubs zur Verfügung, die in Hannover, Gelsenkirchen und Würzburg von Dienstleistern aus dem VTL-Netzwerk betrieben werden. Diese Hubs, die täglich 40 bis 60 LKWs abfertigen, haben den Vorteil, dass der anfallende Aufwand leichter abzufertigen ist, die Entfernungen weiter verkürzt werden und somit Fahrzeiten geringer sind. Allerdings decken die Regionalhubs ausschließlich das Umland ab.

Mittels einer ausgeklügelten und zugeschnittenen Software ist die Koordination der zigtausenden Lieferungen kein Problem. „Die Ware von A nach B zu bringen, ist relativ simpel. Vielmehr machen uns Unwägbarkeiten zu schaffen“, sagt Jäschke. Dazu zählt er Ware, die vom Versender nicht rechtzeitig abgefertigt wurde oder falsch zugewiesene Adressaufkleber. Unwägbarkeiten entstehen auch durch die unterschiedlichen starken Wirtschaftsregionen. „Es gibt Orte, da wird mehr produziert und anderswo wird mehr konsumiert“, sagt der VTL-Geschäftsführer. Berlin sei ein Beispiel für hohen Konsum – sieben LKWs fahren täglich dorthin – und wenig Produktion.



Verladebereit: In der Zentrale in Fulda werden die Waren angeliefert und umverteilt.



Abfahrbereit: Die Ware ist auf den LKW verladen, nun geht es zurück.