

24plus

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

3



Grüne Praxis

Auslastung, Routenplanung,
Netzwerkdichte, alternative Antriebe:
Das ist Green Logistics!

Green Practice

Efficiency, routeing,
network density, alternative engines:
This is Green Logistics!

7



Gefahrguttauglich

Das Special zum Thema Gefahrgut

Fit for Hazardous Goods

The special on hazardous goods

14



Die fixen Kundendorfer

Unterwegs in Berlin, Frankfurt,
Ludwigsburg, Schkeuditz und
Attendorn

The quick Kundendorfers

On the road in Berlin, Frankfurt,
Ludwigsburg, Schkeuditz and
Attendorn



4

Die Ermöglicher

Die Spedition Kleine wächst in allen Bereichen und bietet
jungen Menschen hervorragende Berufsperspektiven

The Enablers

Forwarding agency Kleine is growing in all areas and offers
excellent job perspectives for young people



Sehr geehrte Geschäftsfreunde,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

Netzwerksicherheit ist ein wichtiges Thema für ein Stückgutnetz. Nur bei hoher Netzwerkdichte können wir für unsere Partner und deren Kunden qualifizierte Leistungen erbringen. In dieser Ausgabe berichten wir über zwei neue Partner. Ein echter Neuzugang ist Kühne+Nagel in Lichtenfels. Damit haben wir neben dem Standort Stadtallendorf die zweite Niederlassung des Logistikkonzerns in unseren Reihen. Beim zweiten Partner ist die Situation eine andere. Die Kölner Emons Spedition hat die Geschäfte der Mittelrhein Spedition in Urmitz übernommen. Auch unter dem neuen Eigentümer bleibt Urmitz Netzwerkknoten von 24plus. Im Namen aller Kollegen wünsche ich Ihnen viel Erfolg und gutes Gelingen. Herzlich willkommen! Ebenfalls erwähnens- und berichtenswert ist, dass unser Partner aus Heidenheim, die Spedition Kentner, von der Ulmer Spedition Noerpel übernommen worden ist. Außer der Eigentümerstruktur ändert sich aber nichts.

Wie dicht ein Stückgutnetz ist, spielt auch beim Thema Green Logistics eine Rolle. Solange es den CO₂-freien Motor nicht gibt, wird es auch keine CO₂-freien Transporte geben. Bis dahin werden wir die größten Einspareffekte durch eine optimierte Verkehrsführung und Bündelungseffekte erzielen. Beim Thema Green Logistics haben wir in der Vergangenheit viel getan und wenig geredet. Auf Seite 3 stellen wir Ihnen vor, was wir erreicht haben – und wohin die Reise geht.

Gerne wird beim Thema Nachhaltigkeit der Aspekt Gefahrgut unterschlagen. Wenn da etwas passiert, ist der Schaden für Mensch und Natur oft groß. Was wir tun, um Gefahrgut sicher zu transportieren, zeigen wir Ihnen im Themenspecial ab Seite 7. Diese Ausgabe ist also grün. Nebenbei: Das Papier für unsere Zeitschrift stammt aus verantwortungsvoll genutzten Quellen.

Ihr

Peter Baumann
Geschäftsführer
24plus logistics network

Dear business partners,
dear members of staff,

network stability is an important topic for an LCL net. Only with high network density we can provide qualified services for our partners and their customers. In this issue we introduce you to two new partners. Kühne+Nagel Lichtenfels is a genuinely new member. Thereby, we have the second branch office of the logistics group among our ranks, in addition to the Stadtallendorf location. The situation is different for the second partner. Cologne-based forwarder Emons has assumed the business of the forwarding agency Mittelrhein in Urmitz. Under its new owner, Urmitz remains a node of the 24plus network. In the name of all colleagues, I wish you great success and all the best. A warm welcome! It is also worth mentioning and covering that our partner from Heidenheim, forwarder Kentner, has been assumed by forwarding agency Noerpel from Ulm. However, nothing changes except for the ownership structure.

How dense an LCL network is plays a role for Green Logistics as well. As long as there are no CO₂ free engines, there will be no CO₂ free transports. Until then, we will achieve the largest savings through optimised traffic routing and bundling effects. In the past, we have done lots and talked little regarding Green Logistics. On page 3, we present you what we have achieved – and where this road is taking us.

Hazardous goods are an aspect of sustainability which is gladly neglected. If things go wrong, the damage to man and nature is often great. What we do in order to safely transport hazardous goods is the topic of our special from page 7 onwards. Hence, this issue is "green". By the by: The paper for this magazine comes from responsibly used sources.

Your

Peter Baumann
Executive Officer
24plus logistics network

Vorsprung in der grünen Praxis /
Head Start in Practicing Green 3

Spedition Kleine: die Ermöglicher /
Forwarder Kleine: the Enablers 4

Neu im Netz:
Kühne+Nagel Lichtenfels /
New to the Net:
Kühne+Nagel Lichtenfels 6

24plus ist gefahrguttauglich /
24plus is fit for Hazardous Goods 7

Emons macht den Mittelrhein /
Emons takes the Middle Rhine 11

Joystick: Fahrerschulung im Hub /
Joystick: Driver Training in the Hub 12

Alles unter Kontrolle:
Hub Control Center /
Everything under Control:
Hub Control Centre 13

Die fixen Kunzendorfer:
Unterwegs in Berlin, Frankfurt,
Ludwigsburg, Schkeuditz und
Attendorf /
The quick Kunzendorfers:
On the Road in Berlin,
Frankfurt, Ludwigsburg,
Schkeuditz and Attendorf 14

Prolog II: Start mit Hindernissen /
Prolog II: Bumpy Start 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) Spedition Kleine, Gustke Logistik, Kunzendorf, Spedition Kleine

Vorsprung in der grünen Praxis!

Als am 2. Januar 2000 – das ist über zwölf Jahre her – die 24plus-Partner erstmals das neue Hub in Hauneck ansteuerten, waren einheitliche Doppelstocktrailer im Einsatz, auf denen gut 40 Prozent mehr Sendungen Platz finden als auf normalen Trailern. Damals ging es um die Optimierung des Laderaums, um Ladungssicherung und die Minimierung von Schäden. Green Logistics war kein Thema.

Heute ist das anders. Immer mehr Kunden geben sich mit allgemeinen Aussagen über die Vorteile der Doppelstockverladung nicht mehr zufrieden und erwarten von ihrem Logistikdienstleister genaue Zahlen über den CO₂-Ausstoß. Daher wird 24plus in diesem Jahr ein Projekt starten, um diesen theoretischen Überbau nachzuliefern. Ziel ist, der Norm entsprechende, aussagefähige CO₂-Werte für jede Sendung zu ermitteln. Das Rechenmodell ist ziemlich komplex. Stückgutverkehre sind mehrfach



Heute im Einsatz: der Hybrid-Lkw bei Gustke Logistik.

Already on tour: diesel-electric hybrid trucks at Gustke Logistik.

gebrochen, die Sendungsstrukturen heterogen, es gibt unterschiedliche Bündelungseffekte und verschiedene regionale Gegebenheiten. Dennoch sollen alle heutigen Werte am Ende in eine einfache und übersichtliche Stückgutabelle einfließen.

Die Tabelle dient als Vergleichsmaßstab für die Zukunft. Denn das nächste Ziel lautet, weiteres Optimierungspotenzial aufzuspüren. Bei der

Fahrzeugtechnik sind allerdings die Nutzfahrzeughersteller gefordert. Konventionelle Dieselmotoren sind bereits auf einem guten Stand. Ein 40-Tonner braucht 30 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Das ist kaum mehr, als drei Mittelklasseautos schlucken, die zügig auf der Autobahn unterwegs sind. Der dieselektrische Hybrid ist im Nutzfahrzeugbereich erst in der Testphase, so bei den

24plus-Partnern Gustke Logistik in Rostock und Ritter Logistik in Hannover. Allerdings sind diese Fahrzeuge in der Anschaffung teuer. Selbst wenn ein Dieselhybrid im Verteilerverkehr zehn bis 15 Prozent weniger Kraftstoff verbraucht, amortisiert sich die Investition nie. Aber auch ein verbrauchsarmes Fahrzeug hilft wenig, wenn das Fahrverhalten unwirtschaftlich ist. Deshalb wirken die 24plus-Partner seit Jahren über Schulungen darauf ein, dass die Fahrer nicht mit dem Bleifuß unterwegs sind.

Beim CO₂-Ausstoß fällt auch wesentlich ins Gewicht, wie dicht die Stopps bei der Abholung und Zustelltour sind – und ob die Fahrer auf der Zustellfahrt Sendungen abholen können.

Wo beim CO₂ der größte Effekt zu erzielen sein wird, ist heute schon klar: Die grünen Logistiker sitzen in der Versandabteilung der Kunden und in der Dispositionsabteilung der Spediteure.

Head Start in Practicing Green!

When the 24plus partners approached the new hub in Hauneck for the first time on January 2, 2000 – more than twelve years ago – standardised double deck trailers, on which 40 per cent more shipments could be stored than on regular trailers, were in use. Back then, it was all about optimising loading space, securing cargo and minimising damages. Green Logistics was not an issue. Today, things are different. More and more customers no longer settle for generic statements about the advantages of double deck loading and expect exact CO₂ emission data from their logistics service provider.

That is why this year, 24plus will start a project in order to provide this theoretical framework. The goal is to gather meaningful CO₂ data for every shipment in accordance with the norm.

The calculation model is very complex. LCL traffics are split up several times, the shipment structures are heterogenous and there are different bundling effects and diverse re-

gional conditions. Nevertheless, all data is supposed to come together in one simple and clear LCL table in the end.

The table serves as a benchmark for comparison in the future, because the next goal is to locate further po-

tential for optimisation. However, the burden lies with the manufacturers in automotive engineering. Conventional diesel engines are already at a good level. A 40 tonne truck needs 30 litres of diesel per 100 kilometres. That is barely more than three

medium-class cars use up during a speedy drive. The diesel-electric hybrid for commercial vehicles is only at the testing stage, for example at the 24plus partners Gustke Logistik in Rostock and Ritter Logistik in Hannover. However, purchasing these vehicles is expensive. Even if a diesel-hybrid consumes 10 to 15 per cent less fuel in distribution traffic, the investment never amortises. A fuel-efficient vehicle is not helpful if driving behaviour is uneconomical. That is why for years the 24plus partners have been instructing the drivers not to drive at full throttle. Regarding CO₂ emissions, it is also significant how close the stops on the pick-up and delivery tour are – and whether the drivers can pick up shipments on the delivery tour.

The biggest impact

It is already apparent where the biggest impact can be made in reducing CO₂ emissions: The Green logisticians are in the customers' dispatch department and the forwarders' disposition.



Auslastung ist grün! Seit 2000 setzt 24plus im Hubverkehr auf die Doppelstockverladung.

Optimising loading space is green! Since 2000 double deck trailers are in use on hub lines.

Die Ermöglicher



Die Spedition Kleine hat sich ungewöhnlich dynamisch entwickelt. Ebenso ungewöhnlich ist dieses Porträt – in dem vier Mitarbeiter des Führungskreises die Erfolgsfaktoren des Unternehmens benennen.

Als die 1899 gegründete Spedition Kleine 1997 ihre Speditiionsanlage in Grevenbroich-Kapellen bezog, schien diese für alle Ewigkeiten gebaut. Doch schon 2006 erweiterte der 24plus-Partner die Anlage im großen Stil. Seit

dem beträgt allein die Umschlagfläche 7.000 Quadratmeter. Zum Vergleich: Das 24plus-Zentralhub ist genauso groß. 2011 baute Kleine ein Logistikzentrum im benachbarten Jüchen – mit 82.000 Quadratmeter Grund, 40.000 Quadratmeter Halle und Platz für rund 50.000 Europaletten. Sicher, an Rhein und Ruhr gibt es für Logistiker viel zu holen. Aber entsprechend stark ist der Wettbewerb. Am Standort allein kann das Wachstum der Spedition Kleine nicht liegen. Dafür aber an vielen Erfolgsfaktoren im Unternehmen.



Flache Hierarchien,

sagt Ann-Kathrin Birschel, Assistentin der Geschäftsleitung. „Wir sind groß genug, um Know-how in allen Bereichen vorzuhalten. Und wir können flexibel agieren. Dies liegt an unseren Führungsprinzipien. Jede Führungskraft hat einen eigenen, weitreichenden Entscheidungsspielraum. Geht es um bereichsübergreifende Projekte, sind die Entscheidungswege kurz. Geführt wird im Team. Jungen Talenten bietet die Spedition Kleine hervorragende Perspektiven. Wir bilden Kaufleute für Speditiions- und Logistikdienstleistungen, Fachkräfte für Lagerlogistik und Berufskraftfahrer aus. Um diese Talente zu gewinnen, investieren wir in professionelles Personalmarketing. Die besten Azubis von heute sind die Führungsmannschaft der nächsten Generation.“



Noch Fragen? Any questions?
www.spedition-kleine.de

sind wir mit 20 neuen 40-Tonnern unterwegs. Plane-Spiegel, Koffer, Thermoauflieger, Curtainsider – wir bieten alles an. Zur anderen Hälfte sind langjährige Unternehmer für uns tätig. Laderaummangel schlägt nicht gleich auf die Qualität durch. Unser Aktionsraum, das sind die 75 Kilometer rund um Grevenbroich. Das Gebiet reicht von der Niederländischen Grenze im Westen bis Köln und Bonn im Süden und umfasst im Norden und Osten das ganze Ruhrgebiet bis kurz vor Dortmund. Hier sammeln wir täglich rund 350 Tonnen Stückgüter ein. Beim Sendungseingang liegen wir bei 180 Tonnen, darunter viele Sendungen aus der Beschaffungslogistik. Die Kundenstruktur? Ein Mix aus Industrie und Handel. Die Wege in unserem Gebiet sind weit. Um wirtschaftlich zu arbeiten, müssen wir Routen und Stopps akkurat disponieren. Für den Kunden hat der große Aktionsraum sogar Vorteile. Weil wir die Mengen haben, unterhalten wir im Stückgut 35 tägliche Linien, überwiegend zu unseren Partnern im 24plus-Netz. Direktverkehre sind nicht nur wirtschaftlicher als Hubverkehre – die Lkw fahren auch später ab. Daher bieten wir unseren Kunden überall, im gesamten Aktionsraum, späte Abholzeiten an.“



Internationalisierung und Kundenorientierung,

sagt Vertriebsleiter Stephan Jansen. „Wir bemerken den Trend, dass unsere Kunden bei der Sendungsabwicklung und den Laufzeiten nicht mehr zwischen nationalen und internationalen Sendungen unterscheiden wollen. Genau das möchten wir den Kunden nun bieten. Die fortschreitende Europäisierung unserer Stückgutkooperation 24plus hilft uns dabei sehr. Unsere Kunden sind oft verblüfft, was wir in Europa schon alles auf die Beine stellen können und wo wir präsent sind. Nun entwickeln wir uns weiter und vergrößern unsere Europaabteilung. Eine andere Stärke ist unsere Kundenorientierung. Wir verstehen uns als Ermöglicher für alle unsere Kunden. Transport, Spedition und Kontraktlogistik, Vertrieb und Betrieb arbeiten bei der Spedition Kleine Hand in Hand.“



Projektwissen und Infrastruktur,

sagt Daniel Kleine, Chef der Kontraktlogistik. „In der Kontraktlogistik verfügen wir über weitreichende Erfahrungen. Wir wissen, welche Kennziffern nötig sind, um den Bedarf des Kunden richtig analysieren zu können, und welche Logistikprozesse zu implementieren sind, damit daraus eine kundenindividuelle Lösung mit Mehrwert entsteht. Zudem verfügen wir über eine hochprofessionelle Infrastruktur mit insgesamt 50.000 Quadratmetern Lagerfläche und rund 65.000 Palettenstellplätzen an den Standorten Grevenbroich und Jüchen, inklusive Gefahrgutlagerung für wassergefährdende und brennbare Stoffe. Das ist unter anderem wichtig für unsere Kernkunden und unterscheidet die Spedition Kleine vom Wettbewerb.“



Kompetenz im Verkehr,

sagt Danny Angerhausen, Leiter der Disposition. „Die Verkehrsleistung erbringen wir zur Hälfte mit einem eigenen Fuhrpark. Der besteht aus rund 30 modernen 7,5-Tonnern und 12-Tonnern im Nahverkehr. Im Fernverkehr

The Enablers

Forwarding agency Kleine has developed in an unusually dynamic way. Likewise, this portrait is unusual – in which four members of the management circle name their company’s factors of success.

When Kleine, founded in 1899, moved into their forwarding facility in Grevenbroich-Kapellen in 1997, it seemed that it was built for the ages. However, the 24plus partner greatly expanded the facility in 2006 already. Since then, the

handling area alone amounts to 7,000 square metres. By comparison: The 24plus central hub is just as big. In 2011, Kleine built a logistics centre in the neighbouring Jüchen – with 82,000 square metres ground, 40,000 square metres hall and space for roughly 50,000 euro-pallets. There is certainly a lot to handle for logisticians around Rhein and Ruhr. The competition is accordingly tough. The location itself cannot account for the growth of Kleine, but the many factors of success can.



7.000 Quadratmeter Umschlagfläche stehen in Grevenbroich zur Verfügung.

The handling area in Grevenbroich amounts to 7,000 square metres.



Flat Hierarchies,

says Ann-Kathrin Birschel, assistant to the management. “We are large enough to provide knowhow in all areas. Plus we can act flexibly. This is due to our leadership principles. Every manager has their own extensive scope for decision making. In inter-divisional projects, decisions are made quickly. The team is the leader. Kleine offers excellent perspectives for young talents. We train commercial clerks for forwarding and logistics, skilled workers for warehouse logistics and professional drivers. We invest in professional human resources in order to win these talents. The best trainees of today are the leaders of the next generation.”

Traffic Competence,

says Danny Angerhausen, head of disposition. “We achieve half of our traffic capacity with a self-owned fleet. It consists of around 30 modern 7,5 tonne and 12 tonne trucks in short distance traffic and 20 new 40 tonne trucks in long distance traffic. Tarpaulin bows, boxes, thermo covers, curtain sided trailers – we offer it all. Experienced companies take care of the other half. Loading space shortages do not directly affect quality. The 75

kilometres around Grevenbroich are our area of activity. From the Dutch border to the west, the area stretches to Cologne and Bonn to the south and envelopes the entire Ruhr region just short of Dortmund to the north and east. Here, we pick up roughly 350 tonnes of LCL per day. We have 180 tonnes of incoming shipments, including many shipments from procurement logistics. The customers? A mix of industry and trade. The routes in our area are long. In order to work economically, we have to accurately arrange routes and stops. For the customer, the large area of activity is actually advantageous. Because we have the volumes, we maintain 35 daily routes in LCL, predominantly to our partners in the 24plus net. Direct routes are not only more economical than hub traffics – the trucks also depart at a later time. Thereby, we offer our customers late pick-up times in our entire area of activity.”

Internationalisation and Customer Orientation,

says Stephan Jansen, head of sales. “We notice that our customers no longer want to differentiate between national and international shipments

as far as shipment handling and running times are concerned. This is exactly what we want to offer our customers. The advancing Europeanisation of our LCL cooperation 24plus greatly helps us in this endeavour. Our customers are often baffled at what we can already achieve in Europe as well as at the extent of our presence. Now, we are evolving further and expanding our Europe department. Another strength is our customer orientation. We see ourselves as enablers for all our customers. Transport, forwarding and contract logistics, sales and operation go hand in hand at Kleine.”

Project knowledge and Infrastructure,

says Daniel Kleine, head of contract logistics. “We have extensive experience in contract logistics. We know which key performance indicators are necessary in order to correctly analyse the customer’s needs and which logistics processes are to be implemented so that value added, customised solutions emerge. Furthermore, we have a highly professional infrastructure at our disposal: 50,000 square metres total storage area as well as roughly 65,000 pallet storage spaces at the

locations Grevenbroich and Jüchen, including storage of hazardous goods for water endangering and inflammable substances. This is important for our core customers and sets Kleine apart from the competition.

Did you know?



Grevenbroich (64,000 inhabitants) is part of the European Metropole

Region Rhein-Ruhr, with more than ten million inhabitants the populous and densely populated region of Germany. Grevenbroich lies between Düsseldorf (25 kilometres in distance), Cologne and Mönchengladbach (30 kilometres). Grevenbroich is called the „German capital of energy“. The city is surrounded by the largest coherent brown coal deposit in Europe.

Neu im Netz: Kühne+Nagel Lichtenfels

KÜHNE+NAGEL


Diese Nachricht brachte den Blätterwald zum Rascheln. Seit Anfang September ist die Niederlassung Lichtenfels des internationalen Logistikkonzerns Kühne+Nagel neuer 24plus-Partner. Der Stückgutverkehr wurde Anfang September aufgenommen. Vorerst wird die Niederlassung Lichtenfels täglich das 24plus-Zentralhub anfahren, die Aufnahme eines weiteren Verkehrs zum Regionalhub

Süddeutschland in Ludwigsburg sowie von Direktverkehren zu 24plus-Partnern ist geplant.

Mit der Niederlassung Lichtenfels stößt das zweite Haus von Kühne+Nagel zu 24plus. Schon seit September 2001 ist die K+N-Niederlassung Stadtallendorf (seinerzeit noch unter der Firmierung Pracht Spedition + Logistik GmbH) Mitglied im 24plus Netz. „Oberfranken haben wir bislang über Partner

in Nürnberg, Würzburg sowie in Reichenbach in Thüringen abgedeckt und mussten entsprechend lange Wege gehen“, erklärt 24plus-Geschäftsführer Peter Baumann. „Wir freuen uns darüber, dass nun mit Kühne+Nagel Lichtenfels ein in dieser Region fest verwurzelter, mengenstarker und namhafter Partner zu uns gekommen ist.“

Joachim Beck, Leiter der K+N-Niederlassung Lichtenfels, sieht als

neuer 24plus-Partner die Möglichkeit, die steigenden Stückgutmengen zusätzlich zum eigenen Netz qualifiziert in einem starken europaweiten Kooperationsnetz zu platzieren: „Wir kennen die Leistungsfähigkeit von 24plus durch unsere Kollegen aus Stadtallendorf. Durch Hubverkehre und die geplanten Direktverkehre wird unsere Verkehrsführung noch effizienter und wirtschaftlicher werden.“



Der neue Partner im Stenogramm The new partner at a glance

Umschlagbereich	3.000 Quadratmeter
Handling Area	3,000 Square Metres
Lagerbereich	10.000 Quadratmeter
Storage Area	10,000 Square Metres
Verladerampen	40
Loading Gates	40
Mitarbeiter	69
Staff	69
Nahverkehrsflotte	33 Fahrzeuge
Short Distance Fleet	33 Vehicles
Fernverkehrsflotte	15 Fahrzeuge
Long Distance Fleet	15 Vehicles
Internationaler Verkehr	10 Fahrzeuge
International Traffic	10 Vehicles



Niederlassungsleiter Joachim Beck
Joachim Beck, head of branch office

New to the Net: Kühne+Nagel Lichtenfels

This piece of news caused quite a stir. As of the beginning of September, the branch office in Lichtenfels of the international logistics group Kühne+Nagel is new 24plus partner. The LCL traffic began at the same time. For the time being, the branch office Lichtenfels will approach the 24plus central hub on a daily basis, another route to the regional hub for Southern

Germany in Ludwigsburg as well as direct routes to 24plus partners are planned.

Lichtenfels is the second branch office of Kühne+Nagel to join 24plus. The K+N branch office Stadtallendorf has been a member of the 24plus net since September 2001 (at that point still under the legal name of Pracht Spedition + Logistik GmbH). “Until now, we have serviced Upper

Franconia via partners in Nuremberg, Würzburg and Reichenbach in Thuringia and had to cover correspondingly long distances“, explains Peter Baumann, head of 24plus. “We are glad to have found a renowned, high-volume partner rooted in this region in the form of Kühne+Nagel Lichtenfels.“

As new 24plus partner, Joachim Beck, head of the K+N branch of-

ice Lichtenfels, sees the opportunity to professionally position the increasing LCL volumes in a Europe-Wide cooperation network in addition to their own net: “We are familiar with 24plus’ performance through our colleagues from Stadtallendorf. Our traffic routing will become more efficient and economical through hub traffics and the planned direct routes.“

24plus ist gefahrguttauglich!



Viele 24plus-Partner sind in die Lieferketten der chemischen Industrie eingebunden. Die Spedition Kleine (siehe auch das Porträt auf Seite 4) lässt hier einen Blick in ihr Gefahrgutlager zu.

Die Abwicklung von Gefahrgut ist komplex: Stofftabellen, UN-Nummern und Kennzeichnungspflichten, Notfallpläne, die 1.000-Punkte-Regel und Getrennhaltungsverbote, Schlechtwetterregeln, Limited Quantities, Ausnahmeregelungen und Regelungen für die Ausnahmen von der Ausnahme ... Das Thema ADR füllt monatlich mehrere Fachzeitschriften und regelmäßig ganze Bücher. Außerdem hat sich eine Beratungsindustrie gebildet, die sich mit der Gefahrgutabwicklung beschäftigt. Die Botschaft von 24plus dagegen ist einfach: Das 24plus-Netz ist europaweit gefahrguttauglich.

Viele 24plus-Partner sind in die Lieferketten der chemischen Industrie eingebunden. Für sie gehört Gefahrgut zum Kerngeschäft. Entsprechend stattlich sind die Gefahrgutmengen im 24plus-Netz. So ist auf den Zentralhubverkehren im langjährigen Mittel jede zehnte Sendung eine Gefahrgutsendung. Daher ist ein

netzwerkweit reibungsloser Ablauf nicht nur aus Gründen der Sicherheit wichtig. Auch die Wirtschaftlichkeit spielt eine Rolle. Jeder Partner kann an jedem Punkt des Netzwerks Gefahrgut einspeisen. Dieses geht anschließend durch viele Hände. Damit diese Sendungen das Stückgutnetz vorschriftsmäßig, sicher und effizient durchlaufen können – und jeder Partner informiert ist, was damit zu tun ist –, hat 24plus eine komplexe Systematik für die Gefahrgutabwicklung geschaffen. Sobald eine Kundensendung als Gefahrgut klassifiziert ist, wird eine Vielzahl an automatisierten Prozessen und Kontrollmechanismen angestoßen. Auch die Grundstrukturen des Stückgutsystems mit der Informationsverarbeitung und der Dokumentation, mit Mitarbeiterschulungen und Audits sind auf die Gefahrgutabwicklung zugeschnitten.

Mehr dazu, wie 24plus Gefahrgut auf vielen Ebenen sicher und effizient organisiert, lesen Sie auf der nächsten Seite.

Gefahrgut im 24plus-Netz

- ⚠ Im europäischen Landverkehrsnetz von 24plus sind lediglich Gefahrgüter der Klassen 1 (außer UN 0337), 6.2 und 7 sowie 4.1-Stoffe mit Klassifizierungscode SR2 und UN-Nummern 3101, 3102, 3111, 3112, 3221, 3231 und 3232 von der Beförderung ausgeschlossen.
- ⚠ Für einige Destinationen, etwa beim Fährverkehr auf Inseln, wird kein Transport von Gefahrgut angeboten. Bei Seefracht mit 24plus SeaCargo gelten ebenfalls gesonderte Bedingungen.
- ⚠ Trotz des höheren Abwicklungsaufwands gelten für ADR-Sendungen dieselben Laufzeiten wie für normale Güter.
- ⚠ Die meisten 24plus-Produkte sind für Gefahrgutsendungen verfügbar, etwa die Termindienste der Speedtime-Produktfamilie, die Spät- und Samstagzustellung mit 24plus ExtraTime, die Beschaffungslogistik mit 24plus Prolog oder Bar- und Schecknachnahmen mit 24plus CashService.
- ⚠ Mit 24plus Thermo bietet 24plus außerdem den frostfreien Transport zu jeder Jahreszeit. Da viele Chemikalien kälteempfindlich sind, ist 24plus Thermo bei winterlichen ADR-Sendungen der Renner.
- ⚠ Mit dem Behältermanagement bietet 24plus ein Werkzeug zur Verwaltung von Kundenbehältern an – auch für ADR-IBCs.

Faktor Informationstechnologie und Dokumentation

„Das A und O in einem Stückgutnetz sind der Sendung vorausseilende Da-



Reiner Joseph,
24plus IT-Verantwortlicher
24plus IT coordinator

ten“, sagt Reiner Joseph, IT-Verantwortlicher von 24plus. „Damit weiß jeder Partner vorab, wie mit einer Sendung zu verfahren ist.“ Der im 24plus-Netz eingesetzte Fortras-Datenstandard ermöglicht es, bei der Datenübermittlung alle Gefahrgutinformationen „mitzuziehen“. Dies ist wichtig, um für jedes Fahrzeug die Gefahrgutpapiere zu erstellen. Schließlich ändert sich mit jedem Umschlag die Zusammensetzung der Ladung. Auch muss an jedem Knotenpunkt für jedes Fahrzeug neu berechnet werden, ob es nach der Abfahrt noch unter die 1.000-Punkte-Regel fällt oder ob eine Kennzeichnungspflicht besteht. „Wir haben auf dem Weg zur papierlosen Spedition viel erreicht“, erklärt Reiner Joseph. „Beim Gefahrgut sind Papiere aber zwingend vorgeschrieben. Also haben wir uns dafür eine Lösung einfallen lassen.“ So führt jeder Fahrer auf den Hubverkehren eine Gefahrgutmappe bei sich. Darin werden zum einen die Papiere der einzelnen Gefahrgutsendungen abgelegt – in den bekannten roten Gefahrgutumschlägen. Zum anderen gibt es als Übersicht über alle geladenen Gefahrgüter ein Gefahrgutbordero. Das hat zwei Vorteile: Muss ein Fahrer bei einer Kontrolle länger in den Unterlagen kramen, verhängen kritische Beamte von Polizei und BAG bereits Geldbußen. Zum anderen sind bei einem Unfall Feuerwehren, THW und Sanitäter mit einem Gefahrgutbordero sofort im Bild, was das Fahrzeug geladen hat. Und hier ist der Faktor Zeit oft entscheidend.

Faktor Kontrolle

Zwei- bis dreimal im Jahr kommt Carsten Klee mit einem vierköpfigen Team zu 24plus ins Zentralhub – und macht eine Razzia. Natürlich keine echte. Aber das Team von „Klee Sicherheit“ verhält sich während seiner Prüfung exakt so, wie die Vertreter des Ordnungsamtes und anderer Aufsichtsbehörden vorgehen würden. Auf mehreren Ebenen untersuchen die Gefahrgutexperten das Geschehen. Zuerst prüfen sie in der Welt der Daten, ob Gefahrgutsendungen korrekt angemeldet sind. Dann schauen sie kritisch in die Papiere. Aber das ist nur die Theorie, der Soll-Zustand. Die meiste Zeit überprüfen die Experten auf der Halle, ob sich das, was Daten und Papiere besagen, mit dem tatsächlichen Bild deckt: Sind die avisierten Sendungen da? Sind sie korrekt mit Gefahrguthinweisen bezettelt? Stimmt die Ladungssicherung? Sind die Bezeichnungen in den Papieren korrekt? Sind die vier Fässer, wie im Papier beschrieben, tatsächlich Fässer – oder stehen in Wahrheit nicht vier Kanister auf der Palette? „Das ist ein deutlicher Unterschied“, erklärt Carsten Klee. „Bei einem Gefahrgutunfall gehen die Feuerwehren mit schwerem Atemschutz los und suchen vier Fässer und keine Kanister. Jede Fehlinformation kann schwerwiegende Folgen haben!“

Am schwierigsten ist es festzustellen, ob sich eine Gefahrgutsendung ins Hub eingeschlichen hat, ohne als solche deklariert zu sein. „Aber hier helfen 15 Jahre Erfahrung“, erklärt Carsten Klee. Oft reicht ihm ein Werbeaufkleber, um zu erahnen, dass eine Sendung undeklariertes Gefahrgut enthält. Ebenfalls haben

die Experten einen geschulten Blick dafür, ob Gefahrgut unsachgemäß verpackt worden ist. Auch Notfallpläne und das Sicherheitsequipment werden unter die Lupe genommen. Und wehe, Klees Team findet eine Schwachstelle. Sofort klappen die Experten ihre Notebooks auf und protokollieren den Verstoß für ihren Abschlussbericht. Dann ist es an der Systemzentrale, die Abweichungen zu ahnden. Harmlosere Fehler ziehen einen Rüffel nach sich. Ist die Sicherheit gefährdet, hagelt es ein Strafgeld für den Partner, selbst wenn dieser im guten Glauben gehandelt hat und das Versäumnis ursprünglich beim Versender liegt. Denn zur Sorgfaltspflicht des Spediteurs gehört, die Angaben und Waren des Kunden zu prüfen. Die meisten Kunden reagieren dankbar, wenn sie auf Sicherheitslücken hingewiesen werden. Manche Verlader übernehmen sogar freiwillig das Strafgeld des Partners. Das Geld fließt dann in den Gefahrgutbereich. Damit finanziert 24plus Mitarbeiterschulungen.

Faktor Mensch

„Der größte Unsicherheitsfaktor im Gefahrgut ist der Mensch.“ Ludger



Ludger Rumker,
24plus Leiter Qualitätsmanagement
Head of 24plus quality management

Rumker, Leiter des Qualitätsmanagements bei 24plus, hat trotzdem ein positives Menschenbild behalten: „Niemand geht absichtlich falsch mit Gefahrgut um. Deshalb ist der Mensch auch der größte Sicherheitsfaktor im Gefahrgut. Vorausgesetzt, der Mitarbeiter ist für das Thema Gefahrgut sensibilisiert und geschult.“ 24plus lässt sich diese Schulung einiges kosten. Alle Mitarbeiter kommen regelmäßig in den Genuss von Gefahrgutschulungen. Mit der Übernahme von Verantwortung steigt die Intensität der Fortbildung. Für Aufsichten, Teamleiter und Schichtleiter gibt es spezielle ADR-Fortbildungsprogramme. Auch alle neuen Mitarbeiter im Zentralhub werden vor dem Antritt ihrer Tätigkeit präzise eingewiesen, was sie im Umgang mit Gefahrgut zu beachten, zu tun und zu lassen haben.

Faktor Netzwerk

„Das Zentralhub ist ein wichtiger Teil unseres Netzes, aber eben



Stefan Grenzebach,
24plus QM-Auditor
24plus QM auditor

nur ein Ausschnitt“, weiß Stefan Grenzebach, QM-Auditor bei 24plus. „Es geht im Netzwerk aber darum, dass alle Partner auf allen Ebenen vorschriftsmäßig mit Gefahrgut umgehen.“ In den Häusern der 24plus-Partner tragen deren Gefahrgutbeauftragte dafür die Verantwortung. Dennoch nimmt das Thema Gefahrgut im Auditkatalog der Stückgutkooperation einen wichtigen Part ein. Grenzebach: „Alle Partner haben nachzuweisen, dass sie ADR-konform arbeiten. Besonders genau schauen wir bei den Audits darauf, wie sauber die Daten der Gefahrgutsendungen sind. Denn nur das, was von vornherein richtig deklariert ist, kann in unserer Logistikkette an allen Stationen richtig bearbeitet werden.“



Beim Besuch im Hub fotografiert das Team von „Klee Sicherheit“ alle Gefahrgutsendungen. Die Bilder gewinnen keinen Schönheitspreis – wichtig ist die spätere Auswertung.

24plus is fit for Hazardous Goods!

Handling hazardous goods is complex: Substance tables, UN numbers, labelling obligations, contingency plans, the 1000 points rule, separation requirements, bad weather regulations, limited quantities, exceptional rules and rules for the exception... The topic ADR fills several trade magazines on a monthly and entire books on a regular basis. Additionally, a consulting industry has formed which covers the handling of hazardous goods. In contrast, 24plus' message is simple: The 24plus net is fit for hazardous goods throughout Europe.

Many 24plus partners are integrated into the delivery chains of the chemical industry. For them, hazardous goods are part of the core business. Hazardous goods volumes within the 24plus net are correspondingly large. By a long-term average, every tenth shipment in 24plus hub traffics. Therefore, a smooth, network-wide process is important not only for security reasons. Economic efficiency also plays a role.

Every partner can feed hazardous goods into the network at any node. From there, it passes through many hands. In order for the shipments to pass through the LCL net securely, efficiently and according to regulations – and for every partner to know what to with it – 24plus has created a complex system for handling hazardous goods. As soon as a customer shipment is classified as hazardous, a multitude of automated processes and control mechanisms is triggered. The basic structures of the LCL system with information processing and documentation, with staff training and audits are tailored to handling hazardous goods as well.

More on how 24plus securely and efficiently organises hazardous goods on many levels can be found on the next page.



Many 24plus partners are integrated into the delivery chains of the chemical industry. Here, forwarding agency Kleine (see portrait on page 4) gives us an insight into their hazardous goods storage.

Hazardous goods at 24plus

- ⚠ In the European overland net of 24plus, only hazardous goods belonging to classes 1 (except for UN 0337), 6.2 and 7, as well as 4.1 substances with classification code SR2 and UN numbers 3101, 3102, 3111, 3112, 3221, 3231 and 3232 are excluded from transport.
- ⚠ For some destinations, for example ferry traffic to and from islands, no transport of hazardous goods is offered. Sea freight with 24plus SeaCargo is also subject to separate terms.
- ⚠ Despite the increased processing effort, the running times for regular shipments apply to ADR shipments as well.
- ⚠ Most 24plus products are available for hazardous goods shipments, such as the scheduled services of the Speedtime family, late and saturday delivery with 24plus ExtraTime, procurement logistics with 24plus Prolog or cash and cheque on delivery with 24plus CashService.
- ⚠ With 24plus Thermo, 24plus also offers frost-protected transport throughout the year. As many chemicals are susceptible to cold, 24plus Thermo is a hit for ADR shipments during the winter.
- ⚠ With container management, 24plus offers a tool for administrating customer containers – for ADR-IBCs as well.



Factor Information Technology and Documentation

"The nuts and bolts of an LCL net are data that precede the shipment", says Reiner Joseph, IT coordinator at 24plus. "Thereby, every partner knows how to treat a shipment ahead of time." The Fortras data standard used in the 24plus net makes it possible to take along all hazardous goods information in data transmission. This is important in order to create hazardous goods documents for each vehicle. After all, the load composition changes every time it is handled. Additionally, it needs to be calculated at every node for each vehicle whether it is still subject to the 1000 points rule upon departure or whether a labelling obligation applies. "We have achieved a lot on our way to paperless forwarding", explains Reiner Joseph. "In dealing with hazardous goods, however, documents are mandatory. Therefore, we have come up with a solution." Every driver has a hazardous goods folder with him on hub routes. On the one hand, it contains the documents of the separate hazardous goods shipments – in the famous red hazardous goods envelopes. On the other hand, there is a hazardous goods bordereau which gives an overview of all loaded hazardous goods. This has two advantages: If a driver has to search for the documents for too long during a check, critical officers of the police and the Federal Office for Goods Transports



Auf den Zentralhubverkehren ist jede zehnte Sendung eine Gefahrgutsendung.

Every tenth shipment in 24plus hub traffics is a hazardous goods shipment.



will issue fines. Moreover, should an accident occur, fire departments, the Federal Agency for Technical Relief and paramedics are immediately informed about the vehicle's load by the hazardous goods bordereau. Here, the factor time is often decisive.

Factor Control

Two or three times a year, Carsten Klee visits the 24plus central hub with a team of four – and conducts a raid. Not a real one, of course. But the team of "Klee Security" acts just like representatives of a regulatory authority would during their inspection. The hazardous goods experts examine multiple levels. First, they check whether hazardous goods shipments are properly registered. Then, they take a critical look at the documents. But this is only theory, the target state.

Most of the time, the experts are in the hall, checking whether what documents and data claim corresponds with the actual picture: Are the pre-announced shipments here? Are they correctly labelled with dangerous goods indicators? Is the load correctly secured? Are the terms in

the documents correct? Are the four barrels, as the documents claim, actually barrels – or does the pallet hold four canisters instead? "That is a significant difference", explains Carsten Klee. "When a hazardous goods accident occurs, the firefighters, wearing heavy breathing apparatuses, are looking for barrels and for not canisters. Every misinformation can have serious consequences!" The most difficult task is ascertaining whether a dangerous goods shipment has entered the hub without being declared as such. "15 years of experience help in that respect", explains Carsten Klee. Oftentimes, an advertising label will suffice in order to arouse the suspicion that a shipment contains undeclared hazardous goods. The experts also have a keen eye for telling whether hazardous goods have been improperly packed. Contingency plans and security equipment are inspected as well. And Klee's team better not find any weak spots. The experts instantly open their laptops and record the infraction for their final report. Then it is up to the headquarters to inflict a penalty. Lesser infractions elicit a

reprimand. If security is jeopardized, the partner will be fined, even if they acted with good intentions and the fault originally lies with the sender. Part of the forwarder's duty of care is checking the customer's goods and data. Most customers react thankfully when gaps in security are pointed out to them. Some loaders even voluntarily pay the partner's fine. The money then flows into the hazardous goods sector. With this, 24plus finances employee training.

Factor Human

"The greatest element of uncertainty in hazardous goods is humans." Ludger Rumker, head of quality management at 24plus, still maintains a positive image of humanity: "Nobody treats hazardous goods incorrectly on purpose. That is why humans are also the greatest safety factor in hazardous goods, assuming that the employee has been trained and sensibilised for dealing with hazardous goods." 24plus invests quite a bit for this training. All employees regularly benefit from hazardous goods training. The training's intensity increases with the assumption of responsibility. There are special ADR training programs for supervisors, team and shift leaders. Additionally, all new employees at the central hub are instructed precisely in the do's and don'ts of handling hazardous goods before taking up their duty.

Factor Network

"The central hub is an important part of our net, but only one of many", says Stefan Grenzebach, QM auditor at 24plus. "The network is about all partners handling hazardous goods according to regulations on all levels." At the individual 24plus partners, the hazardous goods commissioners are the ones who have this responsibility. Nevertheless, hazardous goods are an important topic in the audit catalogue of the LCL cooperation. Grenzebach: "All partners have to verify that they work in accordance to ADR standards. During the audits, special attention is paid to how clean the data of the hazardous goods shipments is. Only correctly declared shipments can be processed properly at all stations of our logistics chain."

Emons macht den Mittelrhein

Die roten Wechselbrücken mit dem Firmennamen in der typischen, fein geschlungenen Schreibschrift findet man vor vielen Speditionsanlagen der 24plus-Partner. Zwischen der Speditions- und Logistikgruppe Emons mit Hauptsitz in Köln und 24plus gibt es viele gute Kontakte und ein kollegiales Miteinander. Seit dem 1. August 2012 ist die Zusammenarbeit noch enger geworden. Emons hat den Betrieb des 24plus-Partners Mittelrhein Spedition Gith GmbH aus Urmitz nahe Koblenz übernommen und in eine Niederlassung umgewandelt. Damit

ist Emons der neue 24plus-Partner am Mittelrhein.

Mit den neuen Eigentümerverhältnissen ändert sich im Betrieb und für 24plus wenig. Der Standort bleibt, alle Mitarbeiter wechseln zu Emons. Geleitet wird die Niederlassung von Hans-Günter Huth, dem bisherigen Geschäftsführer der Mittelrhein Spedition. Sein Kollege Fritz Wiedemuth feierte im Juni seinen 65. Geburtstag und geht in Kürze in den Ruhestand. „Dies war auch der Grund für den Verkauf“, erklärt Wiedemuth. Wer ihm zum neuen Lebensabschnitt gratulieren will, muss sich spüten.

Fritz Wiedemuth ist nur noch einige Wochen im Geschäft und begleitet die Übergangsphase. In der müssen noch einige Formalitäten geklärt, ein neues IT-System in Betrieb genommen und die Verkehrsführung geändert werden. „Emons ist ein großes, aber immer noch ein mittelständisch denkendes und handelndes Traditionsunternehmen“, betont Hans-Günter Huth. „Wir sind froh, einen Käufer gefunden zu haben, der tickt wie wir. Wir können uns in der neuen Konstellation dynamischer entwickeln und unseren Kunden weiterhin hochinteressante Dienste anbieten.“



Der Name Emons steht seit 1928 für Kontinuität, ein hohes Maß an Zuverlässigkeit, flexible Dienstleistungen sowie für eines der wenigen mittelständisch-privaten Logistiknetzwerke in Deutschland. Das Unternehmen unterhält 74 Standorte weltweit, davon 41 in Deutschland.



Die Wechselbrücken mit dem typischen Emons-Schriftzug findet man vor den Speditionsanlagen vieler 24plus-Partner.

The swap trailers with the typical Emons lettering can be found in front of many 24plus partners' facilities.

Emons takes the Middle Rhine

You can find the red swap bodies with the company name in the typical ornate cursive font in front of many 24plus partners' facilities. There are many good contacts and a collegial togetherness between the forwarding and logistics group Emons with headquarters in Cologne and 24plus. As of August 1, 2012, the cooperation has grown even closer. Emons has assumed the operation of 24plus partner Mittelrhein Spedition Gith GmbH from Urmitz near Koblenz and converted it into a branch office. Thereby, Emons is the new

24plus partner on the Middle Rhine. Under the new ownership, little is changing within the company and for 24plus. The location remains the same; all employees are switching to Emons. The branch office is lead by Hans-Günter Huth, the hitherto managing director of the Middle Rhine forwarder. His colleague Fritz Wiedemuth celebrated his 65th birthday in June and is retiring soon. "This was also the reason for the sale", explains Wiedemuth. Those who want to congratulate him need to hurry. Fritz Wiedemuth will only remain in business for some weeks to

accompany the transitional period. During this period, a few formalities still have to be taken care of. Additionally, a new IT system needs to be put into operation and a change in traffic routeing has to be implemented. "Emons is a large, yet still medium-sized traditional company in thought and action", emphasises Hans-Günter Huth. "We are happy to have found a buyer who is on the same wavelength. In the new constellation, we are able to develop more dynamically and continue to offer our customers highly interesting services."

Since 1928, the name Emons stands for continuity, a high degree of reliability, flexible services as well as for one of the few private medium-sized logistics networks in Germany. The company maintains 74 locations worldwide, 41 of them in Germany.

Joystick

Satte 800 Tonnen Stückgut, verteilt auf 4.000 Packstücke, werden pro Schicht im Zentralhub von 24plus umgeschlagen. Für die 16 Staplerfahrer heißt das, je 250 Sendungen zu entladen und zu verladen. Da dreht man am Rad!

Das Lenkrad haben die 16 Elektrostapler der neuen Flotte noch, die seit März 2012 im Zentralhub im Einsatz sind. Die Gabel allerdings bedienen die 20 Staplerfahrer an den Geräten des Herstellers Still ganz einfach mit dem Joystick, während der Unterarm auf einer Ablage ruht. Das Arbeiten ist damit bedeutend ergonomischer und entspannter geworden. Natürlich erhielten Staplerfahrer bei der Umstellung eine Einweisung. Aber was heute fast wie das Daddeln an

der X-Box oder Playstation aussieht, war ein harter Lernprozess.

Dieser Lernprozess ist bis heute nicht abgeschlossen. Immer noch werden die Staplerfahrer regelmäßig geschult. Hintergrund ist aber nicht die neue Steuerung der Gabelstapler. Vielmehr geht es bei dem Programm um einen permanenten Verbesserungsprozess. Für die Fahrer ist die Schulung bezahlte Arbeitszeit. Die Investition rentiert sich. „Mit jeder Fortbildung steigt die Effizienz, dafür geht die Schadenquote zu-

rück“, freut sich Steffen Renner, Chef der 24plus hub logistics.

Schulung für Einsteiger

Besonders intensiv werden neue Staplerfahrer bei 24plus auf ihre Tätigkeit vorbereitet. Angesichts des Fachkräftemangels in der Logistikregion Nordhessen bezahlt 24plus hub logistics Neueinsteigern den Staplerschein. Auch erfahrene Staplerfahrer aus anderen Betrieben brauchen eine sorgsame Einarbeitung, wenn sie im Zentralhub an-

fangen. Vor allem die Doppelstockverladung verlangt neuen Kollegen einiges ab. Als Trainer sind externe Fachleute am Werk. Das ist Vorschrift – und sinnvoll. „Der Trainer hat einen unvoreingenommenen Blick auf unsere Fahrkünste“, erklärt Christof Peiker, einer der 20 Staplerpiloten im Hub. Für Ende 2012 bis Anfang 2013 ist im Zentralhub der nächste Schulungszyklus geplant. In mehrtägigen Veranstaltungen geht es dann vorrangig um das Thema Ladungssicherung, abgeleitet aus der VDI 2700.

Ein Crashkurs führt zum Crash. Daher werden die Fahrerinnen und Fahrer in mehreren Modulen insgesamt 50 Stunden ausgebildet. Die meisten Schäden entstehen beim zu tiefen Einfahren mit der Gabel.

A crash course will lead to a crash. That is why the drivers are trained in several modules over a total of 50 hours. Most damages are a result of underestimating the length of the fork.



Joystick

A whopping 800 tonnes of LCL, distributed on 4,000 packages, are handled per shift in the 24plus central hub. For the 16 fork-lift drivers, this means loading and unloading 250 shipments each. They are putting their shoulders to the wheel!

The 16 electronic fork-lifts of the new fleet, which have been in operation in the central hub since March 2012, still have a steering wheel. The fork on the machines of manufacturer Still, on the other hand, is controlled with a joystick by the 20 fork-lift drivers, with the lower arm positioned on an arm rest. This makes working significantly more ergonomic and relaxed. Of course, the fork-lift drivers were instructed upon readjustment. But what almost looks like playing on the X-Box or the Playstation was a tough learning process.



Seit März 2012 werden im Zentralhub 16 Elektro-Gabelstapler der Baureihe RX 20 des Herstellers Still eingesetzt, davon haben 15 eine Tragfähigkeit von 1,6 Tonnen, ein Stapler ist auf ein Packstückgewicht von 2,0 Tonnen ausgelegt. So lassen sich alle hub-konformen Sendungen bewältigen.

16 electronic fork-lifts of the RX 20 series of the manufacturer Still have been in use at the central hub since March 2012, 15 of which have a load bearing capacity of 1,6 tonnes. One lift is designed for a package weight of 2,0 tonnes.

This allows for handling all hub-conform shipments.

This learning process is still not finished today. Fork-lift drivers are still being trained regularly. The framework, however, is not the new method of steering the fork-lifts. The program is rather about a process

of permanent improvement. For the drivers, the training is paid work. This investment is worth it. „The efficiency increases with every training, while the damage quota simultaneously decreases“, Steffen Renner, head of

24plus hub logistics, is pleased to report. New fork-lift drivers especially are prepared intensively for their task at 24plus. In light of the skilled labour shortage in the logistics region of Northern Hesse, 24plus hub logistics pays for the beginners' fork-lift permits. Experienced fork-lift drivers from other companies also need careful instruction when they begin at the central hub. Double deck loading in particular is demanding of the colleagues.

Driving skills

External experts are responsible for the training. This is a rule – and a sensible one. „The trainer has an unbiased view on our driving skills“, explains Christof Peiker, one of the 20 fork-lift pilots in the hub. The next training cycle in the hub is planned for the end of 2012 until the beginning of 2013. The events, which span several days, will primarily focus on the subject of load securing, derived from VDI 2700.

Alles unter Kontrolle

Als das 24plus-Zentralhub am 2. Januar 2000 den Betrieb aufnahm, hatte es 75 Tore. Angesteuert wurde es von 45 Partnern mit 350 bis 400 Tonnen Stückgut im Gepäck. Im Leitstand saß eine Mitarbeiterin. Heute belegen 66 Partner 104 Tore, die Tonnage hat sich verdoppelt. Und im Leitstand? Sitzt eine Mitarbeiterin!

Allein mit Routine ist das nicht zu erklären. Auch nicht mit „Leistungsverdichtung“ – dem beschönigenden Begriff für immer mehr Stress im Job. Im Gegenteil. „Weil unsere Prozesse mit den Aufgaben mitgewachsen sind, ist es im Leitstand sogar ruhiger geworden“, erklärt Steffen Renner, Chef der 24plus hub logistics. „Das frühere Steuerungssystem, der Hub-

Manager, konnte die Abläufe verwalten. Mit dem Hub Control Center, das wir seit 2007 aufgebaut haben, können wir die Abläufe steuern.“

Jetzt in Echtzeit

Beim Aufbau des Systems und bei der Neuverteilung der Arbeitsschritte waren die Mitarbeiter im Hub über Workshops beteiligt. Sicht- und hörbarste Neuerung: Früher wurde zwischen Leitstand und Halle ungeheuer viel telefoniert oder mit Sprechfunkgeräten kommuniziert. Heute steht in der Halle ein Rechner. Er dient der Schichtleitung als „InfoTerminal“ und „MeldeCenter“. Jetzt genügt ein Klick mit der Maus, damit alle den Überblick haben. Beispielsweise, welcher Trailer an welches Tor der

Entladezone andockt oder welcher Trailer ausgeladen ist und wieder abziehen darf. Taucht diese Meldung auf dem Bildschirm auf, wirft die Hubdisponentin nur noch einen Kontrollblick auf die Monitore der Videoanlage und ruft den Fahrer auf seinem Handy an.

Das Hub Control Center hat nicht nur die Arbeit erleichtert, auch ist die Qualität im Hub gestiegen. Das Steuerungssystem ist in der Lage, alle Aktivitäten in Echtzeit abzubilden, auch werden alle Daten aus dem Videosystem synchron erfasst und gespeichert. Aus den Scans beim Be- und Entladen errechnet das System für jeden Trailer eine „Füllstandsanzeige“ in Form eines Balkendiagramms. Die Mitarbeiter im Leitstand und die Hal-

lenaufsicht wissen nun, wo noch Arbeit wartet. Durch den Abgleich mit den Daten aus den Borderos ist außerdem ersichtlich, ob sich Garantie- und Speedtime-Sendungen im Zulauf auf das Hub befinden, die unbedingt umgeschlagen werden müssen. Dann halten die Belader noch ein Plätzchen frei. Ist der Trailer beladen und verplombt, erhält die zum „CheckPoint“ aufgewertete Poststelle über das Hub Control Center den Auftrag, die Fahrzeugpapiere fertig zu machen. Auch dafür braucht niemand mehr zu telefonieren. „Wir können uns jetzt auf die wesentlichen Dinge konzentrieren – auf Verspätungen, Überhänge und Überzähligkeiten“, erklärt Hub-Disponentin Melanie Brandenstein, die den Leitstand im Wechsel mit ihren Kolleginnen Elke Schmidt, Sarah Rothenberger und dem neuen Kollegen Felix Yildiz besetzt. „Das Gute und Neue? Zum einen ist das die Vernetzung aller Systeme, die bisher einzeln angesteuert werden mussten. Zum anderen haben wir jetzt Realtime-Informationen zur Realtime-Steuerung.“

Mit dem Hub Control Center haben Melanie Brandenstein und ihre Kolleginnen und Kollegen alle Abläufe im Blick.

With the hub control centre, Melanie Brandenstein and her colleagues have all processes in sight.



Everything under Control

When the 24plus central hub started its operation on January 2, 2000, it had 75 gates. It was approached by 45 partners with 350 to 400 tonnes of LCL aboard. One employee was in the control centre. Today, 66 partners occupy 104 gates, the volume has doubled. And in the control centre? One employee!

Routine alone cannot account for this. Neither can “compression of performance” – the euphemism for more and more stress on the job. Quite the contrary. “Because our processes have grown along with our tasks, it has actually become quieter in the control centre”, explains Steffen Renner, head of 24plus hub logistics. “The former control system, the

hub manager, was able to manage the processes in the hub. With the hub control centre, which we have built up since 2007, we are able to control the processes.”

Now in Real Time

The employees in the hub were integrated into the setup process of the system and the redistribution of work steps in the form of workshops. The most visible and audible innovation: In the past, control centre and hall used to telephone or communicate via walkie-talkie an awful lot. Today, there is a computer in the hall. It serves as infoterminal and data logging center for the shift leader. Now, one mouse click suffices for everyone to gain an overview. For example,

which trailer docks at which gate of the unloading zone or which trailer is unloaded and may depart. If this message appears on the screen, the hub controller only needs to take a look at the monitors of the video installation and calls the driver on his cellphone.

The hub control centre has not only facilitated the work, but also increased the quality in the hub. The control system is able to depict all activities in real time. Additionally, all data from the video system is gathered and saved simultaneously.

The system derives a “loading gauge” from the scans during loading and unloading in the form of a bar diagram. The employees in the control centre and the hall supervision now know where work still needs to be done. By comparing it to the bordereau data, it also becomes

apparent whether guaranteed or Speedtime shipments which absolutely have to be handled soon have approached the hub. In this case, the loaders reserve a spot. If the trailer is loaded and sealed, the mail room, now “CheckPoint”, receives the order from the hub control centre to finalise the vehicles documents. No call necessary here, either. “We can now concentrate on the essentials – on delays, backlogs and excess shipments”, explains hub controller Melanie Brandenstein, who sits in the control centre, alternating with her colleagues Elke Schmidt, Sarah Rothenberger and the new colleague Felix Yildiz. “The good and the new? On the one hand, the interconnectedness of all systems which hitherto had to be accessed separately. On the other hand, we now have real time information for real time control”.

Mit Weitsicht erfolgreich



Dass jemand 30 Jahre im selben Unternehmen arbeitet, ist heute eine Seltenheit: Auf einem immer flexibler, aber auch unsicherer gewordenen Arbeitsmarkt ist es nicht ungewöhnlich, dass Angestellte alle paar Jahre den Job wechseln. Nicht so Andreas Konrath, Niederlassungsleiter Berlin und Prokurist über die gesamte Kunzendorf Gruppe, der 2012 sein 30. Jubiläum im Unternehmen feiern konnte. Bei Kunzendorf ist das, ganz entgegen dem Trend, keine Seltenheit: Viele Mitarbeiter halten dem Unternehmen seit zehn, 20, 25 Jahren die Treue – obwohl Fachpersonal in der Logistik derzeit sehr gefragt ist. Offensichtlich macht der 24plus-Gesellschafter vieles richtig.

Seit der Gründung der Kunzendorf Spedition GmbH 1950 in Berlin ist das Unternehmen stetig gewachsen und hat neue Standorte hinzugewonnen. Die meisten davon hat Kunzendorf von anderen Logistikern übernommen, die sich strukturell neu orientiert haben oder aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten Standorte aufgeben mussten. Unternehmensübernahmen sind ein heikles Thema, das viele mit Personalabbau assoziieren. Bei den fixen Kunzendorfern trifft dieses Vorurteil nicht zu. „Wir haben immer die gesamte Belegschaft an den Standorten übernommen und dafür gesorgt, dass sich für die Mitarbeiter nichts zum Schlechten verändert“, berichtet Olaf Bienek, Geschäftsführer der Kunzendorf-Gruppe, die aus mittlerweile sechs Standorten in Deutschland besteht. Neuester Zugang ist der Standort Frankfurt, die ehemalige August L. König GmbH, deren Gesellschafter sich zur Ruhe gesetzt hat. Spezialität in **Frankfurt** ist der Nachtschlag, insbesondere für unpalettierbares, sperriges Transportgut. Vor der Anlage mit direkter Autobahnanbindung können Lkw direkt umsatteln oder umbrücken, sogar seitliches Be- und Entladen ist problemlos möglich. Mit diesem Umschlag können Teilladungen wie Regenwasserspeicher mit Laufzeiten zugestellt werden, die es sonst nur im Stückgut gibt. „Der Nachtschlag bietet unseren Partnern die Möglichkeit, auch Sendungen, die nicht hubkonform sind, im System zu produzieren“, erklärt Olaf Bienek. Im



Starkes Team mit Zukunftsperspektive: Dustin Bienek, Olaf Bienek und Jubilar Andreas Konrath (v.l.n.r.).

Strong team with prospects for the future: Dustin Bienek, Olaf Bienek und jubilarian Andreas Konrath (f. l. t. r.).

Stückgutbereich ist Frankfurt auch ein Gateway für die europäische Anbindung, tägliche Verkehre gibt es bereits nach Belgien und in die Schweiz. Außerdem betreibt Kunzendorf in Frankfurt ein Hochregallager mit 2.000 Palettenstellplätzen.

Vom Schräubchen bis zum Kranhaken

Sogar doppelt so viele Stellplätze bietet das Hochregallager in **Attendorf** im Sauerland, am einzigen Standort, der nicht unter dem Namen Kunzendorf, sondern unter „Kost Spedition“ firmiert – dem früheren Namen des Unternehmens, das Kunzendorf übernommen hat. Gelagert wird hier hauptsächlich Befestigungstechnik, von winzigen Schraubchen bis zu riesigen Kranhaken.

Weiter geht es im Süden: In **Ludwigsburg** betreibt Kunzendorf das Regionalhub Süddeutschland von 24plus. Hier steht der Stückgutumschlag im Nachtbetrieb für den südlichen Bereich des 24plus-Netzes im Vordergrund, darüber hinaus können in Ludwigsburg Sonderstückgut und sperrige Sendungen umgeschlagen werden. Ähnlich sieht es am Kunzendorf-Standort Schkeuditz bei **Leipzig** aus: Hier wird vor allem für den Osten Deutschlands klassischer Stückgutumschlag betrieben.

Im Norden betreibt Kunzendorf die Niederlassung **Hannover**, die unter anderem zwei Regionalhubs betreibt. Diese Niederlassung ist nicht Teil des 24plus-Netzes.

Und in **Berlin**? Am Stammsitz der fixen Kunzendorfer ist die Verwaltung angesiedelt, darunter etwa die Bereiche Finanzen und Versicherungsregulierung. Aber in Berlin wird nicht nur verwaltet, sondern auch in großem Stil Logistik gemacht: Klassischer Stückgutbetrieb im 24plus-Netz, Teil- und Komplettlagerung sowie Kontraktlogistik. Ein besonderer Großauftrag hält den Standort jedes Jahr im Mai und Juni auf Trab: Dann kommen das Telefonbuch und die Gelben Seiten für Berlin aus der Druckerei. Bei Kunzendorf werden beide Bände mit einer eigens dafür ange-

schafften Maschine eingeschweißt. Die fertigen Sets verteilt Kunzendorf an Abholstellen wie Supermärkte, Postfilialen, Tankstellen. „Neben Konfektionierung und Auslieferung organisieren wir den gesamten Bestellvorgang sowie Lagerung und statistische Auswertung“, erzählt Niederlassungsleiter Andreas Konrath.

An allen Standorten von Kunzendorf wird übrigens ausgebildet, und so gut wie alle Azubis werden später übernommen. „Wir sind stolz auf unsere Eigengewächse“, sagt Olaf Bienek. „Deshalb besetzen wir Führungspositionen nur selten mit Leuten von außen.“ Diese Weitsicht macht sich bezahlt: Den Fachkräftemangel spürt Kunzendorf nicht, vom Know-how der langjährigen Mitarbeiter profitieren die Kunden. Weitsicht beweist Olaf Bienek übrigens auch in Sachen Nachfolge: Sohn Dustin absolviert bei den fixen Kunzendorfern derzeit eine Ausbildung zum Speditionskaufmann. Er lernt das Geschäft von der Pike auf und soll es später übernehmen – als waschechtes „Eigengewächs“.



Geschäftsführer Olaf Bienek setzt auf die Erfahrung seiner Mitarbeiter.

Managing director Olaf Bienek relies on the experience of his employees.

Success through Far-Sightedness

These days it is a rarity for someone to work at the same company for 30 years: On an ever more flexible, but also more precarious job market, it is not unusual for employees to change jobs every few years. Not so Andreas Konrath, branch office manager in Berlin and authorised officer for the entire Kunzendorf group, who celebrated his 30th anniversary in 2012. Contrary to the trend, this is not a rarity at Kunzendorf: Many employees have remained loyal to the company for ten, 20, 25 years – even though skilled personnel is much sought after in logistics at the moment. Obviously, the 24plus associate is doing something right.

Since the Kunzendorf Spedition GmbH was founded in 1950 in Berlin, the company has grown steadily and added new locations. Kunzendorf assumed most of these from other logisticians, which either restructured themselves or had to give up locations due to economic difficulties. Takeovers are a delicate topic that is often associated with staff reduction. This prejudice does not apply to the quick Kunzendorfers. "We have always kept the entire personnel at the locations on staff and made sure that nothing changed for the worse for the employees", reports Olaf Bienek, head of the Kunzendorf group, which by now consists of six locations in Germany. The latest addition is the Frankfurt location, the former August L. König GmbH, whose managing partner has retired. **Frankfurt's** specialty is night-time handling, especially for bulky goods which cannot be transported on pallets. In front of the facility with direct autobahn access, trucks can swap containers and trailers directly; even side-loading is unproblematic. With handling of this kind, part loads such as storm tanks can be delivered with running times which otherwise only exist in LCL. "Night-time handling offers our partners the possibility to process non-hub-compliant shipments within the system", explains Olaf Bienek. In LCL, Frankfurt is also a gateway for the connection to Europe; daily routes to Belgium and Switzerland already exist. Furthermore, Kunzendorf operates a high rack warehouse with 2,000 pallet spaces in Frankfurt.



Eröffnungsfeier am neuen Standort Frankfurt: Olaf Bienek, Dustin Bienek, Werner Dietz (Niederlassungsleiter Frankfurt), Andreas Konrath, Konrad Hengst (Geschäftsführer Kost) und Martin Elser (Niederlassungsleiter Schkeuditz) (v.l.n.r.).

Opening ceremony at the new Frankfurt location: Olaf Bienek, Dustin Bienek, Werner Dietz (branch office manager Frankfurt), Andreas Konrath, Konrad Hengst (managing director Kost) and Martin Elser (branch office manager Schkeuditz) (f. l. t. r.).

From Screws to Crane Hooks

The high rack warehouse in **Attendorf** in the Sauerland even offers twice as many pallet spaces. This is the only location which does not operate under the name Kunzendorf, but under the legal name of "Kost Spedition" – the former name of the company which Kunzendorf assumed. Mostly fastening technology is stored here, from tiny screws to giant crane hooks.

On to the South: Kunzendorf operates 24plus' regional hub for Southern Germany in **Ludwigsburg**. Here, night-time handling of LCL for the southern region of the 24plus net is at the forefront. Furthermore, special LCL and bulky shipments can be handled in Ludwigsburg. Things are similar at the Kunzendorf location Schkeuditz near **Leipzig**: Here, conventional LCL is handled, primarily for the East of Germany. In the North,

Kunzendorf operates the branch office **Hanover**, which, among other things, operates two regional hubs. This branch office is not part of the 24plus net.

And in **Berlin**? In the headquarters of the quick Kunzendorfers sits the administration, including the sectors finance and insurance regulation. However, Berlin not only administers, but also does logistics – big time: conventional LCL in the 24plus net, part and full loads as well as contract logistics. A special bulk order keeps the location on the go every May and June: This is when the phone book and the Yellow Pages for Berlin come from the printers. At Kunzendorf, both volumes are shrink-wrapped with a machine bought just for this purpose. Kunzendorf distributes the finished sets to pick-up locations such as supermarkets, post offices and petrol stations. "In addi-

tion to packaging and delivery, we organise the entire order process as well as storage and statistical evaluation", says branch office manager Andreas Konrath.

By the way: All Kunzendorf locations offer training positions and almost all trainees are taken on. "We are proud of our home-grown employees", says Olaf Bienek. "This is why we rarely fill leadership positions with people from the outside." This far-sightedness pays off: Kunzendorf is not affected by the skilled labour shortage, with the customers benefiting from the know-how of the long term employees. Olaf Bienek also demonstrates far-sightedness in regards to succession: His son Dustin is currently undergoing training to become a shipping clerk. He is getting to know the business from the bottom up and is to take it over one day – a true "home-grown".



Türkis und orange so weit das Auge reicht: Zum Jahreswechsel konnte Kunzendorf in Berlin die neue Lkw-Flotte übernehmen.

Turquoise and orange as far as the eye can see: At the turn of the year, Kunzendorf was able to acquire the new truck fleet in Berlin.

Start mit Hindernissen

Trotz intensivster Vorbereitungen, der Einbeziehung vieler Experten aus dem Partnerkreis, vieler Tests: Der Start von Prolog II war holprig. Nach einer turbulenten Anfangszeit läuft das Beschaffungslogistiksystem nun rund.

„Dass beim Aufschalten eines Systems mit vielen hundert Anwendern nachjustiert werden muss, war zu erwarten. Dass wir aber hartnäckige Timeout-Probleme mit der Webserverfarm haben würden, damit haben wir nicht gerechnet“, schüttelt Peter Baumann den Kopf. „Das hat unserem Dienstleister Eurolog echte Kopfschmerzen bereitet.“ Die Probleme wurden mit Hochdruck analysiert, das System zunächst durch das Aufschalten weiterer Server stabilisiert und mit einem umfassen-

den Release wurden die Probleme schließlich behoben. „Die Nerven bei den Anwendern in Deutschland und Europa waren angespannt“, umschreibt Baumann. „Dafür wollen wir uns bei allen Partnern und Kunden entschuldigen.“ Wegen der Webserverprobleme konnte die Feinjustierung erst nach dem Einspielen des neuen Releases angepackt werden. Inzwischen ist das System ohne Unterbrechungen und zu guten Antwortzeiten verfügbar.

Prolog II ist ein innovatives Tool, das die unterschiedlichsten Anforderungen zur Steuerung von Beschaffungs- und Transportaufträgen abbildet und dafür eine Fülle von Parametern bietet. Dadurch wird das System komplex. Um zu wissen, welche Parameter wie häufig genutzt werden, werden inzwischen Praxiserfahrungen gesammelt. In Vorbereitung ist jetzt die Optimierung der Oberfläche, um die wichtigsten Anwendungen noch schneller zu machen. „Durch die ersten stressigen Wochen mussten wir leider durch“, erklärt Baumann abschließend. „Jetzt steht uns ein System zur Verfügung, das uns unsere Vorreiterrolle in der Beschaffung über Jahre sichert.“



Bumpy Start

Despite intensive preparations, the inclusion of many experts from the circle of partners and many tests: The start of Prolog II was bumpy. After a turbulent initial period, the procurement logistics system now runs smoothly.

“That adjustments had to be made for the implementation of a system with several hundred users was to be expected. But we did not expect that we would have persistent timeout problems with the web farm”, says Peter Baumann, shaking his head. This gave our service provider Eurolog a real headache.” The problems were analysed as quick as possible, the system was being stabilized by additional servers and with an extensive release the problems could finally be solved. “The users in Germany and Europe were on edge”, Baumann describes the situation. “For this we want to apologize to

all partners and customers.” Due to the web server problems, fine tuning could only begin after the start of the new release. Now the system is available without interruptions and with good response times.

Prolog II is an innovative tool which depicts the most diverse demands for controlling procurement and transport orders, offering a wealth of parameters. Thereby, the system becomes complex. In order to know which parameters are used how often, practical experience is being gathered in the meantime.

Now, preparations for optimizing the interface have begun in order to speed up the most important applications. “Unfortunately, we had to make it through the first stressful weeks”, concludes Baumann. “Now we have a system at our disposal that will secure our top position in procurement logistics for years to come.”

24plus App kommt an

Die 24plus-App zur Sendungsverfolgung am iPhone wurde seit Mai 2011 gut 2.200 Mal heruntergeladen – ein überraschender Erfolg. Bald folgt eine App für Android-Handys.



24plus App is well-received The 24plus app for shipment tracking on the iPhone has been downloaded 2,200 times since May 2011 – a surprising success. An app for Android smartphones is soon to follow.

Neues Gesicht Nach bestandener Prüfung zur Bürokauffrau hat Alexandra Wolf in der Geschäftsstelle die Buchhaltung und das Rechnungswesen übernommen. Nachfolgerin als Auszubildende ist seit dem 1. August Jill-Christin Schott: „Ich war total überrascht, wie toll das Team mich aufgenommen hat und alles für mich vorbereitet war.“



The New Girl After her successful exam for becoming an office clerk, Alexandra Wolf has assumed accounting and bookkeeping in the headquarters. As of August 1, her successor as apprentice is Jill-Christin Schott: “I was completely surprised at how well the team accepted me and prepared everything for me.”

Facebook Nach nur drei Monaten konnten wir im August den 111. Fan auf der Facebook-Seite von 24plus begrüßen. Neben der 24plus-Website ist die Facebook-Seite unsere mit Abstand schnellste News-Plattform.



Facebook After only three months, we were able to welcome the 111. fan on the Facebook page of 24plus in August. In addition to the 24plus web site, the Facebook page is by far our fastest news platform.

Aus Kentner wird Kentner Die C.E. Noerpel GmbH aus Ulm hat zum 30. Juni 2012 den 24plus-Partner aus Heidenheim, die Spedition Kentner, übernommen. Der frühere Inhaber des Familienunternehmens aus Heidenheim, Dr. Wolfgang Kentner, hatte bereits seit einiger Zeit nach einer zukunftsfähigen Nachfolgeregelung gesucht. Auch unter dem neuen Eigentümer bleibt die Spedition Kentner Partner und Gesellschafter bei 24plus. „Wir danken Herrn Dr. Wolfgang Kentner für die jahrelange aktive Unterstützung unserer Kooperation“, betont Olaf Bienek, Sprecher des Aufsichtsrats von 24plus. „Wir freuen uns, dass eine Nachfolgeregelung im Sinne unseres Kollegen getroffen werden konnte.“



Dr. Wolfgang Kentner (re.) und Stefan Noerpel-Schneider.

Dr. Wolfgang Kentner (r.) and Stefan Noerpel-Schneider.

Kentner becomes Kentner C. E. Noerpel GmbH from Ulm has assumed the 24plus partner from Heidenheim, Kentner forwarding, as of June 30, 2012. The former owner of the family business from Heidenheim, Dr. Wolfgang Kentner, had already been looking for a sustainable succession plan for some time. Under the new owner, forwarding agency Kentner remains partner and associate of 24plus. “We thank Dr. Wolfgang Kentner for the long-standing, active support of our cooperation”, emphasises Olaf Bienek, spokesman of the 24plus board. “We are happy to see that a succession plan in the spirit of our colleague could be found.”