

24plus PUNKTE

Das Kunden- und Mitarbeitermagazin
von 24plus logistics network
The customers' and staff members' magazine
of 24plus logistics network

3



Marktsituation

Warum im Stückgut Preisanpassungen mehr als notwendig sind

Market situation

Why price adjustments are more than necessary in LCL

4



Autos und Motorräder

Lagermax macht Logistik für alles, was brummt

Cars and motorcycles

Lagermax offer logistics to everything that hums

7



Das Hub-Special

24plus nimmt das Zentralhub in die eigene Hand

Hub special

24plus takes central hub into own hands



14

Aus Tradition modern

Gefällt mir: 24plus-Partner Hermann Weber aus Göttingen

Traditionally modern

Like: 24plus partner Hermann Weber from Göttingen



Sehr geehrte Geschäftsfreunde,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

24plus arbeitet mit einem zweistufigen Stückgutnetz. Wichtige Relationen bedienen unsere Partner im Direktverkehr. So läuft der Löwenanteil unserer Stückgutsendungen kostengünstig an den Hubs vorbei. Dennoch sind unsere Hubs von elementarer Bedeutung. Jeder 24plus-Partner erreicht mit seinem Zentralhubverkehr, also mit einem einzigen Lkw, Flächendeckung in ganz Europa. Die Verladung auf den Hub-Lkw kann dank unseres Seefracht-Partners Ecu-Line sogar der Beginn einer Weltreise sein.

Den Umschlagbetrieb im Zentralhub hatten wir seit jeher an externe Dienstleister ausgelagert. Der letzte Dienstleister rutschte jedoch vor drei Jahren in die Insolvenz. Seither wurde die Hubbetriebsgesellschaft von einem Insolvenzverwalter geführt. Dieser hat vieles zur Sanierung des Unternehmens und Rettung von Arbeitsplätzen getan, ihm gebührt Lob und Anerkennung. Ein Insolvenzverwalter ist aber kein Logistiker. Daher, und um den 83 Mitarbeitern im Hubumschlag eine sichere langfristige Perspektive zu bieten, haben wir im Oktober 2011 im Rahmen eines Asset Deals den Hubbetreiber aus der Insolvenz herausgekauft und in die neugegründete 24plus Hub-Logistics GmbH & Co. KG überführt. Welche Vorteile das hat und was wir für die Weiterbildung unserer Mitarbeiter tun, erfahren Sie im Hub-Schwerpunkt ab Seite 7.

Auch von unseren Partnern gibt es viele Nachrichten, die zum Teil sogar ihren Weg in die überregionale Presse gefunden haben. Daher erweitern wir unseren Newsticker diesmal um eine Presseschau. Zu den guten Nachrichten geht es auf Seite 12. Und, bevor ich es vergesse: Weihnachten steht vor der Tür! Ihnen allen ein frohes Fest und ein gutes Neues Jahr.

Ihr

Peter Baumann
Geschäftsführer
24plus logistics network

Best wishes

Peter Baumann
Executive Officer
24plus logistics network

Dear business partners,
dear members of staff,

24plus works with a two-stage LCL net. Our partners service significant links via direct traffics. Therefore, the lion's share of our LCL shipments cost-efficiently bypasses the hubs. Nevertheless, our hubs are of fundamental importance. With their central hub traffic, meaning a single truck, all 24plus partners achieve Europe-wide coverage. Thanks to our sea freight partner Ecu-Line, loading goods onto a hub truck can mark the beginning of a world tour.

Our central hub's handling has always been outsourced to an external service provider. However, the last service provider slid into insolvency three years ago. Since then, an insolvency administrator has been leading the hub operating company. He has significantly contributed to restructuring the company and saving jobs, which deserves the highest praise and recognition. However, an insolvency administrator is not a logistician. Therefore, and to provide the 83 employees in handling with a secure, long-term perspective, we bought the hub operator out of insolvency in October 2011 within the frame of an asset deal and converted it into the newly founded 24plus Hub-Logistics GmbH & Co. KG. Which advantages this has and what we do for the further training of our employees you can find out in our Hub special on page 7.

There are plenty of news surrounding our partners as well, which in some cases have even gone beyond the regional press. This time, we are therefore expanding our news ticker by a press review. The good news are on page 12. And, before I forget: Christmas is just around the corner! Merry Christmas and a happy new year to all of you.

Wertschöpfung und Wertschätzung:
Stückgutpreis steigt 2012 /
Added value and appreciation:
LCL price rises in 2012

3

Brummende Logistik bei Lagermax /
Humming logistics at Lagermax

4

Bleibt alles in der 24plus-Familie: Fixe Kunzendorfer übernehmen König Frankfurt /
Everything stays within the 24plus family: Quick Kunzendorfers assume König Frankfurt

6

Sonderbeilage: Das Hub-Special /
Special supplement: The hub special

7

Eucolog: Begleitet lernen lernen /
Eucolog: Learning assisted learning

11

Gute Nachrichten: Die Presseschau /
Good news: The news ticker

12

Ascherl unterstützt SOS-Kinderdorf /
Ascherl supports SOS Children's Village

13

24plus-Partner Hermann Weber aus Göttingen ist modern aus Tradition /
24plus Partner Hermann Weber from Göttingen is traditionally modern

14

Die neuen Scanner sind da /
The new scanners are running

16

IMPRESSUM / IMPRINT

Herausgeber / Publisher:
24plus Systemverkehre GmbH + Co. KG
Blaue Liede 12, 36282 Hauneck-Unterhaun, Germany
Tel.: +49 (0) 66 21 92 08-0, Fax: +49 (0) 66 21 92 08-19
Internet: <http://www.24plus.de>

24plusPunkte ist die Kunden- und Mitarbeiterzeitschrift von 24plus logistics network. Erscheinungsweise: viermal jährlich. / Published four times a year, 24plusPunkte is given free of charge to the customers, staff, partners and friends of 24plus logistics network.

Redaktion, Projektkoordination, Grafik / Editorial Office, Project coordination, Artwork: Wild & Pöllmann PR GmbH, Oberreichenbach, Germany

Druck / Printing: Fahner Druck GmbH, Nürnberg, Germany
Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers. / Reprinting – even in part – is permitted but requires the prior permission of the publisher.

Titelbilder / Cover: (groß / large) Hermann Weber, 24plus (2), Lagermax

Wertschöpfung und Wertschätzung

Der Stückgutpreis wird 2012 bedeutsam steigen. Dafür gibt es vielfältige Gründe

Über Green Logistics wird gesprochen. Über Grey Logistics nicht. Dabei sind die vielen Grauhaarigen in der Logistik unübersehbar. Nach Angaben des Bundesamtes für Güterkraftverkehr (BAG) arbeiten in Deutschland eine Million Menschen als Lkw-Fahrer. 15 Prozent davon, also 150.000, sind über 55 Jahre alt. Weit über 10.000 Lkw-Fahrer gehen pro Jahr in Rente, Nachwuchs gibt es dagegen kaum. Die aktuellsten Zahlen stammen aus dem Jahr 2009. Damals gab es deutschlandweit 2.133 neu abgeschlossene Auszubildende und nur 1.216 Lkw-Fahrer schlossen

im gleichen Jahr ihre Ausbildung erfolgreich ab.

1.216 neue zu 10.000 auscheidenden Fahrern – das spricht Bände!

Logistikberufe stehen im härter werdenden Wettbewerb und fallen in der Attraktivität immer weiter zurück. Die Anforderungen steigen, die Bezahlung kann dagegen längst nicht mehr mithalten. Mit der Einführung des Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetzes, das eigentlich den Beruf aufwerten sollte, ging die Zahl der Berufseinsteiger nochmals zurück. Die Wirtschaftskrise von 2009 überdeckte den Fachkräftemangel. Doch seit einiger Zeit treffen starke Mengensteigerungen auf eine dünne Personaldecke, insbesondere im Nahverkehr. Früher wurden in solchen

Spitzenzeiten einfach Überstunden geschoben, aber dies verhindert die EU-Arbeitszeitrichtlinie.

Spediteure stehen damit nicht mehr nur im Wettbewerb um Kunden, sondern konkurrieren auf einem leergefegten Arbeitsmarkt um Fachkräfte. Die Arbeitnehmerfreizügigkeit und damit die Möglichkeit, EU-europäische Fahrer anzuwerben, kann in diesem Segment nur wenig Abhilfe schaffen. Expeditionen gehen in die Schulen, Logistikverbände fahren Imagekampagnen. Nachhaltig lassen sich die Logistikberufe aber nur durch eine bessere Ausstattung, sprich attraktivere Löhne aufwerten. Alleine dies kostet mehr Geld, als die Ertragslage der Branche zulässt. Daher herrscht seit geraumer Zeit Bewegung im Stückgutgeschäft. Immer mehr Marktteilnehmer melden Saison- und Ballungsraumzuschläge an – und letztlich Preiserhöhungen im beträchtlichen Ausmaß.

Auch 24plus rät den Partnern, die Stückgutpreise der Marktlage anzupassen.



Nahverkehrsfahrer leisten viel. Das Berufsbild ist leider unattraktiv geworden.

Short-distance drivers work hard. Sadly, the job profile has become unattractive.

Value and appreciation

LCL prices will increase in 2012.

There are manifold reasons for this

Green Logistics is being talked about. Grey Logistics isn't, even though the grey-haired are impossible to miss in logistics. According to the German Federal Office for Goods Transport (BAG), one million people in Germany work as truck drivers. Fifteen per cent of them are over 55 years old, which comes to 150,000. Far more than 10,000 truck drivers retire each year, with few young people to replace them. The newest figures are from 2009.

That year, 2,133 new training relationships were entered into Germany-wide and only 1,216 truck drivers finished their training.

1,216 drivers entering, 10,000 exiting – that speaks volumes!

Logistics professions are facing increasingly tough competition and continue to decline in popularity. Requirements are climbing while

salaries have long ago ceased to keep up. With the introduction of the BKrFQG, a law regulating qualification and further training of professional drivers, which was actually intended to upgrade the profession, the number of young professionals decreased again. The financial crisis of 2009 concealed the skilled labour shortage. But for some time now, increases in volume have faced a low level of staff coverage, especially in short-distance traffic. In the past, such peaks were met with overtime, but this is now prevented by the EU Working Time Directive.

Therefore, forwarders are not only competing for customers, but for skilled workers on a labour market that is swept clean. The freedom of movement for workers and thus the opportunity to hire European drivers from EU states can only provide little



relief in this segment. Forwarders are going into the schools; logistics associations are conducting image campaigns. In the long run, however, logistics professions can only be upgraded through better endowment, in other words, more attractive pay. This alone costs more money than the profit situation of the sector allows. Therefore, things have been in motion in the LCL business for some time. More and more market participants are announcing seasonal and high density area surcharges, and ultimately considerable price increases.

24plus also advises the partners to adjust LCL prices to the market situation.

Der Kunde schafft mit unseren komplexen Leistungen Wertschöpfung. Dafür wollen wir Wertschätzung und einen marktgerechten Preis.

24plus-Partner Stefan Polster, Logwin Burgstädt

Einen Lkw kann man kaufen. Aber niemand kann einen jungen Menschen in einen Logistikberuf zwingen.

24plus-Partner Heinz Fischer, BKV Rheinstetten

Onlineshops werben überall mit ‚versandkostenfrei‘. Das ist die falsche Botschaft. Was nichts kostet, ist nichts wert.

24plus-Geschäftsführer Peter Baumann

Der Berufskraftfahrer erfüllt für den Kunden einen anspruchsvollen Job. Diesen Menschen zu finden wird am Arbeitsmarkt immer schwieriger. Das Fahrerbild muss aufgewertet werden, das hat seinen Preis.

24plus-Partner Bernd Sander, Sander Itzehoe

The customer creates added value with our complex services. In exchange, we want appreciation and an appropriate market price.

24plus partner Stefan Polster, Logwin Burgstädt

You can buy a truck. But no one can force a young person into a logistics profession.

24plus partner Heinz Fischer, BKV Rheinstetten

Online shops everywhere advertise with "free shipping". That is the wrong message. No price, no value.

Head of 24plus, Peter Baumann

The professional driver fulfils a challenging job for the customer. Finding these people on the job market is ever more difficult. The driver profile has to be upgraded, this has its price.

24plus partner Bernd Sander, Sander Itzehoe

Brummende Geschäfte

Die deutschen 24plus-Partner kennen die Speedtime-Sendungen, die ihr österreichischer Kollege Lagermax regelmäßig zur Verteilung ins Netz einspeist. Motorräder der Marke KTM. Transportsicher verpackt auf Sondergestellen. Muskulöse Maschinen, die auf Namen wie Super Duke hören – und bei deren Anblick der Laie staunt und der Kenner anerkennend mit der Zunge schnalzt. Weil in der 24plusPunkte über die Bedeutung von Lagermax als 24plus-Partner für Österreich und den gesamten

In Straßwalchen bei Salzburg unterhält Lagermax einen Stellplatz für 21.000 Autos, die auf drei Gleisen per Bahn ankommen und auf Abruf per Autotransporter distribuiert werden. In Straßwalchen betreibt Lagermax zugleich eine der größten Autowerkstätten des Landes. Vor allem Importwagen aus Japan und Korea, die größtenteils noch uniform vom Band laufen, werden hier mit Zurüstteilen ausgestattet. Auch übernimmt der Logistiker Handreichungen, die weder Hersteller noch Händler gerne selber machen,

Motorräder ganzer Reisegruppen in Urlaubsländer“, erklärt Thomas Soriat. „Motorradtrips dauern meist nicht länger als eine Woche, aber die Biker wollen nicht drei Tage lang hin und drei Tage retour über die Autobahn heizen, bloß um einen Tag in den Pyrenäen ein paar Kurven zu fahren.“ Lagermax nutzt für diesen Service das Distributionsnetz der Neufahrzeuge und bringt die Bikes der Urlauber bis zum Hotel. Den „Hauptlauf“ fliegen die Motorradtouristen. motorride ist bequem und im Zeitalter der Billigflüge (und sündteurer Reifen) günstiger als die Anfahrt mit dem eigenen Fahrzeug.

Logistik als System

„Das Beispiel Motorradlogistik zeigt, wie wir generell vorgehen“, sagt Helmuth Geletiu, Handlungsbevollmächtigter Logistik bei Lagermax. „Unser Ziel ist nicht das Massengeschäft. Wir bieten mit individuellen Diensten in Spedition und Logistik dem Kunden Mehrwert.“ Nach diesem Muster ist Lagermax unter anderem für den Kunden Skidata tätig – in der Beschaffung, in der Lagerhaltung und in der Distribution. Angefangen hatte Skidata mit Drehkreuzen an Skiliften. Inzwischen hat sich das Unternehmen aus Gröding bei Salzburg zu einem der größten weltweit aktiven Anbieter von Zugangssystemen aller Art entwickelt – und Lagermax zum voll in die Warenwirtschaft und Datenwelt integrierten internationalen Logistikdienstleister. Im Weiteren entwirft Lagermax Logistikkonzepte für Automobilzulieferer, beliefert für die Modelleisenbahnmarken Roco und Fleischmann ab dem slowakischen Senec Händler in ganz Europa, betreibt Messe- und Fashionlogistik, Luft- und Seefracht und ist als einer von drei Gesellschaftern von DPD Österreich im Paketgeschäft aktiv. Das ADR-Lager Salzburg ist



Anlaufstelle für Kunden bis aus München, die sicheren Lagerplatz für Gefahrstoffe suchen.

Die eigentümergeführte Lagermax-Gruppe beschäftigt 2.250 Mitarbeiter an 48 Standorten in zwölf Ländern und erzielte im Jahr 2010 einen Umsatz von 273,5 Millionen Euro. Ein wichtiges Anliegen des Unternehmens ist die Lehrlingsausbildung (in Österreich heißt es tatsächlich Lehrlinge!). Allein in Salzburg absolvieren jährlich 35 junge Leute ihre Ausbildung. Für die Qualität der Ausbildung wurde Lagermax im Rahmen der „best of ... Wirtschaftskammer-Bildung 2011“ von der Wirtschaftskammer Salzburg als „Bester Lehrbetrieb“ in der Sparte Transport und Verkehr ausgezeichnet.

Und das Stückgut? „Das Lager steckt in unserem Firmennamen“, liefert Geschäftsführer Herbert Weber ein Schlusswort. „Zum System Logistik zählt für Lagermax aber immer der Bereich Verkehr und das ver-netzte Denken.“



Lagermax Straßwalchen: „Parkplatz“ für 21.000 Autos.

Lagermax Straßwalchen: „Parking lot“ for 21,000 cars.

südosteuropäischen Raum schon viel geschrieben wurde, gehen wir diesmal der Frage nach, woher das brummende Geschäft mit der Motorradlogistik kommt. Beim Ortstermin konnten wir auch andere Geschäftsfelder kennenlernen und Einblick in ein Unternehmen nehmen, das Logistik als Gesamtsystem versteht.

Wie kommt man nun zum Kunden KTM? „Über eine Ausschreibung“, antwortet Thomas Soriat, Key Account Manager bei Lagermax. Schmunzelnd, aber lapidar. Und wie gewinnt man die Ausschreibung? Die Antwort: „Über den Preis natürlich und unsere Erfahrung in der Motorrad-distribution für andere Marken. Aber überzeugt haben wir KTM auch, weil wir lackieren können.“ Ein lackierender Logistiker – das bedarf einer neuen Erklärung. Lagermax ist nicht nur einer der größten und erfolgreichsten Stückgutspediteure, sondern auch österreichischer Marktführer in der Distribution von Autos.

wie die Bestückung mit Betriebsanleitungen. Für immer bessere Services rund ums Auto investierte Lagermax auch in professionelle Lackierstraßen, Lackierboxen und eine komplette Großwerkstatt. Dadurch wandelte sich Lagermax im nächsten Schritt zum Industrielackierer und Fahrzeugbauer – auch für Red Bull. Die Kfz-Experten von Lagermax bauen Standard-Minis zu den bekannten Showfahrzeugen mit der großen Dose im Heck um und lackieren die Autos in der signifikanten Markenoptik. Auch für KTM setzte Lagermax mit den Lackstraßen das i-Tüpfelchen auf das europäische Distributionskonzept und vergrößerte außerdem das Auftragsvolumen: Neben dem Versand fertiger Fahrzeuge lackiert Lagermax Kunststoffteile und bringt sie zur Montage ins Werk.

Aktuell hat Lagermax im Motorradgeschäft eine andere Marktnische entdeckt und mit „motorride“ geschlossen. „Wir transportieren



Bilder: Lagermax

Humming business



The German 24plus partners know the Speedtime shipments which their Austrian colleague Lagermax regularly feeds into the net for distribution: motorcycles brand KTM, secured for transportation on special mounts. Muscular machines that have names like Super Duke, at the sight of which the layman marvels and the expert nods with appreciation. Because much has been written in the 24plusPunkte about Lagermax' significance as 24plus partner for Austria and the entire Southeastern-European region, this time we pursue the question of where the humming business with motorcycle logistics comes from. On site, we were also able to become acquainted with other business areas and gain insight into a company which understands logistics as a total system.

Where do you find a client like KTM? "Through a call for tenders", replies Thomas Soriat, key account



In einer der größten Autowerkstätten Österreichs baut Lagermax Serienminis zu Showfahrzeugen um.

In one of Austria's largest car repair shops, Lagermax converts series-production Minis to show cars.

manager at Lagermax, smiling, but succinct. And how do you win the call for tenders? The answer: "Obviously through the price and our experience in motorcycle distribution of other brands. But we also convinced KTM because we can paint motorcycles." A painting logistician – this calls for a new explanation. Lagermax is not only one of the largest and most successful LCL forwarders, but also Austrian market leader in car distribution. In Straßwalchen near Salzburg, Lagermax runs a transfer site for 21,000 cars which arrive on three train tracks and are distributed via car transporters on call. In Straßwalchen, Lagermax also operates one of the largest car repair shops in the country. It is chiefly imported cars from Japan and Korea, which are mainly assembly line productions, which are outfitted with accessories here. The logistician also assumes small tasks that neither manufacturer nor dealers like to do, such as adding instruction manuals. For ever-improving service all things cars, Lagermax also invested into professional painting lines, painting boxes, and a large repair shop. In the next step, Lagermax thereby became an industrial painter and vehicle manufacturer – also for Red Bull. The automotive experts of Lagermax convert standard Minis into the well-known show vehicles with the large can at the rear, and paint the cars in the trademark look of the brand. For KTM, too, Lagermax' painting lines are the icing on the cake that is the European distribution concept. Furthermore, they increased the contract volume: In addition to shipping finished vehicles, Lagermax also paints

plastic parts and brings them to the factory for assembly.

Currently, Lagermax has discovered another market niche in the motorcycle business and filled it with "motorride". "We transport motorcycles of entire travel groups to holiday destinations", explains Thomas Soriat. "Motorcycle trips usually don't last more than a week, but the bikers don't want to spend three days each going back and forth on the motorway just to spend one day driving a few curves in the Pyrenees." For this service, Lagermax uses the new vehicles' distribution net and brings the vacationers' bikes to the hotel. The motorcycle tourists' flight is the "main leg". motorride is comfortable and, in the age of low-budget flights (and wickedly expensive tires), cheaper than the journey with one's own vehicle.

Logistics as a system

"Motorcycle logistics exemplifies our general approach", says Helmut Geletiuq, authorised agent for logistics at Lagermax. "Our goal is not bulk business. We offer the customer added value through individual services in forwarding and logistics. In this fashion, Lagermax also works for the customer Skidata – in procurement, warehousing, and distribution. Skidata started out with turnstiles for ski lifts. Meanwhile, the company from Gröding near Salzburg has evolved into one of the largest globally active suppliers for access systems of all kinds – and Lagermax into an international logistics service provider that is fully integrated into inventory management and the world of data. Furthermore, Lagermax designs logistics concepts for automotive suppliers, delivers for the model railway companies Roco and Fleischmann from Slovakian Senec to dealers throughout Europe, conducts fair & exhibition and fashion logistics, air and sea freight, and is active in the parcel business as one of three associates of DPD Austria. The ADR depot Salzburg is a contact point for customers from up to Munich who are looking for a secure place to store hazardous goods.

The owner-managed Lagermax group has 2,250 employees in 48 locations in 12 countries and had

a turnover of 273.5 million euro in 2010. A major interest of the company is apprenticeship training. In Salzburg alone, 35 young people finish their apprenticeship each year. Lagermax was awarded "best company providing vocational training" for their apprenticeship quality by the Austrian Federal Economic Chamber Salzburg in the field of transport and traffic in 2011.

And LCL? "Lager means storage, so storage is our middle name", concludes Herbert Weber, head of Lagermax. "But for Lagermax, traffic and networked thinking are always a part of the system of logistics."



Did you know?



If you drive from

Munich to Salzburg via the A8, you will see mountains, meadows, and forests. Just across the Austrian-German border, the scenery changes. Salzburg is more than the city of Mozart and a historical diocese city. Salzburg is a pulsating economic metropolis with shopping centres and vast commercial areas. Furthermore, Salzburg is a crossroads of important road and train routes going from East to West and North to South and a European centre of logistics.

Nachfolgeregelung in der 24plus-Familie

Kunzendorf-Gruppe, Berlin, hat König, Frankfurt, übernommen

Aus Kundenperspektive ist 24plus ein leistungsfähiges europäisches Stückgutnetz. Im Innenverhältnis ist die Kooperation aber noch mehr: Es hat Tradition, dass sich die 24plus-Partner mit Rat und Tat unterstützen. Dass im Kreise der 24plus-Partner Unternehmensnachfolgen getroffen werden, ist in 15 Jahren Firmengeschichte von 24plus jedoch ein Novum.

Zum 1. November übernahm die Kunzendorf-Gruppe mit Hauptsitz in Berlin die August L. König GmbH in Frankfurt im Rahmen eines Share Deals. Grund der Übernahme ist der Wunsch von Michael G. König, bislang geschäftsführender Gesellschafter des Frankfurter 24plus-

Partners August L. König GmbH, altersbedingt aus dem Unternehmen auszuscheiden. König: „Ich habe meine Nachfolgeregelung in der 24plus-Familie gesucht und gefunden und bin froh, dass das Unternehmen, für das ich über 40 Jahre lang tätig war, als mittelständisches Unternehmen in meinem Sinn qualifiziert weitergeführt wird.“

Aus Gelb und Grün wird Orange und Türkis

Beide Unternehmen sind Gründungsmitglieder von 24plus. Olaf Bienek, geschäftsführender Gesellschafter der Kunzendorf Spedition in Berlin, betont, dass er mit der August L. König GmbH ein „etabliertes Un-

ternehmen“ übernehme. Die beiden Unternehmen würden sich, so Bienek weiter, ideal ergänzen. „König in Frankfurt und wir in Berlin sind erfolgreiche Großstadtspediteure. Das bedeutet, dass wir mit einer immensen Verkehrsdichte klarkommen müssen und Märkte bedienen, die durch ihre postindustrielle Dienstleistungswirtschaft besondere Sendungsstrukturen aufweisen.“ Daher will Bienek am Geschäftsmodell der Spedition König wenig verändern. Lediglich wird das Unternehmen nach einer Übergangsphase auch in Frankfurt als „fixe Kunzendorfer“ auftreten.

Die nunmehr 320 Mitarbeiter starke Kunzendorf Spedition hat damit fünf ihrer sechs Standorte in die Stück-

gutkooperation 24plus eingebracht. 24plus-Standorte sind der Hauptsitz Berlin, die Niederlassungen Schkeuditz und Ludwigsburg, die Beteiligungsgesellschaft Kost in Attendorn und neu König in Frankfurt. Einzig die Niederlassung Hannover ist nicht 24plus-Partner.

Die Übernahme der August L. König GmbH durch die Kunzendorf-Gruppe wurde im Vorfeld mit den Gesellschaftern der Stückgutkooperation 24plus abgestimmt, diese befürworteten die Übernahme einstimmig. Wie bei der Übernahme der Spedition Kost lässt die Kunzendorf Spedition das Gesellschafterstimmrecht der Spedition König bei 24plus ruhen.



Succession planning for the 24plus family

Kunzendorf group, Berlin, has assumed König, Frankfurt

From the customer's perspective, 24plus is a high-capacity European LCL network. Internally, however, the cooperation is even more than that: There is a tradition of 24plus partners providing each other with help and advice. Succession planning, however, is a first within the circle of 24plus' partners and its 15 year history.

As of November 1, the Kunzendorf group with headquarters in Berlin assumed the August L. König GmbH as part of a share deal. The reason for the takeover was Michael G. König's wish to quit the company due to age-related reasons. He had

hitherto been managing partner of 24plus' Frankfurt partner August L. König GmbH. König: "I looked for and found my succession within the 24plus family and am happy that the company, for which I worked for over 40 years, continues to be professionally lead as the kind of medium-sized company I have in mind."

Yellow and green become orange and turquoise

Both companies are founding members of 24plus. Olaf Bienek, managing director of Kunzendorf forwarding in Berlin, emphasises that with August L. König GmbH he is assum-

ing an "established company". Both companies would complement each other perfectly, continues Bienek. "König in Frankfurt and we in Berlin are successful forwarders from major cities. That means we have to be able to deal with an immense traffic density and service markets that exhibit specific shipment structures because of their post-industrial services industry. Therefore, Bienek wants to alter little of König's business model. After a transitional phase, the company will merely appear as "quick Kunzendorfers" in Frankfurt as well.

The 320 employee strong Kunzendorf forwarding agency has thereby

incorporated five of its six locations into the LCL cooperation 24plus. 24plus locations are the headquarters in Berlin, the branch offices Schkeuditz and Ludwigsburg, the associated company Kost in Attendorn and, brand-new, König in Frankfurt. Only the branch office in Hannover is not a partner of 24plus.

The takeover of the August L. König GmbH by the Kunzendorf group was previously agreed upon unanimously by the business partners of the LCL cooperation 24plus. As with the takeover of forwarding agency Kost, Kunzendorf forwarding is suspending its company voting right with 24plus.

Hubbetrieb in eigener Hand

Seit dem Start der Stückgutverkehre im Jahr 1996 nutzt 24plus ein zweistufiges Netz aus Direkt- und Hubverkehren. Von Anfang an betrieb 24plus das Zentralhub nicht selbst, sondern hatte den Umschlag immer einem Dienstleister übertragen. Seit Oktober 2011 ist das nun anders geworden: Die 24plus Systemverkehre Beteiligungsgesellschaft GmbH hat zum 1. Oktober 2011 im Rahmen eines sogenannten Asset Deals die Betriebsmittel der bisherigen Zentralhubbetriebsgesellschaft Hub24 GmbH aus deren Insolvenz herausgekauft und in die neue 24plus Hub-Logistics GmbH & Co. KG eingegliedert. Ferner übernahm die 24plus Hub-Logistics GmbH & Co. KG alle 83 Mitarbeiter des früheren Hubbetreibers. Geschäftsführer der neuen Hubbetriebsgesellschaft sind Peter Baumann (53), der gleichzeitig Geschäftsführer der 24plus-Verkehrsgesellschaft bleibt, und Steffen Renner (45), der bislang als Hub-Koordinator bei 24plus in leitender Funktion tätig war.

Die offizielle Verlautbarung des Betriebsübergangs liest sich sperrig. Einfach zu verstehen sind aber die drei damit verbundenen Botschaf-

ten: Zum Ersten beendet 24plus den durch die Insolvenz des Hubbetreibers verursachten Schwebezustand. Zum Zweiten haben die derzeit 83 Mitarbeiter im Hubbetrieb eine sichere Perspektive. Zum Dritten gilt ein Versprechen: Was sich bewährt hat, bleibt erhalten. Es wird aber auch Neuerungen geben, die nur mit dem Hubbetrieb in eigener Regie möglich sind. „Die weitere Senkung der ohnehin bereits niedrigen Schadenquote, Verbesserungen bei der volumenoptimierten Verladung, mehr Service für die Partner“, so lauten die Ziele von Steffen Renner.

Hauneck. Im Minutentakt erreichen die Zentralhub-Lkw das Gewerbegebiet Blaue Liede. Auf das 24plus-Zentralhub läuft eine 800 Tonnen schwere Stückgutwelle zu, verteilt auf 4.500 Packstücke, die in wenigen Stunden umgeschlagen werden müssen. Das heißt entladen, scannen, einhängen des Hubwagens in die richtige Hubwagenkette, herausziehen des Hubwagens am richtigen Beladator, ein kurzes Zwischenparken und erneut scannen und verladen. Jeder Arbeitsschritt ist ein Spagat zwischen Arbeitstempo und Sorgfalt. Permanent müssen Ent-

scheidungen getroffen werden und Informationen staufrei fließen. Hier meldet der Leitstand in die Halle, dass auf einem Trailer der Spätankunft Garantie- und Speedtime-Sendungen sind, die durchgeladen werden müssen. Dort bricht eine altersschwache Palette zusammen, müssen Helfer den Gang räumen und schnell umpacken. Alltag eben. Dieser Alltag ist kein Problem, das Zentralhub bietet den Partnern überzeugende Qualität zum guten Preis.

„Das bisherige Outsourcingmodell hat lange Zeit zu unserer Philosophie gepasst“, erklärt 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann. „Wir haben die Spezialaufgaben im Hubumschlag an einen Dritten übertragen und nur den Leitstand mit eigenen Mitarbeiterinnen besetzt.“ Damit gelang es, Fixkosten in variable Kosten umzuwandeln. Außerdem konnte 24plus das Personalmanagement für die Mitarbeiter an den Hubbetreiber abgeben und sich strategischen Aufgaben zuwenden. Die Umschlagqualität war vertraglich festgelegt und wurde kontrolliert.

Allerdings stieß das Outsourcing-Modell im Lauf der Zeit an Grenzen. Wichtige Informationen über den Zulauf auf das Hub blieben oft an

der Unternehmensgrenze zwischen 24plus und dem Hubbetreiber hängen. Die Aufteilung der Prozesse auf zwei Unternehmen führte zu Doppelarbeiten. Den Ausschlag aber, den Hubbetrieb selbst zu übernehmen, gab die Insolvenz des Hubbetreibers. Schuld an der Misere war nicht der Betrieb in Hauneck, vielmehr hatte sich der externe Hubbetreiber an anderen Standorten Fehlschläge geleistet.

Insolvenz als Chance

„Mit der Insolvenz des Betreibers haben wir die Prozesse im Umschlag genau geprüft“, berichtet Steffen Renner. „Wir mussten uns Möglichkeiten offenhalten, wenn der Betrieb nicht weitergegangen wäre. Dabei haben wir festgestellt, dass wir das eine oder andere selbst besser organisieren und machen könnten.“ Bevor dies passieren konnte, musste aber erst das Insolvenzverfahren des früheren Hubbetreibers ausgestanden sein. Im Oktober 2011 gab es grünes Licht. Renner: „Seither geht es daran, im Hub kleine, aber wirksame Verbesserungen umzusetzen.“

Welche Verbesserungen möglich sind, verrät Renner im Interview auf der folgenden Seite.

Logistik als System begreifen

Herr Renner, was haben Sie sich als operativer Geschäftsführer der 24plus Hub-Logistics vorgenommen?

Steffen Renner: Im Umschlag haben wir eine Prozessanalyse durchgeführt, das war eine der ersten Aufgaben von Lena Stephan, die bei uns im Rahmen ihres Dualen Studiums Logistikmanagement arbeitet. Durch die Analyse haben wir ungehobene Synergien zwischen Leitstand und Umschlag und Detailverbesserungen ermittelt. In der Umsetzung waren wir früher gehemmt, weil wir nicht auf die Mitarbeiter einer Fremdfirma durchgreifen durften. Diese möglichen Verbesserungen sind wir nun angegangen. Wir haben mit einem Kennzahlensystem ermittelt, wo wir Potenziale haben und setzen diese um. Hier kann ich meine Erfahrungen aus dem QM-Bereich einbringen. Außerdem haben Sie ja passenderweise 2010 Ihre Fortbildung zum Speditionscontroller abgeschlossen.



Es geht also im Hub stärker in Richtung Kennzahlen bei Qualität und Wirtschaftlichkeit?

Renner: Ja, wir wollen eine für alle transparente Qualität. Wir gehen jetzt schon beim Personaleinsatz noch flexibler auf Eingangsmengen und die Verkehrssituation ein. Es geht aber nicht nur um Kennzahlen. Andere Themen sind das Formularwesen, die Einarbeitung neuer Mitarbeiter und generell die Schulung. Im Rahmen des Eucolog-Projektes haben die Mitarbeiter im Hub gemeinsam

mit Sarah Rothenberger aus dem Leitstand die Basis für Schulungen der Scan-Kräfte in der Halle erarbeitet. Diese Schulungen sind umgesetzt, weitere folgen. Wir arbeiten daran, Detailprozesse weiter nach vorne zu verlagern, um den Leitstand zu entlasten. Vor allem haben wir unsere Mitarbeiter dazu angehalten, ihre eigene Tätigkeit nicht länger als losgelösten Prozess zu verstehen, sondern Logistik als System zu begreifen. Also nicht mehr: „Ich verlade Packstücke“, sondern „Ich verlade Packstücke, die vorher gescannt wurden. Ich arbeite konzentriert und vermeide Schäden und Fehlverladungen. Ich sichere die Ladung. Und ich verlade so, dass den Kollegen im Eingangsdepot die Entladung leichtfällt.“ Das ist Service für die Partner und natürlich auch deren Kunden!

Worin sehen Sie Ihre neue strategische Hauptaufgabe im Zentralhub von 24plus?

Renner: In der Skalierung. Mehr Tonnage und mehr Partner bei gleichbleibender Fläche. Das ist nicht einfach. Wir können nicht einfach ein Staplerteam mehr in die Halle setzen und haben damit die Produktivität gesteigert. Im Gegenteil. Ein Team mehr würde den anderen Teams die Bewegungsfreiheit entziehen. Also müssen wir uns genau überlegen, wie wir die Wege, die Prozesse, die Arbeitsschritte taktten.

Hört sich an, als ob Sie ein guter Chef sein wollen?

Renner: Und ob ich das will! Selbst wenn meine Erfahrungen mit Personalverantwortung überschaubar sind, mein Jahr als Hubverantwortlicher eines KEP-Dienstes liegt eine Weile zurück. Ich gehe bei der Personalverantwortung also von fast Null auf jetzt 83. Hier lerne ich täglich neu dazu. Auf jeden Fall will ich meinen Mitarbeitern zuhören, das lohnt sich immer.

Hub-Lexikon

Poststelle: Die Poststelle ist zugleich die Einfahrtskontrolle. Die Fahrer der Hub-Lkw geben dort einen Koffer mit für die anderen 24plus-Partner bestimmten Schriftstücken ab. Ebenfalls an der Poststelle erfahren die Fahrer vom Leitstand, welches Entladetor sie anzusteuern haben, und melden sich bei der Ausfahrt wieder ab.

Leitstand: Die Schaltzentrale. Welches Fahrzeug darf wo andocken, damit in der Entladezone nicht zwei übervolle Trailer nebeneinander stehen? Wer darf wann wieder abziehen? Auf welchen Relationen im Hubausgang wird es Überhang geben? Wie ist mit dem Überhang zu verfahren? Wer kommt verspätet und wird doch noch abgefertigt? Was ist in der Halle los – und wo muss eingegriffen werden? Im Leitstand treffen Elke Schmidt, Sarah Rothenberger und Melanie Jonas (in Wechselschicht) diese Entscheidungen im Sekundentakt. Ihre Werkzeuge: der Hubmanager (eine eigens entwickelte Software zur Steuerung der Torbelegung) und weitere IT-Tools sowie Videoüberwachung für innen und außen, Telefon, Funkgeräte.

Prozesssteuerung Halle: Steuert sensibel, aber stimmungsgewaltig von



einer Empore in der Entladezone herab die Abläufe in der Halle, erfährt über IT-Tools den Stand der Verladung und kommuniziert per Funkgerät mit dem Leitstand.

Staplerfahrer in der Entladezone: Entplomben die Fahrzeuge und laden die Packstücke per Stapler aus den Doppelstocktrailern.

Scannerinnen in der Entladezone: Erfassen jedes Packstück.

Hubwagenzieher in der Entladezone: Bringen die Sendungen zur mehrkreisigen Unterflurkettenförderanlage und hängen die Packstücke in die richtige Kette.

Beladeteams: Bestehen aus Hubwagenzieher, Scannerinnen und Staplerfahrern.

Unterflurkettenförderanlage: Einzige mögliche Prozessautomatisierung im Stückgut-Hub.

Hallenrevision: Wenn um zwei Uhr früh Ruhe einkehrt, prüfen die Teamleiter alles in der Halle nochmals genau und erstatten Bericht.

Tagesservice: Arbeitet all das auf, was nachts passiert ist, und unterstützt die Partner bei Rückfragen.

Elf Freunde aus der Gründerzeit

In der Logistikregion Bad Hersfeld herrscht inzwischen ein harter Wettbewerb um qualifizierte Mitarbeiter. Fachkräfte auf allen Ebenen sind gefragt, die Logistiker der Region müssen sich einiges einfallen lassen, um Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. 24plus stellt sich dieser Aufgabe mit viel Geschick und Erfolg, trotz unangenehmer Arbeitszeiten im Hub. Die Schicht der meisten Mitarbeiter im Hubumschlag beginnt abends um zehn Uhr und endet schon wieder nachts um zwei. Dennoch gibt es elf Mitarbeiter, die dem Betrieb seit der Gründerzeit die Treue gehalten

haben. „An die Nachtarbeit habe ich mich schon längst gewöhnt und auch daran, dass es im Winter trotz Hallenheizung manchmal recht frisch wird“, sagt beispielsweise Adelheid Hofmeister, die im 24plus-Hub als Scannerin arbeitet. „Wir alle sind längst abgehärtet.“ Übrigens: Dass andere Logistiker der Region die Fühler nach den qualifizierten Mitarbeitern aus dem 24plus-Hub ausstrecken, ist bekannt. Die Abwerbeversuche bleiben aber in der Regel erfolglos. Schließlich sind die Kolleginnen und Kollegen ein eingeschworenes Team.



Die elf Altgedienten sind (v.l.): Elma Beckovic, Adelheid Hofmeister, Heidrun Lipp, Joachim Fehling, Fadil Dalipi, Zlatko Nikolovski, Michael Erdmann, Lars Herget, Johannes Bondarenko, Heinrich Pauls und Ralf Gahr.

The eleven veterans are (l. to r.): Elma Beckovic, Adelheid Hofmeister, Heidrun Lipp, Joachim Fehling, Fadil Dalipi, Zlatko Nikolovski, Michael Erdmann, Lars Herget, Johannes Bondarenko, Heinrich Pauls and Ralf Gahr.

In-house hub operation

Since the start of LCL traffics in 1996, 24plus has been using a two-stage net of direct and hub traffics. From the beginning, 24plus did not operate the central hub itself, but transferred the handling to a service provider. Since October 2011, this has changed: On October 1, 2011, the 24plus Systemverkehre Beteiligungsgesellschaft GmbH bought the assets of the former central hub operating company Hub24 GmbH out of insolvency within the frame of an asset deal and integrated it into the new 24plus Hub-Logistics GmbH & Co. KG. Furthermore, the 24plus Hub-Logistics GmbH & Co. KG retained all 83 employees of the former hub operator. Managing directors of the new hub operating company are Peter Baumann (53), who also remains managing director of 24plus, and Steffen Renner (45), who had hitherto been in a leading position at 24plus as hub coordinator.

The official statement concerning the business transfer is cumbersome to read. The three core messages, however, are easy to understand: One, 24plus is ending the state of uncertainty caused by the hub operator's insolvency. Two, the 83 employees of the hub operation have a secure outlook. Three, a promise holds: What has proven itself in the past stays. However, there will be innovations as well, which are only possible in the form of an in-house hub operation. "The further reduction of the already low claims

ratio, improvements to the volume-optimised loading, more service for the partners" – these are the goals of Steffen Renner.

Hauneck. Central hub trucks are reaching the industrial estate Blaue Liede at minute intervals. An 800 tonne LCL wave is approaching the 24plus central hub, spread out over 4,500 packages which have to be handled within a few hours. That means unloading, scanning, mounting the lift truck onto the right lift truck chain, pulling out the lift truck at the right loading gate, a quick interim parking, and then scanning and loading again. Every step is a balancing act between work pace and care. Decisions have to be made permanently, information has to flow smoothly. Here, the control station tells the hall that there are Guarantee and Speedtime packages on a late arriving truck which have to be loaded. There, a frail pallet collapses, and helpers have to clear the aisle and repack quickly. Just the daily routine. This daily routine is not a problem. The central hub offers the partners convincing quality at a good rate.

"The previous outsourcing model fit our philosophy for a long time", explains Peter Baumann, head of 24plus. "We transferred the special tasks in handling to a third party and only manned the control station with our own employees." This worked out to converting fixed costs into variable costs. Furthermore, 24plus was able to hand over the personnel manage-

ment of the employees to the operator and focus on strategic tasks. The handling quality was fixed contractually and controlled.

As the years went by, however, the outsourcing model reached its limits. Important information about the hub intake often got caught at the company border between 24plus and the hub operator. Splitting the processes to two companies lead to duplication. What tipped the scales in favour of assuming the hub operation, however, was the hub operator's insolvency. The operation in Hauneck was not responsible for the calamity. Rather, it was due to failures on part of the hub operator at other locations.

Insolvency as an opportunity

"With the insolvency of the operator, we checked the handling processes thoroughly", reports Steffen Renner. "We had to leave ourselves possibilities in case the operation could not continue. In this process, we discovered that we are better at doing and organising this and that ourselves." Before this could happen, however, the insolvency proceedings of the former hub operator had to be finished. The green light came in October 2011. Renner: "The task now is to apply small, but effective changes in the hub."

In the interview on the following page, Renner tells us which improvements are possible.



Understanding logistics as a system

Mister Renner, what are your plans as operative managing director of 24plus Hub Logistics?

Steffen Renner: We conducted a process analysis in handling, one of the first tasks of Lena Stephan, who works with us as part of her dual system studies in logistics management. Through the analysis we have discovered hidden synergies between control station and handling as well as detail improvements. Realising this had been hampered earlier, because we had not been allowed to access employees of an external company. Now we have started to tackle these possible improvements. We determined where potentials are and realise them by means of a financial control system. I can bring in my experience from QM here.

Additionally, you finished your further training as logistics controller in 2010. So things are moving towards



key performance indicators in quality and profitability at the hub?

Renner: Yes, we want transparent quality for all. Our employment of staff is already deployed to react more flexibly to incoming amounts and traffic situation. But it is not only about key performance indicators. Others topics are forms and reports, on-the-job training of new employees, and schooling in general. With-

in the scope of the Eucolog-project, the employees in the hub, together with Sarah Rothenberger from our control station, have established the basis for the training of scanning personnel in the hall. These schoolings have been implemented, more will follow. We are working on moving detail processes further to the front in order to relieve the control station. First and foremost, we have encouraged our employees to understand their tasks not as an isolated process, but to understand logistics as a system. Meaning no more: "I load packages", but rather "I load packages that were scanned beforehand. I work attentively and avoid damages and misloading. I secure the load. And I load in a fashion that makes unloading easier for the colleagues at the depot." That is service for the partners!

What do you conceive to be your

main new strategic task in 24plus' central hub?

Renner: Scaling. More tonnage and more partners while the size remains the same are not easy to deal with. We cannot just put another forklift team into the hall and thereby increase productivity. Quite the contrary: An additional team would strip the other teams of their mobility. Therefore, we have to think very carefully about clocking paths, processes, and work steps.

Sounds like you want to be a good boss?

Renner: You bet, even if my own experiences with personnel responsibility are limited – the year when I was responsible for the hub of a CEP service dates back a while. In personnel responsibility, I am going from almost zero to 83. I learn something new every day. In any case, I want to listen to my employees, because it pays.

Hub dictionary

Post room: The post room is simultaneously entry control. The hub truck drivers hand over a suitcase with documents destined for the other 24plus partners. The drivers are also informed by the control station which unloading gate they should approach, and this is where they check out upon departure.

Control station: the nerve centre. Which vehicle is allowed to dock where to prevent two overfull trailers from standing next to each other in the unloading zone? Who is allowed to leave when? Which outgoing hub links are going to have backlog? How should the backlog be dealt with? Who is arriving late and will still be processed? What is happening in the hall – and where is intervention necessary? In the control station, Elke Schmidt, Sarah Rothenberger, and Melanie Jonas (in rotating shifts) are making these decisions every other second. Their tools: the hubmanager (a specially developed software for managing gate occupancy) and further IT tools as well as video surveillance for inside and outside, telephone, and radio equipment.

Process managing for the hall: Regulates sensitively, but strong-voicedly the processes in the halls down from a gallery in the unloading



zone, receives the status of loading via IT tools, and communicates with the control station via radio.

Forklift drivers in the unloading zone: Unseal the vehicles and unload the packages with forklifts from double deck trailers.

Scanners in the unloading zone: Record every package.

Pallet truck pullers in the unloading zone: Bring the shipments to multi-circular underground conveyor belts and attach the packages to the right chain.

Loading teams: Consist of pallet truck pullers, scanners, and forklift drivers.

Underground conveyor belt: The only possible process automation at the LCL hub.

Hall revision: When things calm down at two in the morning, the team leaders check everything in the hall thoroughly and report back.

Day service: Reviews everything that happened overnight and helps the partners with enquiries.

Eleven friends from the founding period

Competition for skilled workers has become stiff in the logistics region Bad Hersfeld. Experts are sought after in all areas. The regional logisticians have to be creative in order to attract and retain employees. Despite inconvenient working hours, 24plus is meeting this task with lots of skill and success. The shift of most employees in hub handling starts at 10:00 PM and is already over at 2:00 AM. And yet there are eleven employees that have remained loyal to the company since the founding

period. "I have gotten used to working at night and also to the occasional low temperatures in winter despite the hall heating", says Adelheid Hofmeister, who works as a scanner at the 24plus hub. "We have all long since become resistant." By the way: It is known that other logisticians of the region are putting out their feelers for the skilled workers of the 24plus hub. However, attempts to lure away personnel are seldom met with success. After all, the colleagues are as thick as thieves.



Adelheid Hofmeister ist eine der elf Mitarbeiter im Hub, die vom ersten Tag an dabei sind.

Adelheid Hofmeister is one of eleven employees at the hub who have been there from day one.

Begleitet lernen lernen

24plus und Lagermax schließen Eucolog-Projekt ab: Angebot an alle Partner

Seit 2001 nimmt 24plus als Praxispartner an arbeitswissenschaftlichen Forschungsprojekten teil. Der Hintergrund: 24plus kommt so in den Genuss neuer wissenschaftlicher Ergebnisse. Die Wissenschaft profitiert davon, zu erfahren, wie Denkmodelle „im echten Leben“ funktionieren. Am 14. September 2011 schlossen 24plus und der österreichische 24plus-Partner Lagermax das Forschungsprojekt namens Eucolog ab, ein Teilprojekt im EU-Programm Leonardo da Vinci. Was es damit auf sich hat, erklärt Cornelia Nieves, die das Projekt seitens 24plus leitete.

Frau Nieves, um was ging es bei Eucolog? **Cornelia Nieves:** Zum Ersten erweiterte Eucolog das Solos-Lernmodell. Solos steht für solutions for logistic skills. Dieses Modell haben wir übrigens in einem Vorgängerprojekt entwickelt. Zum Zweiten haben wir logistische Berufsbilder definiert, zum Dritten flossen die Ergebnisse in den Europäischen

Qualifikationsrahmen ein. **Hui, das klingt abstrakt ...** **Cornelia Nieves:** Ist aber einfach. Solos ist eine Lernmethode, die praxisnahe Lösungsansätze für Alltagsprobleme bietet. Nach dem traditionellen Ansatz muss jemand „von oben“ kommen und das Problem beheben. Die Ergebnisse sind oft nur von kurzer Dauer. Langfristig ist es besser, Störungen als Lernanlässe zu begreifen und Mitarbeiter zu befähigen, selbst Lösungen zu entwickeln. **Von welchen Lernanlässen sprechen Sie?** **Cornelia Nieves:** Ein Lernanlass kann sein, dass die Organisation eines Ablaufs verändert werden soll, weil der Kunde das so will. Oder es häufen sich Fehler. Oder die Einarbeitung neuer Mitarbeiter kommt nicht voran. Wenn das erkannt wurde, bildet ein Lernbegleiter ein Lern-



team. **Wer eignet sich zum Lernbegleiter?** **Cornelia Nieves:** Die Führungskraft des Lernteams neigt dazu, die Lernteams zu dominieren und nur eigene Ideen gelten zu lassen. Besser ist die Chefin oder der Chef der Nachbarabteilung. Diese sind neutraler, die Diskussion im Team versachlicht sich. Und der Chef der Nachbarabteilung kann als Führungskraft die erarbeitete Lösung gegenüber der Geschäftsführung und dem Abteilungsleiter der Gruppe präsentieren. **Welche Erfolge**

haben Sie mit Solos erzielt? **Cornelia Nieves:** Bei uns war ein Lernanlass die Übernahme des Zentralhubbetriebs in die eigene Verantwortlichkeit. Dabei haben wir alle Mitarbeiter im Hub geschult. Lagermax hat im slowakischen Kontraktlogistikbetrieb Senec die Warenübergabe vom Lager an den Versand optimiert. **Sie und Lagermax sind jetzt fit in der Methode. Und die anderen Partner?** **Cornelia Nieves:** Einige Partner nutzen die Methode schon. Die übrigen dürfen gerne von uns lernen. Wir geben unser Wissen an alle weiter, die Interesse daran haben. **Und die beiden anderen Säulen von Eucolog?** **Cornelia Nieves:** Da wird es tatsächlich verzwickelt. Die EU will einen einheitlichen Bildungsraum. Dazu gehört, dass man europaweit Berufsbezeichnungen vereinheitlicht und Bildungsabschlüsse über ein Punktesystem vergleichbar macht – eine Zukunftsaufgabe, an der wir mitwirken durften.

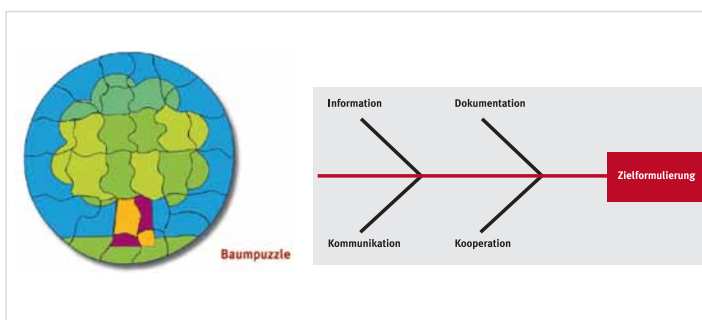
Learning assisted learning

24plus and Lagermax complete Eucolog project: offer to all partners

24plus has been participating as a partner in ergonomics research projects since 2001. Background: This way, 24plus can profit from new scholarly findings. Scholarship profits from finding out how theory works “in real life”. On September 14, 2011, 24plus and Austrian 24plus partner Lagermax completed the research project named Eucolog, a subproject of the EU program Leonardo da Vinci. Cornelia Nieves, who lead the project on behalf of 24plus, explains what this is all about.

Ms. Nieves, what was Eucolog all about? **Cornelia Nieves:** First, Eucolog expanded the learning model Solos. Solos stands for solutions for logistic skills. By the way, we developed this model in a previous project. Second, we defined professional logistics profiles and third, the results were submitted to the European Qualifications Framework. **Wow, that sounds abstract...**

Cornelia Nieves: But it's easy. Solos is a learning method that offers practical approaches to everyday problems. By the traditional view, someone has to come down from “the top” and solve the problem. The results are often short-lived. In the long run, it is better to understand errors as learning opportunities and enable employees to find solutions autonomously. **Which learning opportunities do you mean?** **Cornelia Nieves:** A learning opportunity can be a change in the organisation of a process due to the customer's request. Or maybe errors are accumulating. Or the on-the-job training of new employees is lagging. When this is identified, a learning assistant forms a learning team. **Who is suitable to be a learning assistant?** **Cornelia Nieves:** The department leader tends to dominate the learning team and only make own ideas matter. The heads



Zum Werkzeugkasten von Solos gehören das sogenannte Baumpuzzle und Fischgrätzdiagramme. Damit lassen sich Störfaktoren leicht erkennen und abgrenzen.

Part of Solos' toolbox are the so-called tree puzzle and fishbone diagram. They help in identifying and distinguishing disruptive factors.

of the neighbouring department are better. They are more neutral, and the discussion becomes more objective. And the head of the neighbouring department can present the devised solution to management and the head of the group's department. **What successes have you had with Solos?** **Cornelia Nieves:** Assuming the central hub operation was one such learning opportunity. During this time we trained all employees in the hub. In the Slovakian contract logistics operation in Senec, Lagermax optimised the transfer of goods from storage to dispatch. **You**

and Lagermax are now adept at the method. What about the other partners? **Cornelia Nieves:** Some partners are already using the method. The others are invited to learn from us. We share our knowledge with all who are interested. **And the other two aspects of Eucolog?** **Cornelia Nieves:** Here is where it gets tricky. The EU wants a homogenous educational area. This includes unifying job titles Europe-wide and making degrees comparable via a point system – a task of the future in which we are allowed to take part.

Gute Nachrichten

Immer häufiger machen die 24plus-Partner von sich reden: Indem sie in neue Anlagen, Fahrzeuge, Unternehmen und Ausbildungskonzepte investieren – und in professionelle Öffentlichkeitsarbeit. Hier einige Themen, mit denen die 24plus-Partner jüngst den Blätterwald zum Rauschen brachten.

Der niederländische 24plus-Partner **KLG Europe** gehört zu den Preisträgern des *Lean and Green Award*. Die Auszeichnung wird im Rahmen des Förderprogramms *Sustainable Logistics* der niederländischen Regierung vergeben. KLG Europe hat sich verpflichtet, bis 2013 die CO₂-Emissionen aus Verkehr und Lagerhaltung um mindestens 20 Prozent zu senken. Dafür verlagert KLG Straßentransporte auf intermodale Verkehre, schult Fahrer in spritsparender Fahrweise, optimiert die Auslastung des Laderaums und modernisiert den Fuhrpark. Über die Preisverleihung berichtete unter anderem die niederländische *Transportnieuws*.



Der Rostocker 24plus-Partner **Gustke** war vielfach in den Medien vertreten: Über das geplante Logistikzentrum 4Way am Rostocker Hafen mit Vierfachanbindung an Autobahnen, Ostseefähren, Bahnlinien und an den Flughafen Rostock-Lage berichtete die *DVZ*. Dort war ebenfalls zu lesen, dass FDP-Generalsekretär Christian Lindner auf seiner Polittour Station bei dem mittelständischen Logistiker machte. Auch *TV Rostock* strahlte dazu einen Bericht aus. Als Gustke den ersten Hybrid-Lkw Mecklenburg-Vorpommerns und



20 spritsparende 40-Tonner Typ MAN TGX Efficient Line in Betrieb nahm, war dies für die *DVZ* und die *Norddeutschen Neuesten Nachrichten* ein Anlass, ihre Leser darüber zu informieren. Zu guter Letzt gab Stephan Gustke bei der *DVZ* seine Visitenkarte ab. Seine Lieblingsfigur der Zeitgeschichte: Einheitskanzler Kohl.



Anstatt über den Fahrermangel nur zu lamentieren, hat **Oetjen Logistik** mit einigem Erfolg die Berufskraftfahrerausbildung neu organisiert. Das Erfolgsrezept, wie junge Leute für den Beruf des Lkw-Fahrers begeistert werden können, ist nicht länger geheim. Weil das Branchenthema alle angeht, verriet der 24plus-Partner aus Rotenburg der *DVZ*, wie junge Leute *Bock aufn Bock* bekommen.

Der 24plus-Partner **Ritter Logistik** aus Langenhagen übernahm zum 1. Oktober die insolvente Spedition Schneider in Bielefeld. Erleichtert meldete die *Neue Westfälische* im Wirtschaftsteil „Spedition Schneider gerettet“. Im Lokalteil stand Ähnliches zu lesen – gut fürs Image und vertriebswirksam. Schließlich vermeldete Ritter, dass das Unternehmen nun Kunden vom Münsterland bis weit über Magdeburg hinaus logistisch betreut. Zudem gab Andreas Ritter bei der *DVZ* seine Visitenkarte ab. Sein Lieblingspromi: Mirko Slomka, Trainer von Hannover 96.

24plus-Österreich- und Osteuropapartner **Lagermax** schaffte es gar in die überregionale Tageszeitung *Die Welt*. In dem Beitrag wies Lagermax-Geschäftsführer Herbert Weber auf die bedeutende Rolle hin, die sein Unternehmen in der Kooperation 24plus spielt und kündigte millionenschwere Investitionen in Tschechien und Rumänien an.

Wer 40.000 Quadratmeter Hallen- und Logistikfläche errichtet, steht im Mittelpunkt des medialen Interesses. Daher verknüpfte der 24plus-Partner **Kleine** aus Grevenbroich das Richtfest des Logistikzentrums Jüchen mit einer gut besuchten Pressekonferenz. Berichte zum Event erschienen in etlichen Logistikmedien und in der *Rheinischen Post*.

Good news

More and more often the 24plus partners are making a name for themselves: by investing in new plants, vehicles, companies, and training concepts, as well as professional public relations. Here are some topics with which the 24plus partners recently caught the eye of the press.

Dutch 24plus partner **KLG Europe** is among the prize winners of the *Lean and Green Award*. This prize is awarded by the Dutch government in the scope of the support programme *Sustainable Logistics*. KLG Europe has obliged themselves to lower CO₂ emissions that stem from traffic and storage by at least 20 per cent. To achieve this goal, KLG is relocating road transports to intermodal transports, trains drivers in fuel-conserving driving, optimises load capacity, and modernises the fleet. Amongst others, Dutch *Transportnieuws* reported on the award ceremony.

Instead of complaining about the shortage of drivers, **Oetjen Logistik** has reorganised the training of professional drivers with some success. The secret behind getting young people excited for the job of a truck driver is no longer a secret. Because this affects everyone in the field, the 24plus partner from Rotenburg told *DVZ* how to drive young people's interest to drive.



24plus partner **Gustke** from Rostock was in the media several times: *DVZ* reported on the planned logistics centre 4Way on the Rostock harbour with the four-way connection to autobahns, Baltic Sea ferries, railway lines, and the airport Rostock-Lage. Here one could also read that Christian Lindner, general secretary of the Free Democratic Party, made a stop on his political tour at the medium-sized logistician. *TV Rostock* also covered this. When

Gustke put the first hybrid truck of Mecklenburg-Vorpommern as well as 20 fuel-efficient 40 tonners type MAN TGX Efficient Line into operation, this was a cause for *DVZ* and the *Norddeutsche Neueste Nachrichten* to inform their readers about this. Last but not least, Stephan Gustke left his calling card with *DVZ*. His favourite figure of contemporary history: former German chancellor Helmut Kohl.

24plus Partner **Ritter Logistik** from Langenhagen assumed the insolvent forwarding agency Schneider in Bielefeld on October 1. With a sense of relief, the *Neue Westfälische* reported in their business section: "Forwarding agency Schneider saved". Something similar was written in the local news section – good for the image and for boosting sales. Finally, Ritter reported that the company is now serving customers logistically from the Münsterland until far beyond Magdeburg. Moreover, Andreas Ritter left his calling card with *DVZ*. His favourite celebrity: Mirko Slomka, coach of German soccer team Hannover 96.

Lagermax, 24plus partner for Austria and Eastern Europe, even made it into the national daily newspaper *Die Welt*. In the article, head of Lagermax Herbert Weber pointed out the important role which his company is playing within the co-operation 24plus and announced investments in the Czech Republic and Romania to the tune of millions.



Erecting 40,000 square metres of hall and logistics area will put you at the centre of media attention. Therefore, 24plus partner **Kleine** from Grevenbroich combined the topping out ceremony with a well-attended press conference. Reports on the event appeared in scores of logistics media outlets and in the *Rheinische Post*.

2.500 Portalschlüssel 2,500 portal keys

2.500 Nutzer haben bereits den Schlüssel zum 24plus-Portal, über das sämtliche innerhalb der Stückgutkooperation eingesetzten IT-Systeme und Applikationen zusammengefasst sind. Zu den Nutzern gehören nicht nur die Mitarbeiter der 24plus-Partner, sondern auch immer mehr Kunden. Sie können sich über das Portal eine direkte Sicht auf ihre Sendungsdaten verschaffen. Transparenter geht es nicht!

2,500 users already have the key to the 24plus portal in which all IT systems and applications used within the LCL cooperation are united. Among the users are not only employees of the 24plus partners, but ever more customers. Through the portal, they can gain a direct view on their shipment data. Maximum transparency!



Ascherl spendet Transport an SOS-Kinderdorf

„Wir spenden rund 300 Kartons mit Sporttaschen an das SOS-Kinderdorf. Die Ware muss aber von Hamburg nach München transportiert werden. Können Sie das als Sachspende machen?“ So fragte ein guter Kunde von Ascherl Hamburg spontan an. Martin Lembke, Chef von Ascherl in Hamburg, antwortete ebenso spontan mit einem „klar machen wir das“, organisierte den Transport der elf Paletten und setzte sich, in Schlips und Kragen, selbst auf den Stapler, um die Sendung zu verladen. Um 16 Uhr waren die Sporttaschen noch in Hamburg. Die Auslieferung in München erfolgte schon am nächsten Morgen – als „Speed-

time NextDay“ und wie gewünscht per Hebebühnen-Lkw. „Mensch, seid Ihr aber schnell“, freute sich Sandra Frey vom SOS-Kinderdorf e.V. in München und bedankte sich bei dem freundlichen Ascherl-Fahrer.



Ascherl donates transport to SOS Children's Village

„We are donating about 300 boxes filled with gym bags to the SOS Children's Village. But the goods have to be transported from Hamburg to Munich. Can you perform this as an in-kind donation?“ This was asked spontaneously by a good customer of Ascherl Hamburg. Martin Lembke, head of Ascherl in Hamburg, answered spontaneously in turn with „Of course we'll do it“, organised

the transport of the eleven pallets, and got on the forklift in shirt and tie to load the shipment himself. At 4:00 PM, the gym bags were still in Hamburg. The delivery arrived in Munich already on the next morning – as „Speedtime NextDay“ and, as desired, via tail-lift truck. „Man you're fast“, said Sandra Frey of SOS Children's Villages Munich joyfully and thanked the friendly Ascherl driver.

Multitalent feiert Anfang 2010 feierten Ludger Rumker und Elke Schmidt ihr Zehnjähriges in der Systemzentrale, nun darf auch Nadine Ulrich als erstes Eigengewächs die Korken knallen lassen. Als erste Azubine wurde sie in der Systemzentrale zur Bürokauffrau ausgebildet und blieb seither ihrem Arbeitgeber 24plus treu – allerdings in vielen Aufgaben, die das Multitalent mit Schwung und ansteckend guter Laune erledigt. Eine Weile lang übernahm sie im Leitstand den Tagesdienst, dann wieder Verwaltungsaufgaben. Seit geraumer Zeit ist die multitalentierte Hersfelderin „das Geld“ von 24plus. Sie bereitet die Buchhaltung aller Vorgänge vor, die nicht automatisiert vom Frachtclearing erledigt werden, also die Abrechnung der Hubs, der Frachtführer und aller weiteren Lieferanten. Ach ja, noch eins: Ulrich schreibt sich mit einem „l“ – nicht wie Jan Ullrich mit zweien. Es soll Leute geben, die das nach zehn Jahren noch nicht wissen.



All-rounder celebrates At the beginning of 2010, Ludger Rumker and Elke Schmidt celebrated their ten-year anniversary at the system headquarters. Now, as the first home-grown star, Nadine Ulrich can pop the corks as well. As the first trainee at the system headquarters she was trained as an administrative assistant and has remained loyal to her employer 24plus since – in many tasks which the all-rounder tackles with enthusiasm and a contagiously good mood. She took over the day service in the control station for a while and then handled administrative tasks again. For some time now, the all-rounder from Bad Hersfeld has been „the money“ of 24plus. She prepares the accounting for all those processes which are not automatically carried out by freight clearing, meaning the accounting of the hubs, forwarding agents, and all further suppliers. One more thing: Ulrich is spelled with one „l“ – not with two, like Jan Ullrich. Supposedly there are people who still do not know this, even after ten years.

24plus auf der logitrans Istanbul Die Türkei prosperiert und hat eine strategische Brückenfunktion zwischen Europa und Asien. Um Kontakte in den türkischen Logistikmarkt auszubauen, stellt 24plus in diesem Jahr auf der vom 8. bis 10. Dezember in Istanbul stattfindenden Fachmesse logitrans aus. Bei der Gelegenheit besucht die Messecrew auch die türkischen Logistikzentren des 24plus-Partners KLG Europe.

24plus at the logitrans Istanbul Turkey is prospering and functions as an important strategic link between Europe and Asia. In order to expand contacts in the Turkish logistics market, 24plus is going to exhibit at the Transport Logistics Exhibition logitrans in Istanbul, taking place from December 8 to 10, 2011. On this occasion, the convention team will also visit the Turkish logistics centres of 24plus partner KLG Europe.

Projekte professionell managen Die Systemzentrale steuert immer komplexere Projekte. Einen Überblick über die aktuellsten Projektmanagementmethoden hat sich im Sommer 2011 Cornelia Nieves verschafft. 24plus ermöglichte ihr den Zertifikatslehrgang zur „Projektleiterin IHK“ – eine 14tägige Weiterbildung in Vollzeit, verbunden mit einer umfangreichen Projektarbeit als Hausaufgabe und einer Präsentationsprüfung.

Managing projects professionally The system headquarters conducts ever more complex projects. In the summer of 2011, Cornelia Nieves gained an overview of the most recent project managing methods. 24plus provided her with a further training course that certifies her as project manager IHK (German chamber of commerce). This entailed 14 days of full-time further training connected with an extensive project as homework and a presentation test.

Aus Tradition modern



erfolgreich, etwa als regionales Distributionsdepot von Spirituosen, Sekt und Prosecco oder in der Lagerhaltung von Fertigmäxinen – und Autorädern. Das Geschäftsmodell: Autohändler lagern die Winter- und Sommerräder ihrer Kunden nicht bei sich selbst ein, sondern übergeben sie den Profis von Hermann Weber. Das Nischengeschäft hat überregionale Bedeutung erlangt, die Spedition investierte in Gestelle und eine Waschanlage für Räder. „Um für unsere Kunden attraktiv zu bleiben, entwickeln wir uns und unsere Dienstleistungen immer weiter“, erklärt Vertriebschef Marc Zeise. „Das gilt auch für Kunden mit speziellen Anforderungen.“ Einer dieser Kunden ist in Göttingen die Universität mit über 10.000 Mitarbeitern und über 25.000 Studenten. Zeise: „Für Studenten und Dozenten aus dem Ausland haben wir uns etwas einfallen lassen. Wir bringen nach ihrer Zeit in Göttingen den Hausstand zurück in die Heimat – nicht als Umzugsspedition, sondern im Überseecontainer.“

Gegründet wurde die Hermann Weber GmbH in Göttingen 1892. Die Lkw der Spedition gehören in Stadt und Land ganz selbstverständlich ins Bild. 1959 gelang es den findigen Spediteuren sogar, einen Lkw in den Heinz-Ehrhardt-Film „Immer diese Autofahrer“ einzuschmuggeln. Die Schleichwerbung in Schwarzweiß wirkt noch immer. Bis heute sprechen die Kunden die Mitarbeiter der Spedition auf die 52 Jahre alte Filmszene an. Auch vieles andere hat Tradition. Frachtführer fahren in der zweiten Generation für Hermann Weber, im Unternehmen werden 40-jährige Berufsjubiläen gefeiert, etliche Kunden halten Hermann Weber über ähnlich lange Zeiträume die Treue.

Das riecht nach Idylle, in Göttingen scheint die Welt noch in Ordnung zu sein. „Von wegen!“ Diese Aussage reizt Niederlassungsleiter Karl-Josef Daume zum Widerspruch: „Göttingen ist zu klein, um ein eigener Platz zu sein, also gelten Göttingen und das 40 Kilometer entfernte Kassel in der Logistik als ein Platz – auch für uns. Hier treten sich alle Konzerne und Mittelständler aller Kooperationen auf die Zehen. Und wir haben mehr als gut zu tun, in diesem Wettbewerb erfolgreich zu bestehen.“

Schwieriger Regionalmarkt

Und wie schafft die Spedition das? Vertriebsleiter Marc Zeise kommt zurück auf die Tradition: „Unsere Erfolgsfaktoren sind die Zuverlässigkeit, die Stabilität und die Seriosität, die wir auf die Kunden ausstrahlen. Diese Werte haben wir uns über Jahre und Jahrzehnte erarbeitet. Wir sind als Mittelständler Logistikdienstleister für Mittelständler. Dadurch, dass wir unsere Kunden verstehen, können wir ihnen auch helfen.“ Hinzu kommt ein breites Spektrum an modernen Logistikleistungen, die das 70-köpfige Team zuverlässig abwickelt.

Das Angebot umfasst Stückgut und Ladungsverkehre, Luft- und Seefracht, Lagerlogistik und Spezialitäten wie Drucksachenlogistik. Damit erreicht die Hermann Weber GmbH fast jeden Einwohner Deutschlands und auch viele Menschen in angrenzenden Ländern wöchentlich einmal zumindest indirekt: Die Spedition holt Werbeprospekte der Discounterketten aus Großdruckereien ab und distribuiert die Drucksachen über eigene Verkehre und das 24plus-Netz in Hub- und Direktverkehren an die Zeitungsdruckereien, wo die Prospekte als Beilagen in die Tageszeitungen gesteckt werden. Kommt die Werbung nicht rechtzeitig an, bleibt

die Ware unverkauft in den Regalen. „Deshalb ist es für uns von immenser Bedeutung, dass unsere Partner im 24plus-Netz unser Leistungsversprechen wahr machen“, appelliert Niederlassungsleiter Karl-Josef Daume. „Leistungsmängel führen zu sofortigen Konsequenzen!“

Nicht nur das Drucksachengeschäft ist international. Auch die Göttinger Luft- und Seefrachtabteilung des Logistiklers wächst stetig. Seit einem Jahr ist Hermann Weber sogar mit einer eigenen Niederlassung in Polen präsent, die internationale Transporte organisiert. Daume: „Durch die Anforderungen unserer Kunden haben wir schon in der Vergangenheit starke Polenverkehre aufgebaut. Mit einer Niederlassung bieten wir den Kunden jetzt auch eine eigene Präsenz vor Ort.“ Die Investition hat sich gelohnt: durch steigende Polenverkehre und auch durch neue Lagerlogistikgeschäfte beim östlichen Nachbarn. Besonders stolz ist Karl-Josef Daume auf die vielen Fremdsprachen, die bei Hermann Weber gesprochen werden: Englisch, Französisch und Türkisch sowieso, daneben Polnisch, Russisch und andere osteuropäische Sprachen.

Als Kontraktlogistiker ist die Hermann Weber GmbH ebenfalls

Lernende Organisation

Im akademischen Umfeld Göttingens versteht sich auch Hermann Weber als lernende Organisation und setzt



sich auf allen Hierarchieebenen mit Unternehmens- und Personalentwicklung auseinander. „Aber nichts ist von oben angeordnet“, sagt Karl-Josef Daume. Beispiel Teambildung: Die Mitarbeiter sind im Arbeitsalltag gut eingespielt und auch eine gut eingespielte Thekenmannschaft, wie sich bei den 24plus-Fußballturnieren immer wieder zeigt. Nachwuchssorgen kennt Daume nicht: „Nicht wir präsentieren uns auf Jobmessen. Das machen unsere Azubis – und zwar viel glaubwürdiger als ein mittelalterlicher Schlipsträger.“

Bilder: Hermann Weber

Traditionally modern

Hermann Weber GmbH was founded in Göttingen in 1892. The forwarding agency's trucks are a natural part of city and landscape. In 1959, the clever forwarders even succeeded in sneaking a truck into the well-known German Heinz Erhardt film "Immer diese Autofahrer". This product placement in black and white is still effective. Even today, customers still bring up the 52 year-old scene when talking to the forwarder's employees. Many other things have a tradition. Carriers are driving for Hermann Weber in the second generation, 40-year anniversaries are being celebrated in the company, and numerous customers have remained loyal to Hermann Weber over similar periods of time.

because we understand them." Additionally, the company offers a broad spectrum of modern logistics services, which are reliably handled by the 70 employee strong team. The range includes LCL traffic and freight transport, air and sea freight, warehouse logistics, and specialties such as logistics services for printed papers. Once a week, Hermann Weber GmbH thereby reaches almost every inhabitant of Germany and many people in neighbouring countries at least indirectly: The forwarder picks up advertising leaflets of discount store chains from printing plants and distributes the printed papers via their own traffics and the 24plus net in hub and direct traffics to the newspaper printers, where the leaflets are put into the daily papers. If the advertising leaflets don't arrive on time, the goods remain on the shelves unsold. "That is why it is of immense importance to us that our partners in the 24plus net realise our promised performance", says branch manager Karl-Josef Daume. "Performance deficits lead to immediate consequences!"



That sounds idyllic; all seems to be right with the world in Göttingen. "As if!" Branch manager Karl-Josef Daume begs to differ: "Göttingen is too small to be a location in its own right. Therefore, Göttingen and Kassel, which is 40 kilometres away, are considered a single location in logistics – even for us. Here, all groups and medium-sized companies of all cooperations step on each other's toes. And we have more than plenty to do in order to stay on top of the competition.

Difficult regional market

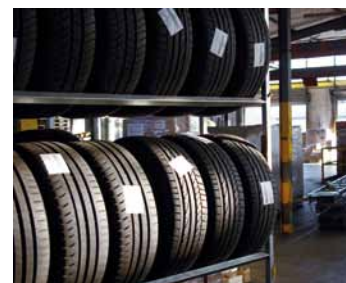
And how does the forwarding agency manage to do this? Sales manager Marc Zeise returns to tradition: "Our success factors are reliability, stability, and the integrity we communicate to customers. Over the years and decades, we have worked hard to earn those values. As a medium-sized company, we provide logistics services for medium-sized companies. We can help our customers

Not only the printed paper business is international. The Göttingen air and sea freight department of the logistician is growing as well. For a year now, Hermann Weber has been on site in Poland with an own branch which organises international transports. Daume: "Because of the customer's demands, we have already established extensive Poland traffics in the past. With a branch, we can now offer the customers a presence on site." The investment paid off through increasing traffics and new warehouse logistics business in Poland. Karl-Josef Daume is especially proud of the many foreign languages that are spoken at Hermann Weber: English, French, and Turkish of course, additionally Polish, Russian, and other Eastern-European languages.

Hermann Weber GmbH is just also successful as a contract logistician, for instance as a regional distribution depot of spirits, sparkling wine, and



Prosecco, or in the storage of manufactured fireplaces – and car wheels. The business plan: Car dealers do not store their customers' summer and winter wheels themselves, but give them to the professionals of Hermann Weber. The niche business has gained supraregional importance, the forwarder invested in mounts and a wheel washing system. "We are constantly enhancing ourselves and our services in order to stay attractive to the customers", explains sales manager Marc Zeise. "This also holds true for customers with special demands." In Göttingen, one of these customers is the university with over 10,000 employees and more than 25,000 students. Zeise: "We have come up with something for students and professors from abroad. After their time in Göttingen, we bring their household back home – not as a household moving firm, but by intermodal container."



Learning organisation

In the academic environment of Göttingen, Hermann Weber understand themselves as a learning organisation as well and look into business and personnel development on all levels of hierarchy. "But nothing is imposed from above", says Karl-Josef Daume. Example team building: The employees are well-synchronised, not only at work but also on the field, as they have proven repeatedly at the 24plus football tournaments. Concerns about young talents are alien to Daume: "We are not the ones presenting ourselves at career fairs. This is done by our trainees – and much more authentically than by a middle-aged guy in a suit."

Did you know?



Göttingen is a city with over 120,000 inhabitants in southern

Lower Saxony, about 40 kilometres north of Kassel and 100 kilometres south of Hanover. The city is globally famous for its Georg-August university. In a narrow sense, eight Nobel Prize laureates taught and researched here. If you also take into account the ones that worked in Göttingen only briefly, the list of the "Göttingen Nobel Prize miracle" grows to more than 20 names.

Neue Scannergeneration läuft!

Hardware steht – Software folgt in Kürze

Im Netz von 24plus gibt es eine neue Generation von Handskannern in der Zustellung. Die Hardware, als Referenzmodell für die Partner dient der Mobilscanner Motorola MC95, ist inzwischen in allen Depots eingetroffen und in den Betrieb gegangen. Vorerst laufen die Scanner allerdings mit der bisher eingesetzten Software. Sobald aber das neue 24plus-Intranet steht, das die Deutsche Telekom derzeit für 24plus auf der Basis einer hochsicheren und hochverfügbaren MPLS-Lösung errichtet, kann auch eine neue Version der Scannersoftware aufgespielt werden und in den Betrieb gehen. Hier ist das Referenzprodukt die Software-Suite cadisTransport TMS von Kratzer Automation. Sobald das erledigt ist, gibt es bei 24plus eine neue, nie dagewesene Qualität bei der Verfolgbarkeit von Sendungen.

In der Hauptsache übertreffen die neuen Scanner die früher eingesetz-

ten durch die Möglichkeit, Geodaten zu erzeugen und zu übermitteln. Nicht nur das Zustellfahrzeug wird geortet, vielmehr erhält jedes Packstück auf dem Lkw alle 15 Minuten einen Geodatenstempel. Damit hat der Disponent jederzeit den Überblick, was auf dem Fahrzeug passiert. Auch können die Kunden, die über einen Zugang zum 24plus-Portal verfügen, die Annäherung ihrer Packstücke direkt am PC verfolgen.

Aus Daten entsteht „Wahrheit“

Auch beim Vorgang der Ablieferung gibt es Neuerungen. Wie in der Vergangenheit wird der Abliefervorgang mit einem Zeitstempel, einer Statusmeldung und der Unterschrift des Empfängers dokumentiert. Neu hinzu kommt nun ein genauer Geodatenstempel. Gerade bei Empfängern, die mehrere oder besonders weitläufige Warenannahmestellen haben, ist damit eine neue Auskunftsqualität möglich. Auch verfügt der Scanner über eine integrierte Kamera, die hochauflösende und scharfe Bilder selbst bei schlechten Lichtverhältnissen liefert. Damit lassen sich



IT-Berater Reiner Joseph: Der neue Scanner bietet eine nie dagewesene Qualität bei der Verfolgbarkeit von Sendungen.

IT advisor Reiner Joseph: The new scanner offers a never seen before quality in the trackability of shipments.

Schäden dokumentieren – zugleich hat der Fahrer aber auch die Möglichkeit, einen Fotobeleg zu liefern, sollte die Warenannahme entgegen der Abmachung geschlossen haben. Die Fotos erhalten durch nicht manipulierbare Zeitstempel und Ortsmarkierungen Beweiskraft. „Damit“, so Reiner Joseph, IT-Berater von 24plus, „entsteht aus Daten Wahrheit!“

New scanner generation running!

Hardware finished, software soon to follow

In delivery, there is a new generation of hand-held scanners in the 24plus net. The hardware – the reference model for the partners is the mobile scanner Motorola MC95 – has by now arrived in all depots and been put into operation. For the time being, the scanners are running with the hitherto used software. However, as soon as the new 24plus intranet is up, which Deutsche Telekom is currently erecting for 24plus on the basis of a highly secure and highly available MPLS solution, the new version of the scanner software can be installed and put into operation. The reference product here is the software suite cadisTransport TMS by Kratzer Automation. As soon as this is taken care of, there will be a never

seen before quality in the trackability of shipments at 24plus.

The new scanners are mainly superior to the older ones because of their ability to produce and transmit geodata. Not only the delivery vehicle is being tracked, every shipment on the truck receives a geodata stamp every fifteen minutes. Thereby, the dispatcher is aware of what is happening on the vehicle at all times. Customers with access to the 24plus portal can follow the approach of their shipments directly on their computer.

Data produces “truth”

There are also innovations in delivery. As in the past, the delivery process is documented by a time stamp, a status

update, and the recipient's signature. Brand-new is an exact geodata stamp. This provides those recipients who have multiple or spacious receiving points with a higher quality of information. The scanner is also equipped with a high-definition camera that delivers sharp pictures even in bad lighting conditions. This serves to document damages. At the same time, the driver also has the possibility of delivering photographic evidence, in case the receiving point is closed contrary to the arrangement. The photos

gain evidentiary value through time stamps and placemarks that cannot be manipulated. “Thereby”, says Reiner Joseph, IT advisor of 24plus, “data produces truth!”

