

24plus PUNKTE

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

6



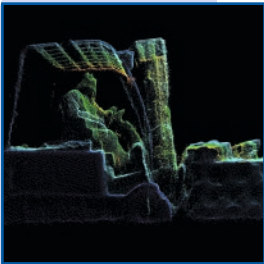
Die Rettungsgasse rettet Leben

Aktion des 24plus-Partners
Oetjen Logistik

The emergency corridor saves lives

Campaign of 24plus partner
Oetjen Logistik

7

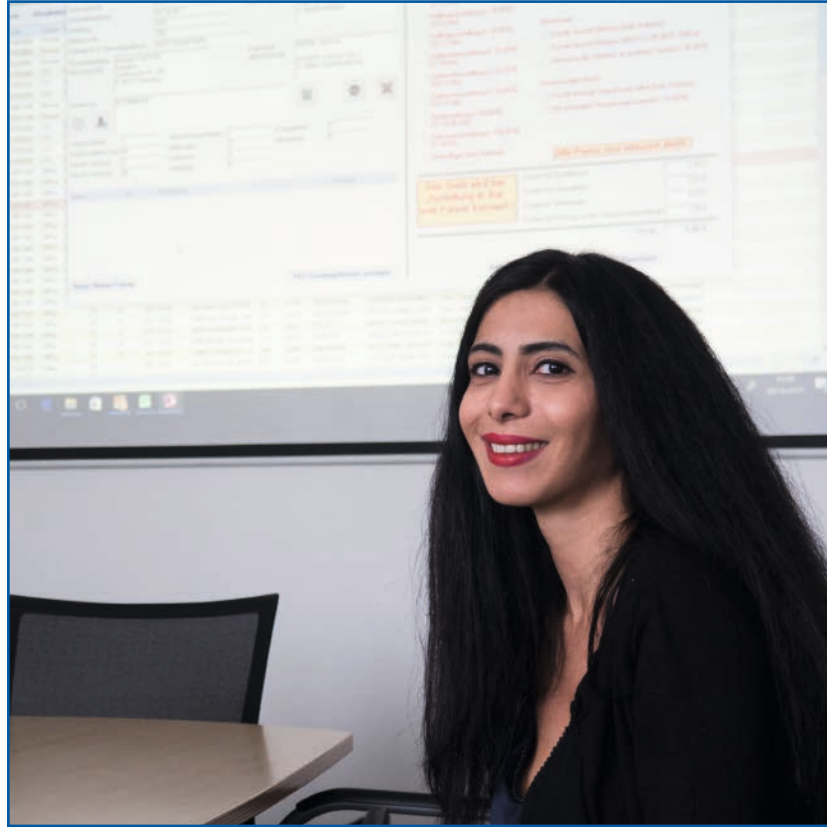


Prozessoptimierung

An diesen Baustellen wird
24plus aktiv

Under construction

These are 24plus' areas of
process innovation



4

„Ihre Sendung ist eingetroffen!“

Ritter Logistik arbeitet mit einem modernen Avis-Tool

“Your shipment has arrived!”

Ritter Logistik works with a modern advice tool

14



24plus hub logistics

„Unsere Partner sind unsere Kunden“

24plus hub logistics

“Our partners are our customers”





Sehr geehrte Geschäftsfreunde,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

seit 1998 veröffentlichen wir in der 24plus-Punkte Berichte, Reportagen, Meldungen oder Interviews. Per Brief haben wir uns noch nie an Sie gewandt. Das Dankeschreiben auf Seite 3 ist ein Novum – und das hat Gründe: Die Laderaum- und Personalkapazitäten konnten 2017 mancherorts nur mit großer Mühe an die hohen Mengen angepasst werden. Es knirschte in den Stückgutnetzwerken, auch bei uns. In der Situation war nicht nur die Arbeitsbelastung der Teams unserer Partner enorm hoch. Auch den Kunden wurde einiges abverlangt. Unser Dank gilt daher neben unseren Kolleginnen und Kollegen auch unseren Kunden, die größtenteils die Situation nachvollziehen konnten und viel Verständnis zeigten. Wir zeigen in dieser Ausgabe unserer Zeitschrift aber auch, wie wir vorgehen, um unsere Prozesse weiter zu optimieren, besser vorhersehbar und damit planbarer zu machen. Dies ist notwendig, um unsere Wettbewerbsfähigkeit in den sich schnell wandelnden Märkten zu sichern und auszubauen.

Begrenzte Kapazitäten und auf hohem Niveau volatile Mengen ergeben zwangsläufig höhere Preise. Besonders betroffen sind die personalintensiven Nahverkehrsflotten. Die Tagespreise für zusätzlichen Laderaum schossen zeitweilig durch die Decke. Das Preisgefüge lässt das Vorhalten größerer Reservekapazitäten nicht zu. Steigen die Mengen sprunghaft an, genügen kleine weitere Faktoren und es kann zu lokalen Leistungsproblemen kommen. Dennoch ist es uns gelungen, die Qualität auf einem insgesamt guten Niveau zu halten. Dieses können wir aber nur dauerhaft halten, wenn wir für unsere hochqualifizierten Leistungen auskömmliche Preise erzielen.

Für den anstehenden Jahresendspurt wünsche ich Ihnen viel Erfolg und für 2018 nur das Beste.

Ihr

Peter Baumann
Geschäftsführer
24plus logistics network

Dear business partners,
dear members of staff,

we have been publishing reports, features, news and interviews in the 24plusPunkte since 1998. But we have never addressed you in the form of a letter. The thank you letter on page three is a novelty – and for good reason: In some places, the cargo and personnel capacities could only be adjusted to the high volumes of 2017 with great effort. All of the LCL networks stumbled, including 24plus. Under these circumstances, not only our partners' workload was immensely high; the situation also took a toll on our customers. Therefore, we would like to thank not just our colleagues, but also our customers, who were largely able to understand the situation and showed sympathy. In this issue of our magazine, we share how we proceed in optimising our processes as well as making them more predictable and thereby more plannable. This is necessary in order to maintain and expand our competitiveness in quickly changing markets.

Limited capacities and highly volatile volumes necessarily result in price increases. Personnel-intensive short distance transport fleets are particularly affected. The daily rates for additional cargo space temporarily went through the roof. The price make-up does not allow for the provisioning of large reserve capacities. If the volumes increase erratically, small additional factors suffice to create local performance problems. Overall, however, we managed to sustain a high level of quality. But we will only be able to maintain it in the long run if the prices for our high-quality services are adequate.

I wish you lots of success for the last mile of 2017 and all the best for 2018.

Your,

Peter Baumann
Managing director
24plus logistics network

Offener Brief / Open letter	3
Neues Avis-Tool bei Ritter Logistik / New advice tool at Ritter Logistik	4
Oetjen Logistik: Rettungsgasse rettet Leben / Oetjen Logistik: emergency corridor saves lives	6
Prozessoptimierung: unsere „Baustellen“ / “Under construction”: process optimisation	7
Filmprojekt „So hell die Nacht“, Ticker / Film project: “So bright the night”, ticker	11
Neue Azubis / New trainees	12
Azubi Exchang@e, Seminarangebot Flexifix 24/7 / Azubi Exchang@e, seminar offer Flexifix 24/7	13
24plus hub logistics: „Unsere Partner sind unsere Kunden“ / 24plus hub logistics: “Our partners are our customers”	14
Serie: Berufe in der Logistik / Series: logistics professions	16



IMPRESSUM / IMPRINT

Herausgeber / Publisher:
24plus Systemverkehre GmbH & Co. KG
Blaue Liede 12, 36282 Hauneck-Unterhaun, Germany
Tel.: +49 (0)6621 9208-0, Fax: +49 (0)6621 9208-19
www.24plus.de

24plusPunkte ist die Kunden- und Mitarbeiterzeitschrift von 24plus logistics network. Erscheinungsweise: drei- bis viermal jährlich. / Published three to 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: Osterchrist, Nürnberg, Germany

Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers. / Reprinting – even in part – is permitted but requires the prior permission of the publisher.

Bildnachweise: Titelbild groß / Cover large:
Wild & Pöllmann PR GmbH. Weitere / Other: Oetjen Logistik,
Cargometer, 24plus hub logistics

24plus Systemverkehre GmbH & Co. KG · Blaue Liede 12 · 36282 Hauneck

An alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
der 24plus-Betriebe

DANKE!

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen!

Die Wirtschaft in Deutschland brummt. Für die Stückgutlogistik ist 2017 daher besonders mengenstark. Die Auswirkungen sind gravierend: Überall sind die Reservekapazitäten ausgeschöpft. Und überall ist aus dem Markt zu hören, dass es in den Stückgutnetzen knirscht.

Auch das Netz von 24plus war betroffen. Aber uns ist es gelungen, selbst in den schwierigsten Phasen die Qualität auf einem ordentlichen Niveau zu halten. Möglich wurde dies durch vorausschauende Planung, mobilisierte Reservekapazitäten und vor allem durch Ihren Fleiß und Ihre Einsatzbereitschaft.

Deshalb ist es an der Zeit, dass wir danke sagen. Danke vom Team der Systemzentrale an alle Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben!

Sie haben Außergewöhnliches geleistet, insbesondere während der kurzen Wochen des Frühjahrs, aber auch in der Urlaubszeit. Mit dem Beginn der Schulferien in Bayern und Baden-Württemberg zeigte die Sendungsstatistik zwar eine kleine Delle, aber in der Zeit waren auch viele von Ihnen im wohlverdienten Urlaub – und die verbleibenden Kolleginnen und Kollegen hatten alle Hände voll zu tun.

Seit dem Ende der Ferien läuft die Konjunkturlokomotive wieder mit Volldampf und bis zum Jahresende erwarten uns weitere kurze Wochen. Deshalb bedanken wir uns nicht nur bei Ihnen für Ihre bisher geleistete Arbeit, sondern gleich im Voraus für das Durchhalten im Jahresendspurt!

Herzliche Grüße vom Team der Systemzentrale

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) und – soweit diese für die Erbringung logistischer Leistungen nicht gelten – nach den Logistik-AGB Stand März 2006. Die ADSp 2016 beschränken in Ziffer 23 die gesetzliche Haftung für Güterschäden nach § 431 HGB in Höhe von 8,33 SZR/kg je Schadenfall bzw. je Schadenereignis auf 1 Million bzw. 2 Million Euro oder 2 SZR/kg, je nachdem, welcher Betrag höher ist, und bei multimodalen Transporten unter Einfluss einer Seebeförderung generell auf 2 SZR/kg. Download der ADSp unter www.24plus.de.



24plus Systemverkehre GmbH & Co. KG

Blaue Liede 12
36282 Hauneck
Deutschland/Germany
Tel.: +49 (0) 66 21-92 08-0
Fax: +49 (0) 66 21-92 08-19

Systemzentrale@24plus.de
www.24plus.de

Kommanditgesellschaft
Registergericht Bad Hersfeld
HRA 880

Aufsichtsrat:
Uwe Müller (Sprecher)
Christoph Kleine
Herbert Weber
Heinz Wolf

Komplementärin:
24plus Systemverkehre
Beteiligungsgesellschaft GmbH
Registergericht Bad Hersfeld
HRB 837

Geschäftsführer:
Peter Baumann

Bankverbindungen:
Sparkasse Bad Hersfeld-Rotenburg
IBAN: DE94 5325 0000 0000 0637 00
BIC: HELADEF1HER

VR-Bank Bad Hersfeld-Rotenburg eG
IBAN: DE18 5329 0000 0068 8072 04
BIC: GENODE51BHE

Ust.-Id.-Nr.: DE 183070678
Steuer-Nr.: 00237360016



To all employees of the
24plus companies

THANK YOU!

Dear colleagues!

Germany's economy is booming. That is why the volumes for LCL logistics are particularly high in 2017. The effects are tremendous: Reserve capacities are exhausted everywhere. LCL networks were under pressure.

24plus' network was also affected. But we managed to maintain quality on a reasonable level even during the most difficult phases. This was made possible through prescient planning, mobilised reserve capacities and especially through your diligence and your dedication.

Therefore, it is time for us to thank you. A heartfelt thank you from everyone in the system headquarters to all colleagues in the companies!

You have performed an extraordinary feat, particularly during the holiday-heavy weeks of spring, but also during vacation time. With the beginning of the school holidays in Bavaria and Baden-Württemberg, the shipment statistics may have dipped a bit, but during this time many of you were on your well-deserved vacation – and the colleagues who stayed back had their hands full.

Since the end of the school holidays, the business locomotive has been running full steam ahead again. Until the end of the year, we are again facing further weeks full of public holidays. That is why we are not only thanking you for the work you have done already, but also in advance for persevering during the last mile of the year!

All the best from everyone in the system headquarters

Ritter Logistik: „Ihre Sendung ist eingetroffen!“



Filiz Körmü kümmert sich in Langenhagen um die avisierungspflichtigen Sendungen.

In Langenhagen, Filiz Körmü attends to the shipments which are subject to notification.

Filiz Körmü hat beim 24plus-Partner Ritter Logistik in Langenhagen unter ihren 150 Kolleginnen und Kollegen eine Sonderaufgabe. Die junge Frau kümmert sich um die Sendungen, die beim Empfänger avisiert werden müssen. Und die werden immer mehr: An normalen Tagen sind um die 70 Zustelltermine zu vereinbaren, an Spizentagen sogar 150. Im Mittel ist ein Viertel der Sendungen avispflichtig – dank des boomenden B2C-Geschäfts mit stark steigender Tendenz. Noch Anfang des Jahres telefonierte Filiz Körmü acht Stunden am Tag und hatte sich dabei immer wieder recht schwierigen Diskussionen mit den Kunden zu stellen. Inzwischen bekommt die Mitarbeiterin im Kundenservice aber tatkräftige Unterstützung – von einem Software-Tool. Mit der Entwicklung der beiden hauseigenen Programmierer des 24plus-Partners sind Zustelltermine schnell vereinbart und langwierige Diskussionen erübrigen sich.

„Am schwierigsten war es früher, wenn ich den Empfänger nicht gleich erreichen konnte“, erinnert sich Filiz Körmü. Der Kunde sah den Anruf auf seinem Display und rief zurück, meist mit der lapidaren Aussage: „Sie haben bei mir angerufen, was gibt’s?“ War Filiz Körmü nicht selbst am Apparat und nahm ein Kollege den Anruf an, musste dieser erst einmal minutenlang den Sachverhalt klären. „Dann wollen viele Kunden eine Lieferung zu einem bestimmten Zeitpunkt, haben aber ihren Terminkalender nicht parat und wollen auch

nicht verstehen, dass Terminzustellungen in der Spedition kostenpflichtige Sonderleistungen sind“, erklärt Filiz Körmü.

All die Schwierigkeiten gehören nun mit dem neuen Avis-System der Vergangenheit an. Zu avisierende Sendungen werden automatisch aus dem Speditionssystem des 24plus-Partners in die Datenbank des Avis-Tools überführt und für den normalen Zustellprozess gesperrt. Am liebsten ist es Filiz Körmü, wenn sie in den Sendungsdaten als Kontaktadresse eine Handynummer oder eine Mailadresse findet. Dann genügt ihr tatsächlich nur ein einziger Mausklick, um dem Empfänger eine SMS oder eine E-Mail zu senden. Darin erhält der Empfänger die Information, dass eine Sendung für ihn zur Zustellung bereitsteht, Absendername inklusive. Alle Angaben zieht die Anwendung aus den Daten des Speditionsauftrags. Zudem enthält die Nachricht an den Empfänger einen Link auf eine Website, wo er sich einen der drei folgenden Arbeitstage für die Zustellung aussuchen kann. Das ist clever gelöst, denn so wird vermieden, dass Avis-Sendungen wochenlang auf der Halle stehen. Mit der Terminvereinbarung ist der Kundendialog auf der Internetseite aber noch nicht abgeschlossen: Der Empfänger kann dort gegen Aufpreis Zusatzleistungen wie die Zustellung im Wunschzeitfenster oder in den Abendstunden buchen und den Spediteur mit der Entsorgung von Verpackungsmaterial beauftragen. Auch beim Versand auf Tauschpaletten werden Optionen an-

geboten. Kann der Privatempfänger die Europalette unter seinem Bigbag mit Ziersteinen für den Garten nicht bewegen, muss er den Ladungsträger beim Fahrer bezahlen.

Sind alle Termine vereinbart, laufen um 17 Uhr die Zustellaufträge für den nächsten Tag zurück ins Speditionssystem und werden dort wie Terminaufträge be-

handelt. Komplette wird das Avis-Tool, das die Spedition Ritter auch Dritten und zuvorderst Netzwerkpartnern anbieten würde, durch verschiedene Prüfroutrinen. Außerdem werden darin alle erfolgten Kontakte und ergebnislosen Kontaktversuche mit dem

gebote. Kann der Privatempfänger die Europalette unter seinem Bigbag mit Ziersteinen für den Garten nicht bewegen, muss er den Ladungsträger beim Fahrer bezahlen. Und dadurch sparen alle Zeit: Filiz Körmü braucht sich nicht auf langwierige Diskussionen mit Kunden einzulassen – und auch die Nahverkehrsfahrer müssen beim Empfänger nicht langwierig die Modalitäten klären.

Im Fokus: der Nahverkehr

Nicht nur mit dem Avis-Tool, auch mit vielen anderen Maßnahmen will Andreas Ritter die Arbeit seiner 50 Nahverkehrsfahrer erleichtern und aufwerten: „Der Fahrermangel ist an unseren Standorten Hannover und Magdeburg angekommen und mit den Fahrern im Nahverkehr steht und fällt unser Stückgutgeschäft.“ Das wichtigste Element zur Bindung der Mitarbeiter ist natürlich die Entlohnung. Darüber hinaus denkt Ritter über alternative Arbeitszeitmodellenach: „Eine Vier-Tage-Woche mit längeren Tagesschichten ist durchaus denkbar. So haben die Fahrer



Andreas Ritter bricht eine Lanze für die Nahverkehrsfahrer.

Andreas Ritter strikes a blow for his short distance drivers.

Empfänger protokolliert und können dem Versandpartner der Sendung zurückgemeldet werden.

Der Faktor Zeit entscheidet

„Die kostenpflichtigen Mehrwertdienste im Privatkundengeschäft dienen nicht dazu, dass wir mehr Geld verdienen“, erklärt Geschäftsführer Andreas Ritter. „Die meisten Empfänger greifen ohnehin zur kostenlosen Standardzustellung. Aber die Kunden lernen auf der Plattform,

bei gleichem Einkommen mehr Zeit für die Familie oder den Sport.“

Auch in der Digitalisierung schlummern weitere Möglichkeiten. Die neueste Idee, die Andreas Ritter umtreibt und sein IT-Team beschäftigt: Sendungen im Sammelguteingang sollen nicht mehr nur gescannt, sondern zusätzlich fotografiert werden. Das Ergebnis: eine bebilderte Ladeliste auf dem Tablet-Computer der Fahrer, die so ihre Sendungen in der Halle einen Tick schneller finden.

Ritter Logistik: "Your shipment has arrived!"



Filiz Körmü has a special assignment among her 150 colleagues at 24plus partner Ritter Logistik in Langenhagen. The young woman attends to those shipments of which the recipient has to be notified. And these are increasing in number: On a regular day, around 70 delivery dates have to be agreed upon, on peak days as many as 150. On average, a quarter of the shipments are subject to notification – and that number is trending upwards thanks to the booming B2C business. At the beginning of the year, Filiz Körmü spent eight hours a day on the telephone and oftentimes had to navigate quite difficult conversations with customers. Today, the customer service employee has competent support – from a software tool. This application, which was developed by the 24plus partner's two in-house software engineers, allows for fast scheduling of delivery dates and dispenses with longwinded discussions. "Previously, the biggest problem was being un-

able to reach the recipient", recalls Filiz Körmü. The customer saw the call on his or her display and called back, usually with the succinct statement: "You called me, what's up?" When a colleague picked up the phone instead of Filiz Körmü, he or she had to explain the issue for several minutes. "Also, many customers want their delivery at a specific point in time, but don't have their calendar ready and don't want to understand that time-definite deliveries are special forwarding services that come with additional charges", explains Filiz Körmü. All these difficulties are now a thing of the past thanks to the new advice system. Shipments that require a notification are automatically transferred from the forwarding system of the 24plus partner into the database of the advice tool and are locked for the regular delivery process. Filiz Körmü prefers it when the shipment data includes a cell phone number or an E-mail address. That way, a single

click suffices to send a text message or an E-mail to the recipient. This informs the recipient that a shipment is ready for delivery, including the name of the sender. The application gathers the information from the data of the freight forwarding order. Additionally, the message to the recipients includes a link to a website on which they can choose among one of the following three workdays for delivery. That is a smart solution, it avoids that advice shipments remain in the cross docking hall for weeks. However, agreeing upon a date does not conclude the customer dialogue on the website: The recipients can also book additional services such as time-definite delivery or evening delivery. Furthermore, recipients can charge the freight forwarder with the disposal of packaging material. Options are also available for shipping on exchange pallets. If the private recipient is unable to move the Euro pallet underneath the big bag of ornamental rocks for his or her garden,

he or she has to pay the driver for the pallet.

When all dates are agreed upon, the delivery orders for the next day are fed back into the forwarding system at 05:00 PM and are treated as scheduled next-day orders. The advice tool, which Spedition Ritter would also offer to network partners and third parties, also includes various check routines. The application also lists all successful and unsuccessful attempts at contacting the recipient, which can then be reported back to the shipping partner.

Time is the decisive factor

"We do not understand the value-added services in the private customer business as revenue driver", explains managing director Andreas Ritter. "Most recipients book the standard delivery. However, on the platform the customers learn that special services are not included in the price." Thereby, everyone saves time. Filiz Körmü does not have to enter into longwinded discussions with customers – and the short distant transport drivers do not have to fuss over the details at the recipient's.

Short distance transport in focus

In addition to the advice tool, Andreas Ritter wants to facilitate and enhance the work of his 50 short distance transport drivers with many other measures: "The driver shortage has reached our locations in Hanover and Magdeburg – and the drivers are the linchpin of our LCL business." The most important factor of employee loyalty is of course payment. Additionally, Ritter is considering alternative working time models. "A four-day week with longer daily shifts is a possibility. Thereby, the drivers would have more time for their families or sports at the same rate of pay."

Digitalisation also harbours further possibilities. The latest idea on the minds of Andreas Ritter and his IT team: Shipments in the incoming groupage freight department could not only be scanned, but also photographed. The result: a freight manifest with images on the driver's tablet computer, who would thereby be able to find his shipments in the hall even faster.

Die Rettungsgasse rettet Leben

Nachahmenswerte Aktion des 24plus-Partners Oetjen Logistik

Die Rechtslage in Deutschland ist klar. Sobald sich auf mehrspurigen Straßen ein Stau bildet und Fahrzeuge nur noch mit Schrittgeschwindigkeit vorankommen, ist eine Rettungsgasse zu bilden. Trotzdem fahren die meisten Autofahrer erst beiseite, wenn sie das Blaulicht im Rückspiegel erkennen. Stehen die Autos aber schon Stoßstange an Stoßstange, ist es zu spät zum Ausweichen und die Unfallretter verlieren wertvolle Zeit. Auch die Fahrer aus den 24plus-Betrieben können ein Lied davon singen, wie ungeschickt sich manche Autofahrer im Stau anstellen.

Um die Verkehrsteilnehmer für das Thema Rettungsgasse zu sensibilisieren, beteiligt sich der 24plus-Partner Oetjen Logistik an der Aktion „Rettungsgassen retten auch Ihr Leben“. Initiiert wurde diese von der Freiwilligen Feuerwehr Sottrum, die häufig auf der stau- und unfallgefährdeten A1 im Einsatz ist. Der Beitrag der Spedition aus Rotenburg: Sie stellt den Feuerwehrleuten links unten am

Heck der Oetjen-Lkw ein Plätzchen zur Verfügung, wo ein Aufkleber mit dem Hinweis zur Bildung einer Rettungsgasse angebracht wird. Über 100 Lkw der niedersächsischen Spedition tragen den Aufkleber bereits, die Botschaft wird täglich tausendfach gesehen.

Minuten entscheiden

Die Zahlen der Unfallforscher belegen es eindeutig: Je eher die Rettungskräfte Verletzte versorgen

Rettungsgasse bilden

Bei zwei Spuren fahren die Fahrzeuge auf der linken Spur an den linken und die Fahrzeuge auf der rechten Spur an den rechten Rand. Bei mehr als zwei Spuren ist die Rettungsgasse zwischen der äußerst linken und der danebenliegenden Fahrspur zu bilden. Der Seitenstreifen ist für Rettungsfahrzeuge ungeeignet, weil zu schmal und oft von Pannenfahrzeugen blockiert.

können, desto größer sind die Überlebenschancen. Oft entscheiden Minuten über Leben und Tod. „Jeder von uns kann verunglücken und darf sich glücklich schätzen, wenn ihm rasch geholfen wird. Außerdem lösen sich Staus schneller auf, wenn die Rettungskräfte den Unfallort unbehindert erreichen“, erklärt Hilke Böse, die bei Oetjen Logistik die Aktion begleitet. „Wir waren von der Idee sofort überzeugt.“

Geringer Aufwand, große Wirkung

Der Aufwand für Oetjen Logistik ist minimal. Die Kosten der Aufkleber trägt ein Sponsor, die Feuerwehr erledigt das Bekleben. Hilke Böse empfiehlt das Projekt allen 24plus-Partnern zur Nachahmung: „Wenn

sich viele Kollegen der Initiative anschließen, erreichen wir gemeinsam noch mehr.“ Die Systemzentrale von 24plus hat bereits eine Beteiligung zugesagt und zwei eigene Trailer mit Aufklebern beschriftet, alle anderen Partner sind eingeladen, ebenfalls mitzumachen.

Bei Oetjen Logistik haben auch die Medien schon auf die Aktion reagiert. Zeitungen und Radiosender berichteten ausführlich von der Initiative, sogar das Fernsehen hat sich zu einem Dreh angesagt. Hilke Böse: „Wir tun Gutes – und lassen andere darüber reden.“



Felix Yildiz, technischer Leiter im Zentralhub, kümmerte sich um die Beschriftung der eigenen Trailer.

Felix Yildiz, technical director in the central hub, took care of labelling the self-owned vehicles.

The emergency corridor saves lives

Exemplary campaign of 24plus partner Oetjen Logistik

The legal situation in Germany is clear. As soon as a traffic jam begins to form on multi-lane roads and vehicles are only able to travel at walking speed, an emergency corridor has to be formed. Despite that, most drivers only start moving out of the way once they see the flashing lights in their rear mirror. If the cars are already standing bumper-to-bumper, however, it is too late to move out of the way, and the rescue team loses valuable time. The drivers of the 24plus companies can tell you a thing or two about how inept some drivers behave during traffic jams.

In order to sensitise road and transport users for the emergency corridor issue, 24plus partner Oetjen Logistik is taking part in the campaign “Emergency corridors may save your life as well”. It was initiated by the volunteer

fire department in Sottrum, which is often underway on the traffic jam and accident prone Autobahn A1. The contribution of the freight forwarder from Rotenburg: They provide the fire fighters with a spot on the lower left boot of the Oetjen trucks, where a sticker that alerts to the forming of an emergency corridor is attached. More than 100 trucks of the freight forwarder from Lower Saxony are already equipped with the sticker, and the message is seen several thousand times per day.

Every minute counts

The data of accident researchers clearly demonstrates that the sooner rescuers are able to attend to those who are injured, the larger their chances of survival are. Mere minutes often make the difference between life and death. “All of us

can be in an accident and can count themselves lucky if they receive quick help. Additionally, traffic jams dissolve faster if the rescue teams can reach the accident site without obstruction”, explains Hilke Böse, who attends to the campaign at Oetjen Logistik. “The idea immediately convinced us.”

Forming an emergency corridor

On two-lane roads, the vehicles on the left lane move to the left edge and the vehicles on the right lane move to the right edge. If there are more than two lanes, the emergency corridor is formed between the outmost left and the one next to it. The side strip is not suited for rescue vehicles because it is too narrow and is often blocked by breakdown vehicles.

Small effort, big impact

The effort for Oetjen Logistik is minimal. The costs for the stickers are borne by a sponsor; their application to the trucks is conducted by the fire department. Hilke Böse recommends the project to all 24plus partners: “If many colleagues join the initiative, we will be able to reach a larger number of people together.” The 24plus headquarters have already agreed to participate and have applied stickers to two of their own trailers, while all other partners are also invited to participate.

At Oetjen Logistik, the media has started to react to the campaign. Newspapers and radio stations reported on the initiative in detail, even a television station has announced a shoot. Hilke Böse: “We do good – and let others make it known.”



Unsere Baustellen in der Prozessoptimierung

Künstliche Intelligenz, autonomes Fahren, Robotik: Das sind die großen Innovationsthemen, die heute Schlagzeilen machen. Ob ein Roboter jemals in der Lage sein wird, einen Stückgut-Lkw zu verladen, darf getrost bezweifelt werden. Dennoch gibt es in der Stückgutlogistik Innovationen. 24plus beschäftigt sich derzeit mit mehreren Vorhaben, um noch mehr Transparenz zu schaffen und die Prozesse noch weiter zu verbessern und zu beschleunigen.

Was macht wie viel Arbeit?

Es ist eine Binsenweisheit, dass eine schwere, überlange und mit allerlei Warnhinweisen versehene Apparatur auf einer Sonderpalette bei der Verladung mehr Arbeit macht als die ein Meter hohe, ordentlich gepackte Europalette aus dem Hochregallager. Aber: Wie hoch ist der Mehraufwand tatsächlich? Und: Wie viele Sendungen sind so schwierig, dass sie den Staplerfahrern besonders viel Können, Geschick und Zeit abverlangen? Zeit ist Geld, das gilt insbesondere in der Spedition. Aber die Fragen nach dem tatsächlichen Aufwand, den eine Sendung im Umschlag beschert, sind bisher nicht hinreichend beantwortet.

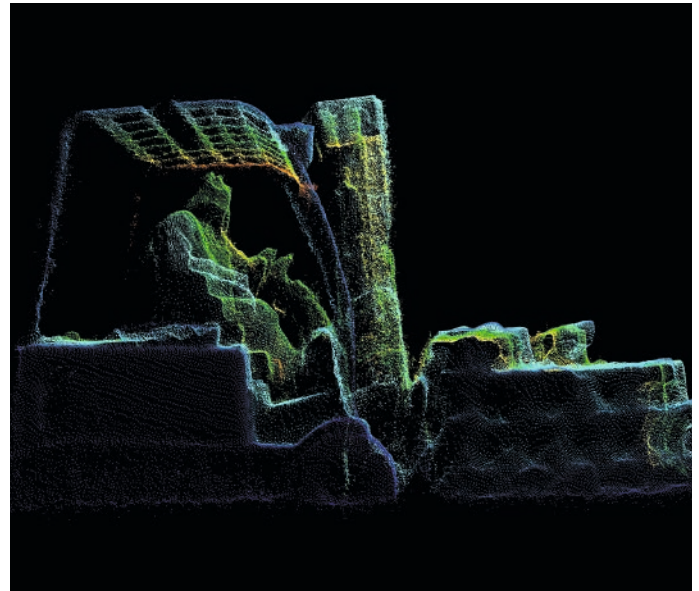
Klarheit wird eine Untersuchung durch Masterstudierende an der Hochschule Heilbronn schaffen. „Die Idee für die Erhebung entstand im Rahmen der traditionellen Masterexkursion, bei der unsere Masterstudenten die Stückgutnetze besuchen und Herausforderungen aus der Praxis kennenlernen“, be-

richtet Prof. Dirk Lohre. Das Testfeld für die aktuelle Untersuchung ist das Zentralhub von 24plus, in dem ein repräsentativer Querschnitt aller Sendungstypen zusammenläuft. Auch ermöglicht der in den Sendungsdaten hinterlegte Packmittelschlüssel eine strukturierte Herangehensweise. Neben den Klassikern (Flachpalette, Gitterbox, Kiste, Karton) gibt es 80 weitere vordefinierte Packmittel, nach denen die Auswertung erfolgen wird. Was dabei am Ende herauskommt? „Die genaue Aufnahme der aktuellen Sendungsstruktur, die exakte Erfassung des Aufwands und damit eine Möglichkeit, Kosten verursachergerecht zuweisen zu können“, antwortet Dirk Lohre. Diese Informationen sind nicht nur für den Hubbetrieb, sondern auch für die Partner und deren Kundentarife von Bedeutung: Eine Sendung, die im Hub hohen Aufwand bereitet, macht auch bei der Abholung und Zustellung oder beim Umschlag im Versand- und Empfangsdepot Mühe.

Frachtvermessung mit Cargometer

In dieselbe Kerbe wie das mit der Hochschule Heilbronn vorangetriebene Forschungsvorhaben schlägt das Testprojekt mit der Cargometer GmbH. Das international tätige Technologie-Startup mit Sitz in Wien beschäftigt sich mit der 3D-Vermessung von Packstücken. Diese erfolgt aber nicht wie üblich an festen Messstationen, sondern direkt am Verladetor – bei fahrendem Stapler. Deswegen wird der Arbeitsfluss durch die Volumenmessung nicht unterbrochen. Zweck der Volumenermittlung ist, Überstand

und Sperrigkeiten auf die Spur zu kommen, um Kosten verursachergerecht zuordnen zu können. Denn am Ende ist im Stückguttransport weniger das Sendungsgewicht der maßgebliche Kostenfaktor, sondern der Stellplatz. Nebeneffekt der Frachtvermessung: Mit den Volumendaten kann die Disposition genauere Prognosen darüber stellen, wie hoch die Verkehre ausgelastet sein werden. Auch erkennen die Disponenten schneller, ob Überhang droht. Realisiert wird der Test voraussichtlich ab Frühjahr 2018.



Handy-Ortung statt Hubtrailer-Telemetrie

Wie viele Hub-Züge kommen pünktlich an, wer wird sich um wie viele Minuten verspäten? Bei den engen Zeitfenstern im Hub und den vielen Speedtime-Sendungen mit Geld-zurück-Garantie sind diese Informationen für die Hubdisposition enorm wichtig. Doch die Hubtrailer-Telemetrie der ersten Generation, die 24plus beschafft hatte, war störungsanfällig und konnte die benötigten Informationen nur bedingt liefern. Der neue Ansatz ist nun deutlich schlanker und viel eleganter: Warum mit hohem technischem Aufwand einen Trailer orten, wenn heutzutage jeder Fahrer

ein leicht zu ortendes Handy bei sich trägt? Ganz so einfach ist es aber nicht, auf dem Weg zur technischen Lösung sind einige Hürden zu nehmen. Zum einen gilt es, die Datenschutzbestimmungen einzuhalten, zum anderen müssen die Geodaten aus den Smartphones in das Steuerungssystem des Leitstandes übertragen werden. Den technischen Part wird zukünftig eine App übernehmen, die 24plus derzeit entwickeln lässt und später den Partnern zur Verfügung stellt. Und natürlich wird alles so organisiert sein, dass die Smartphones der Fahrer nur während der Fahrt zum Hub geortet werden.

Scanner: App statt Hardware

Der Wechsel auf eine neue Scannergeneration bedeutete bei 1.800 Fahrzeugen im Nahverkehr und bis zu 3.500 Euro Systemkosten für einen einzigen Scanner stets eine millionenschwere Investition für die 24plus-Partner. Der aktuell anstehende Wechsel soll nun deutlich kostengünstiger werden. Der Weg dahin: Bislang war es nur möglich, speziell für die Anforderungen von 24plus konfigurierte Scanner zu beschaffen. Bei der neuen Scannergeneration wird es dagegen nur noch eine geräteunabhängige App geben. Erfüllt das Endgerät die Systemanforderungen der App, können die 24plus-Partner Handheld-Scanner der unterschiedlichsten Hersteller, aber auch Smartphones, Tablets oder die robusteren Indus-

trie-Tablets einsetzen. Neben der Geräteunabhängigkeit und dem niedrigeren Systempreis hat dies weitere Vorteile, etwa bei einem Gerätedefekt. Heute noch müssen Ersatzgeräte vom Hersteller eigens für den Einsatz bei 24plus konfiguriert werden. In Zukunft wird die App einfach auf ein anderes Endgerät aufgespielt. Auch können zukünftig Updates schneller und leichter installiert werden. Zuletzt bieten Smartphones, Tablets oder Industrie-Tablets mehr Funktionen und meist einen höheren Bedienkomfort als Handheld-Scanner. 24plus wird bis Jahresende die Anforderungen an die neue App und die Endgeräte spezifiziert haben, sodass die Umsetzung 2018 erfolgen kann.

Verteilerkonditionen auf wissenschaftlicher Basis

Bislang verteilen die 24plus-Partner ihre Sendungen zum Einheitstarif, der sich aus der Zahl der Stellplätze, dem Sendungsgewicht und der Entfernung zum Empfänger zusammensetzt. Um einigermaßen gerechte Bedingungen zu schaffen, kommen dann auf den Einheitstarif noch Metropol- und andere Sonderzuschläge obendrauf. Damit sich regionale Besonderheiten zukünftig im Tarifsysteem besser widerspiegeln, ist abermals Prof. Dirk Lohre gefragt, diesmal aber in seiner Eigenschaft als Leiter des Steinbeis-Beratungszentrums Forwarding and Logistics Center (FOR-

LOGIC). Das Zentrum wird dazu für 24plus eine Vielzahl an regionalen Kostenfaktoren analysieren. Lohre: „Bei den verkehrsbedingten Kosten messen wir beispielsweise die Stoppdichte und klären die Frage, welcher Partner wie lange bis zum ersten Stopp braucht.“ Auch wird das Team um Prof. Lohre Punkte wie die Verkehrsleistung der Partner und ihre Belastung durch die Autobahn- und Bundesstraßenmaut analysieren. Dies ist aber nur ein Teil der Untersuchung. Um zu einem umfänglichen Bild zu kommen, fließen zusätzlich Faktoren wie Personalkosten und Kosten für die Umschlagflächen in die Untersuchung ein.

Wartungsmanagement im Hub

Nicht nur bei der Verkehrsgesellschaft 24plus logistics network, sondern auch beim Hubbetreiber 24plus hub logistics werden vielfältige Prozessverbesserungen eingeleitet und umgesetzt. Eine davon dreht sich um die Organisation der Wartungsarbeiten im Zentralhub. Dieses nahm im Jahr 2000 den Betrieb auf. „Dank der regelmäßigen und proaktiven Wartung ist das Zentralhub baulich und anlagentechnisch immer noch top in Schuss“, erklärt Steffen Renner, Geschäftsführer der 24plus hub logistics. Zu warten gibt es einiges: die Unterflurkette, die Überfahrbrücken, Tore, Stapler und Trailer, die Heizung und unzählige andere technische Einrichtungen. Zudem treten immer wieder Schäden auf, die behoben werden müssen. Zusätzlich kompliziert wird es durch die Eigentumsverhältnisse: Einige technische Einrichtungen gehören der Objektgesellschaft, ande-

re der Verkehrsgesellschaft und wiederum andere befinden sich im Eigentum des Hubbetreibers. Etliche technische Anlagen sind auch geleast. Um den Überblick zu behalten, organisiert die 24plus hub logistics sämtliche Instandhaltungs- und Wartungstätigkeiten mit der Softwarelösung Tasko der Firma freetec consulting. Inhaber Marc Freerks: „Darin hinterlegt sind die Termine für die regelmäßigen Wartungen und technischen Überprüfungen.“ Auch der Verbrauch von Hilfs- und Betriebsstoffen wie etwa das Schmieröl für die Kette wird vom System aufgezeichnet. Für die Behebung von Schäden gibt es eine Routine. „Wir sparen mit unserem Wartungstool viel Zeit und Aufwand“, betont Steffen Renner, der auch den 24plus-Partnern den Einsatz eines Wartungssystems dringend empfiehlt: „Wie das funktioniert, können sich unsere Partner gern bei uns anschauen!“



How we construct process optimisation

Artificial intelligence, autonomous driving, robotics: These are the major topics of innovation making headlines today. Whether a robot will ever be able to load an LCL truck can rightfully be called into question. Still, there are innovations in LCL logistics. 24plus is currently involved in several projects which are aimed at creating even more transparency and improving and accelerating the processes even more.

Assessing the amount of effort

It is common sense that a heavy and overlong apparatus on a special pallet that is labelled with all kinds of warning signs creates more work in cross-docking than the one metre tall, properly packed Euro pallet from the high rack shelf. But: How much additional effort does it actually require? And: How many shipments are so challenging that they demand a great deal of skill, dexterity and time from the fork lift drivers? Time is money – this is particularly true for freight forwarding. Questions about the actual effort a shipment exacts in cross-docking have not been satisfactorily answered so far.

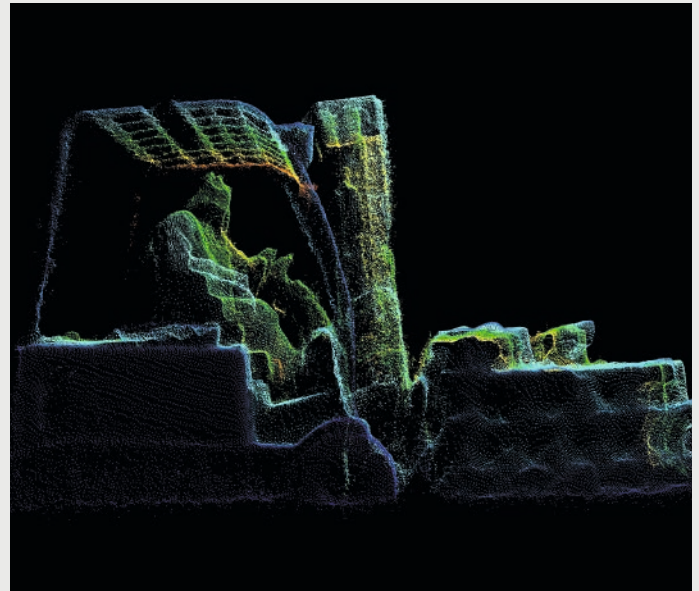
A study conducted by master's students at the Heilbronn University will bring clarity. "The idea for the assessment emerged in the frame of the traditional master's excursion, during which our master's students visit the LCL networks and acquaint themselves with practical challeng-

es", reports Prof. Dirk Lohre. The testing field for the current study is the 24plus central hub, which houses a representative cross-section of all shipment types. The packaging key contained in the shipment data allows for a structured approach. In addition to the classics (flat pallet, pallet cage, box, cardboard box), there are 80 further predefined packaging types according to which the evaluation is carried out. The results? "An exact snapshot of the current shipment structure, the exact determination of the effort and thereby a possibility for allocating costs according to their origin", says Dirk Lohre. This information is not only relevant for the hub operation, but also for the partners and for their customer rates: A shipment that causes a lot of work in the hub will also require effort in pick-up and delivery or during cross-docking in the shipping and receiving departments.

Measuring freight with Cargometer

The test project with the Cargometer GmbH has a similar purpose as the research project of Heilbronn University. The internationally active technology start-up that is located in Vienna works on the 3D measuring of packages. However, the measuring is not carried out at installed measuring stations, but directly at the loading gate – while the fork lift is moving. That is why the workflow is not interrupted by the volume measurement. The purpose of the volume measurement

is to identify bulky goods in order to allocate costs according to their origin. Because in the end, it is the pallet space, and not the shipment weight, that is the significant cost factor in LCL transportation. One side effect of the freight measuring: Thanks to the volume data, dispatch can make more precise projections about the capacity utilisation of the transports. Dispatchers are also able to recognise more quickly whether backlog is looming. Testing is expected to begin in the spring of 2018.



Cell phone tracking instead of hub trailer telemetry

How many hub trailers arrive on time, who will be late by how many minutes? The tight time frames in the hub and the many Speedtime shipments with their money-back-guarantee make this information extremely important for hub dispatch. But the hub trailer telemetry of the first generation 24plus had obtained was prone to errors and could only deliver the necessary information in a limited fashion. The new approach is now significantly more streamlined: Why put major technical effort into tracking a trailer when these days every

driver carries a cell phone that can be easily tracked? Things are not that simple; a few obstacles have to be overcome on the way to a technological solution. On the one hand, data protection regulations have to be adhered to; on the other hand, the geo data from the smart phones has to be transferred into the system of the control station. In the future, the technical part will be assumed by an app which 24plus is currently developing and will make available to the partners at a later date. And of course, everything will be organised in such a way that the smart phones of the drivers are only tracked during the trip to the hub.

Scanner: app instead of hardware

At a price of up to 3,500 Euro for a single scanner and 1,800 vehicles in short distance transport, the transition to a new scanner generation usually carried with it a multi-million Euro investment for the 24plus partners. The currently impending transition is now supposed to be significantly less expensive. So far, it had only been possible to procure scanners which were specifically configured for the requirements of 24plus. The new scanner generation, in contrast, is only equipped with a single, device-independent app. If the device fulfils the system requirements of the app, the 24plus partners will be able to use handheld scanners of various manufacturers, but also smart phones, tablets and

the more robust industry tablets. In addition to the device independence and the lower system costs, this has further advantages, for example when it comes to faulty devices. Today, replacement units have to be configured by the manufacturer themselves for the use by 24plus. In the future, the app will simply be transferred to a different device. Additionally, installing updates will be easier and faster in the future. Last but not least, smart phones, tablets and industry tablets offer a higher functionality and usually more user comfort than handheld scanners. 24plus will have specified the requirements for the new app and the end devices by the end of the year, so that the implementation can be carried out in 2018.

Scientific basis for distribution conditions

Until now, the 24plus partners have been distributing their shipments at standardised rates. These are determined by the number of pallet spaces, the shipment weight and the distance to the recipient. In order to create somewhat fair conditions, metropolitan and other surcharges are added to the standardised rate. In order to better reflect regional particularities in the pricing system in the future, Prof. Dirk Lohre is again called upon, but this time in his function as head of the Steinbeis Consulting Center Forwarding and Logistics Center (FORLOGIC).

For this purpose, the Center will analyse a multitude of regional cost factors for 24plus. Lohre: "For transport-dependent costs, we will measure the stop density and answer the question of which partner takes how long to reach the first stop." The team around Prof. Lohre will also analyse aspects such as the transport performance of the partners and costs that stem from Autobahn and federal highway tolls. This, however, is only part of the assessment. In order to arrive at a holistic picture, additional factors such as personnel costs and costs for cross-docking area are factored into the evaluation.

Maintenance management in the hub

Initiating and implementing process improvements is not limited to the transport company 24plus logistics network. There are also new developments at hub operator 24plus hub logistics. One of these centres on the organisation of maintenance in the central hub, which began operation in the year 2000. "Thanks to the regular and proactive maintenance, the central hub is structurally and technologically in great condition"; explains Steffen Renner, managing director of 24plus hub logistics. There is much to maintain: the underground conveyor belt, ramps, gates, fork lifts and trailers, the heating system and innumerable other technical appliances. Moreover, there are always minor damages that need to be repaired. The matter is additionally complicated by the ownership structure: Some

technical appliances belong to the property holding company, others to the transport company and still others are the property of the hub operator. Furthermore, numerous technical appliances are leased. In order to not lose track, 24plus hub logistics organises all maintenance and repair activities through the software solution Tasko of the company freetec consulting. Owner Marc Freerks: "The software houses the dates for regular maintenance and technical check-ups." The use of materials and supplies, such as the lubricating oil for the chain, is also recorded by the system. There is a routine for the fixing of damages. "With the maintenance tool, we are saving a lot of time and effort", emphasises Steffen Renner, who strongly recommends the use of a maintenance system to the 24plus partners: "Our partners are invited to drop by and learn how it works!"



Babyboom

in Hauneck: Am 27. Juni 2017 bekam Sarah Bischoff aus der IT-Abteilung eine Tochter. Am 9. August wurde Jill-Christin Schott aus der Verwaltung Mutter eines Sohnes und am 23. August wurde Schichtleiter Zlatko



Nikolovski Vater einer Tochter. Außerdem sind bei der 24plus hub logistics weitere Kids „im Zulauf“. Wir gratulieren herzlich und nutzen die Baby-pausen, um bei uns die Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiter zu verbessern. Europakoordinatorin Claudia Lehmann, die im Oktober 2016 mit der Geburt ihrer Tochter den Auftakt zum Kindersegen setzte, will zum Jahreswechsel wieder in den Beruf einsteigen.

Babyboom

in Hauneck: On June 27, 2017, Sarah Bischoff from the IT department gave birth to a daughter. On August 9, Jill-Christin Schott, member of the administration team, became the mother of a boy, and shift manager Zlatko Nikolovski has been the father of a daughter since August 23. At 24plus hub logistics, even more children are "en route". We would like to congratulate the parents and use the occasion of the parental leaves to further improve the reconcilability of family and job. Europe coordinator Claudia Lehmann, whose daughter was the first to be born during the 24plus baby boom, plans to return to her position at the beginning of next year.

Das geplante Seminar

„Vertriebsstrategie 2018“ der 24plus-ONLINE-Academy am 16. November 2017 wird durch die Veranstaltung „Preis-Leistungs-Gespräche – die erfolgreiche Verhandlungsführung“ ersetzt. Referent ist nach wie vor Achim Ludwig Otto. Hintergrund der thematischen Anpassung ist die Notwendigkeit, bei den Kunden ein Bewusstsein für die angesichts der hohen Mengen exorbitant gestiegenen Kosten zu schaffen.

The seminar

“Sales strategy 2018” of the 24plus-ONLINE Academy on November 16, 2017, will be replaced by the seminar “Price-performance dialogues — successfully conducting negotiations”. Achim Ludwig Otto remains the speaker. The reason for the thematic adjustment is the necessity of creating customer awareness for price increases in light of high volumes.

Knackscharfe Bilder

erzeugt die Videosteuerungsanlage, die seit März 2017 im Zentralhub in Betrieb ist. Sie dient der Dokumentation von Ereignissen, der Steuerung der Anlage und der Sicherheit. So dürfen Fahrzeuge erst abziehen, wenn sich die Hubdispo durch einen Kontrollblick vergewissert hat, dass das Hecktor verschlossen ist. Auch der Außenbereich wird komplett von den Kameras erfasst. Elegant ist die



Packstückverfolgung gelöst: Aus der Packstücknummer ergeben sich der Zeitstempel der Verladung und die Torbelegung. Sekunden später zaubert das System die Filmsequenz auf den Schirm.

The video control system,

which was put into operation in the central hub in March 2017, generates tack sharp images. It serves to document events, control the facility and maintain security. Vehicles are only allowed to leave the hub once dispatch can confirm on the screen that the back door is closed. The cameras also monitor the entire outdoor area. The solution for package tracking is elegant: The number of the package includes the time stamp of its cross-docking and the gate. The system conjures up the relevant images only seconds later.

So hell die Nacht

„So hell die Nacht“ – so lautet der Titel einer Projektarbeit, die Julius Schmitt für sein Studium „Regie/ Fernsehjournalismus“ an der Filmakademie Baden-Württemberg im Sommer 2017 machen musste. Die ausgetretenen Pfade wollte Schmitt verlassen. Deshalb kamen für ihn die üblichen Verdächtigen unter den Nachtarbeitern wie Feuerwehrleute, Polizisten oder Krankenschwestern nicht infrage.

Fündig wurde der Filmemacher auf seiner Suche nach neuen Geschichten und unverbrauchten Bildern unter anderem in der Logistik. Seine

Anfrage beim Speditionsverband führte ihn schnurstracks zu 24plus und ins Zentralhub. „Die Geschäftsführer Peter Baumann und Steffen Renner waren sofort von meinem Vorhaben überzeugt und haben organisatorisch alles in die Wege geleitet“, berichtet Julius Schmitt.

Im Hub wurde mit Daniel Kör auch das passende Gesicht für die Doku gefunden. Ihm kam dabei seine Kameraerfahrung zugute: Nebenberuflich ist der Kollege der 24plus hub logistics als Deutsch-Rapper aktiv und stellt seine Musikvideos auf YouTube.



Filmstudent Schmitt brachte zum Dreh mehrere Assistenten und professionelles Equipment mit.

Film student Schmitt brought multiple assistants and professional equipment to the set.

Hauptdarsteller Daniel Kör hat Kameraerfahrung.

Leading actor Daniel Kör has experience in front of the camera.

So bright the night

“So bright the night” – that is the title of a project thesis that Julius Schmitt submitted for his course of studies in “Direction / Television Journalism” at the film academy Baden-Württemberg in the summer of 2017. Schmitt wanted to leave the well-trodden paths. That is why the usual suspects among night workers – firemen, policemen or nurses – were out of the question.

On his quest, the filmmaker found new stories and fresh images in logistics. His inquiry at the freight

forwarding association led him directly to 24plus and to the central hub. “The managing directors Peter Baumann and Steffen Renner were immediately taken by my endeavour and made sure that the organisation went smoothly”, says Julius Schmitt. Schmitt found a suitable face for the documentary in Daniel Kör. His experience in front of the camera was a plus: The colleague from 24plus hub logistics is a part-time rapper and uploads his video clips to YouTube.

Wir wünschen ein gutes Gelingen!

Ob hinter dem Steuer, auf dem Stapler oder am Computer, ob mit Hauptschulabschluss oder Abitur: In der Logistik finden junge Menschen vielfältige Ausbildungsmöglichkeiten in Berufen mit Zukunft. Bei den 24plus-Partnern traten im Herbst wieder mehrere Hundert neue Azubis eine fundierte Berufsausbildung an. Wir wünschen allen jungen Kolleginnen und Kollegen (ob hier im Bild dargestellt oder nicht) viel Spaß und ein gutes Gelingen.

We wish you good fortune!

Whether behind the wheel, on the fork lift or in front of the computer, with final secondary-school examinations or school-leaving certificate: In logistics, young people are able to find diverse training opportunities in future-oriented careers. Several hundred new trainees began their vocational training at the 24plus partners this autumn. We wish all young colleagues (whether included here or not) lots of fun and good fortune.



1 Alles im grünen Bereich bei Ziegler in der Schweiz. 2 LOXX ist der 24plus-Partner für Russland und die GUS. Ein großes Verteilergebiet braucht viele Mitarbeitende! 3 Hoch hinaus wollen die neuen Azubis bei Geis Transport und Logistik in Nürnberg. 4 Drei neue Kollegen meldet Robert Müller in Chemnitz. 5 Mit 16 neuen Azubis zählt 17111 Transit & Logistik zu den großen Ausbildungsbetrieben unter den 24plus-Partnern. 6 + 7 Im Büro mehr Frauen, in der Halle und auf der Straße nur Männer bei Oetjen Logistik in Rotenburg. 8 Bei Kühne + Nagel Stadtallendorf bekommen zwei neue Azubis intensive Betreuung durch ebenso viele Ausbilder. 9 Wir liefern. Seit 1899. Damit das so weitergeht, setzt die Spedition Kleine in Grevenbroich auf Ausbildung. 10 Bei THE GREEN LINE in Gronau starten sechs junge Leute ihre Ausbildung, darunter auch eine junge Frau, die Fachlageristin werden will. 11 Stolzgeschwellte Brust und Hochdaumen gibt es zum Start bei Ziegler in Eschweiler. 12 Entsprechend der Unternehmensgröße hat LGI besonders viele neue Auszubildende eingestellt. 13 Familiär geht es zu bei karldischinger in Ehrenkirchen. Dort wurden auch die Eltern der neuen Azubis aufs Foto gebeten. 14 Schon am ersten Tag im roten Dress präsentieren sich die Azubis von Emons im Allgäu. 15 Neue Power für Niederbayern bei der Spedition Wolf in Straubing. 16 Logistik pur und Ausbildung pur bei VS Logistics in Rottendorf. 17 Bei GEFCO in Wuppertal schnuppern vier neue Azubis Lagerhallenluft.

1 The greenhorns of Ziegler in Switzerland. 2 LOXX is 24plus partner for Russia and the CIS. A large distribution area needs many employees! 3 The new trainees at Geis Transport und Logistik in Nuremberg are reaching for the stars. 4 Robert Müller from Chemnitz reports three new colleagues. 5 With 16 new trainees, 17111 Transit & Logistik is among the largest training companies of the 24plus partners. 6 + 7 More women in the office, just men on the road and in the hall at Oetjen Logistik in Rotenburg. 8 At Kühne + Nagel Stadtallendorf, two new trainees receive support from just as many supervisors. 9 We deliver. Since 1899. The training at Spedition Kleine in Grevenbroich ensures that this can continue. 10 Six young people begin their training at THE GREEN LINE in Gronau, among them a young woman who wants to become a skilled warehouse operator. 11 Backs straight and thumbs up at Ziegler in Eschweiler. 12 In accordance with their company size, LGI has employed a large number of new trainees. 13 karldischinger in Ehrenkirchen is all about family. The parents of the new trainees are part of the picture. 14 Dressed in red from day one: the trainees of Emons in the Allgäu. 15 Young blood for Lower Bavaria at Spedition Wolf in Straubing. 16 Nothing but logistics and training at VS Logistics in Rottendorf. 17 Four new trainees familiarise themselves with the warehouse at GEFCO in Wuppertal.

Auf zum Austausch

„Hallo! Ich heiße Jan-Hendrik Sellmann, bin 19 Jahre alt und gehe jetzt in mein zweites Ausbildungsjahr als Kaufmann für Spedition- und Logistikdienstleistung bei der Spedition Schröder + Schierenberg in Porta Westfalica. Aktuell befinde ich mich im Rahmen des Azubi Exchang@e von 24plus bei einem Auslandspraktikum bei Gödecke Logistik in Malmö.“ Mit diesen Sätzen meldete sich der Nachwuchsspediteur auf der

Facebookseite von 24plus und ließ seinem Gruß an die Online-Gemeinde etliche Beiträge folgen, in denen er seine Eindrücke schilderte.

Vom 1. August bis 1. September 2017 arbeitete der junge Mann bei den Kollegen in Schweden. Der junge Mann, der 2016 sein Abitur gemacht hatte, berichtete von einer freundlichen Aufnahme durch seine Gastgeber und auch davon, dass er vom ersten Tag seines Praktikums bei

Gödecke Logistik eigene Aufgaben übernehmen und selbständig arbeiten durfte. Jan-Hendrik Sellmann ist bereits der dritte Azubi, der im Rahmen des Austauschprogramms nach Schweden reiste. Auslands Erfahrung hat für ihn einen hohen Stellenwert: „Unter anderem auch wegen der Möglichkeit, ein Auslandspraktikum zu machen, habe ich mich für die Ausbildung in meinem Betrieb entschieden.“



Nach der Arbeit hatte Austauschpraktikant Jan-Hendrik Sellmann Zeit für einen Spaziergang an den Strand oder einen Bummel durch die Stadt. Dabei trat der Fußballfan buchstäblich in die Fußstapfen von Zlatan Ibrahimović. Der Weltklassefußballer ist der bekannteste Sohn der Stadt Malmö.

After hours, intern Jan-Hendrick Sellmann had time to stroll to the beach or walk through the city. Here, the soccer fan literally followed in the footsteps of Zlatan Ibrahimović — the world class soccer player is Malmö's most famous son.

To the exchange!

“Hello! My name is Jan-Hendrik Sellmann. I am 19 years old and I'm currently in my second year of vocational training as a management assistant for freight forwarding and logistics services at Spedition Schröder + Schierenberg in Porta Westfalica. Right now, I am doing an internship at Gödecke Logistik in Malmö in the context of 24plus' Azubi Exchang@e.” This is what the young freight forwarder posted on 24plus' Facebook page. He followed up with numerous posts in which he detailed his impressions. The young man worked for our Swedish col-

leagues between August 1 and September 1 of 2017. Sellmann, who passed his final secondary-school examinations in 2016, reports that he received a warm welcome from his hosts and that he was allowed to assume tasks on his own and work independently from day one at Gödecke Logistik. Jan-Hendrick is already the third trainee to travel to Sweden in the frame of the exchange program. The experience abroad is important to him: “The opportunity to do an internship abroad was one of the reasons why I chose Schröder + Schierenberg.”



Hochwertige Seminare – kostenlos!

Als Praxispartner von Flexifix 24/7 hat 24plus das große Los gezogen. Im zweiten Halbjahr 2017 kamen die 24plus-Partner in den Genuss von 19 hochwertigen Seminaren an 29 Veranstaltungstagen. Das Angebot reicht von Veranstaltungen zum Zeit- und Selbstmanagement über die Entwicklung von Führungskompetenzen bis hin zur verkaufsaktiven Disposition,

zur Good Distribution Practice von Arzneimitteln oder zur Rolle von Frauen in Schlüsselpositionen in der Logistik.

„Wie die Anmeldungen belegen, wird das Angebot von den Partnern gut angenommen“, erklärt Cornelia Nieves, die bei 24plus mit der Academy den Weiterbildungsbereich betreut und die Mitwirkung an Flexifix 24/7 ermöglicht hatte. Dabei

handelt es sich um ein Kooperationsprojekt der Deutschen Angestellten-Akademie GmbH Kassel und der Bildungsakademie Spedition und Logistik e.V. (Frankfurt am Main) im Rahmen der Initiative „Fachkräfte sichern: weiterbilden und Gleichstellung fördern“. Flexifix 24/7 wird durch das Bundesministerium für Arbeit und den Europäischen Sozialfonds gefördert. Als Praxispartner



unterstützte 24plus die Projektträger bei der Aufgabe, Informationen über den Weiterbildungsbedarf in der Logistik zu beschaffen und Seminarthemen zu definieren. Den Seminar kalender und Teilnehmerstimmen finden Interessierte auf der Homepage der Academy im 24plus-Portal.

Valuable seminars – free of charge

As an industry partner of Flexifix 24/7, 24plus hit the jackpot. In the second half of 2017, the 24plus partners benefitted from 19 highly valuable seminars on 29 days. The offer encompasses seminars on time- and self-management, the development of leadership skills,

proactive dispatch, Good Distribution Practice of medicinal products as well as on women in key positions in logistics.

“As evidenced by the bookings, the offer is well-received by the partners“, explains Cornelia Nieves, who manages the training sector at

24plus and who made the cooperation with Flexifix 24/7 possible. Flexifix 24/7 is a joined project of Deutsche Angestellten-Akademie GmbH Kassel and Bildungsakademie Spedition und Logistik e.V. (Frankfurt am Main) in the context of the campaign “Securing skilled workers: promoting further training and equal opportunities“. Flexifix 24/7 is supported by the Federal Ministry

of Labour and the European Social Fund. 24plus supported the project initiators by procuring information about the demand for further training in logistics and defining seminar contents. Seminar dates and reviews by participants can be found on the homepage of the Academy on the 24plus portal.

„Unsere Partner sind unsere Kunden“

Mittwoch, 17 Uhr: Ein internationaler Partner meldet sich hektisch am Telefon bei der 24plus hub logistics. Zusätzlich zur üblichen Tagesmenge stehen 16 Lademeter in der Umschlaganlage, das allermeiste davon Sendungen aus der Beschaffungslogistik. Seine Bitte: Sonderanlieferung. Der Leitstand zögert, denn jetzt droht noch mehr Überhang – der Mittwoch ist neben dem Donnerstag immer mengenstark. Die Anfrage landet bei Geschäftsführer Steffen Renner. Auch er zögert kurz, gibt nach einem Blick auf den Schirm seines Rechners aber grünes Licht. Der Partner kann Mehrmengen einspeisen und zeigt sich sichtlich erleichtert.

„Wir können leider nicht jeden Wunsch der Partner erfüllen, aber wir machen doch einiges möglich“, erklärt Renner. „Die Partner sind unsere Kunden!“ Im Umschlag spielt die Mehrmenge kaum eine Rolle, hier kann die 24plus hub logistics flexibel reagieren. Selbst 400 Packstücke mehr als üblich – das sind immerhin zehn Prozent – sind zu schaffen. Die Schwierigkeit liegt darin, den Überhang abzufahren. „Aktuell gibt es kaum noch Transportkapazitäten, und wenn, dann zu gesalzenen Preisen“, erklärt Steffen Renner. „Und natürlich steht für uns die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund.“ Aber auch für Überhänge findet Renners Team wirtschaftliche Lösungen. Das gehört zum Tagesgeschäft, fast 20 Partner speisen täglich Überhang ein. Hintergrund: Jeder 24plus-Partner steuert das Hub möglichst vollbeladen an. Weil aber ab Hauneck mehr Mengen in die wirtschaftlich starken Regionen abfließen, müssen vor allem auf den Relationen in den Süden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden.

Sendungsstruktur verändert sich

Mengenschwankungen und Laderaumangel sind längst nicht alle Herausforderungen, auf die der Betreiber des Zentralhubs Antworten finden muss. Ebenso schwer wiegen die Veränderungen in der Sendungsstruktur. Füllten noch vor wenigen Jahren hauptsächlich Industriegüter das Netz von 24plus, kommen nun immer mehr Handelsgüter und Privatkundensendungen obendrauf. Mitunter spiegelt die Sendungsstruktur

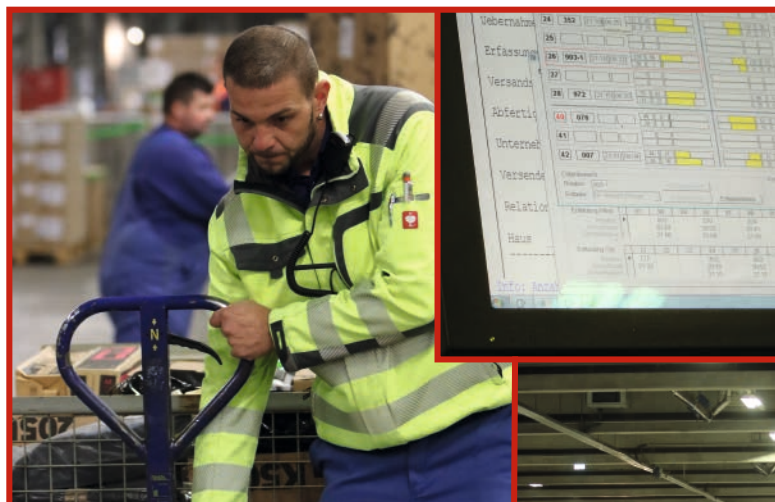
sogar den Wetterbericht wider: Ist fürs Wochenende Sonne angesagt, schlagen die Kolleginnen und Kollegen im Zentralhub mittwochs und donnerstags palettenweise Grillkohle und Heimwerkergerät um. Früher wurden Baumärkte per Ganzladung mit Ware versorgt. Inzwischen aber haben die Märkte kaum noch Lagerfläche und ordern Kleinmengen kurzfristig nach. Die Schwierigkeit für die Logistiker: Privatkundensendungen und Handelsware sind oft dürrtig verpackt und häufig sperrig.

0,02 Prozent Schadenquote

Steffen Renner ist sichtlich stolz, dass die Schadenquote im Zentralhub dennoch bei nur 0,02 Prozent liegt. Seit 2011, als 24plus den Hubbetrieb von einem externen Dienstleister in die eigenen Hände nahm, konnte die 24plus hub logistics dank massiver Präventionsarbeit die Schadenquote auf ein Drittel reduzieren. Der Krankenstand sank im selben Zeitraum um die Hälfte. An den Arbeitsbedingungen – Hitze im Sommer, Kälte im Winter, Nacharbeit und starke körperliche Beanspruchung – hat sich seither nichts geändert. Wohl aber hat sich der Zusammenhalt im Team verbessert. Ein letzter Vergleich: Mit 85 Beschäftigten, demselben Personalbestand wie vor sechs Jahren, und auf derselben Umschlagfläche bewältigt die 24plus hub logistics jetzt fünf Prozent mehr Packstücke. 966.000 Colli wurden 2016 im Zentralhub umgeschlagen, 2017 werden eine Million Colli erwartet.

Sekunden und Minuten

Möglich wurde dieses Mengenwachstum im Zentralhub durch Prozessoptimierung. Alle Mitarbeitenden werden durch Schulungen dazu befähigt, Verbesserungsfelder in ihrem Verantwortungsbereich zu identifizieren und umzusetzen. Jede eingesparte Sekunde und Minute ist bei den engen Zeitfenstern ein Gewinn: Um 21 Uhr treffen die ersten von rund 80 Hubzügen ein, die Sattelzüge der am weitesten entfernten Partner fahren erst um 23.45 Uhr vor. Die Fahrer der Partner ganz im Norden oder Süden Deutschlands und die der internationalen Partner müssen aber auch am ehesten wieder aufbrechen, um ihre Depots am



24plus hub logistics

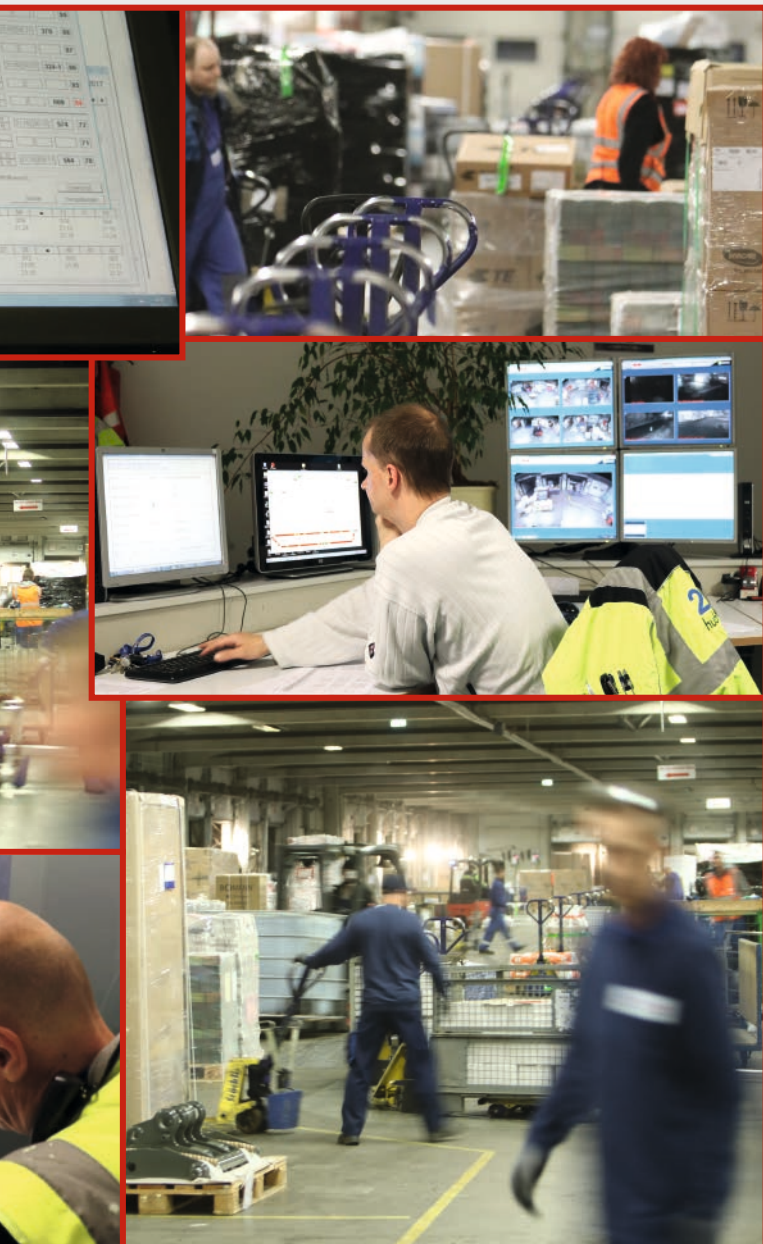


kommenden Tag rechtzeitig zu erreichen. Für diese Relationen ist bereits um 0.30 Uhr Verladeschluss. Somit bleibt also für die Ent- und Beladung und die Abfertigung von gut 20 Sattelzügen nur eine Dreiviertelstunde!

Auf der Suche nach Sekunden und Minuten hilft auch die Digitalisierung. Früher wurden eintreffende Hubzüge nach dem Zufallsprinzip Entladetoren zugeordnet. Dank der IT wissen die Mitarbeiter nun im Leitstand, dass ein Trailer beispielsweise 58 Packstücke für den Kettenkreis 1 mitbringt und nur jeweils zehn Colli für die Kettenkreise 2 und 3. Also wird der Trailer in der Entladezone so positioniert, dass die Wege der Packstücke in den Unterflurketten möglichst kurz sind. Ein anderes Bei-

spiel: Früher bedurfte es mehrerer Meldungen von der Halle an den Leitstand und etlicher Tastaturbefehle im Steuerungssystem, um die Ladelisten der abfahrenden Fahrzeuge zu erzeugen. Heute meldet eine Scannerin per Tastendruck, dass die Beladung abgeschlossen ist. Im Leitstand erfolgt ein Kontrollblick auf die Videosteuerung – und mit einem weiteren Klick wird der Druck einer Sammelladefliste angestoßen. Auch die Suche nach Speedtime-Sendungen, die von den Partnern zwar angemeldet, aber nicht auf das Hub verladen wurden, wird im Jahr 2018 durch eine neue Echtzeitanwendung überflüssig. So werden wieder Sekunden und Minuten gespart!

“Our partners are our customers”



Wednesday, 05:00 PM: An international partner frantically calls the 24plus hub logistics. In addition to the usual daily volume, 16 loading metres are standing in the cross-docking facility, most of which are shipments from procurement logistics. His request: special delivery. The control station is reluctant, as now even more backlog is threatening to build up – Wednesdays and Thursdays are particularly high-volume days. The request reaches managing director Steffen Renner. He briefly hesitates, but greenlights the delivery after a quick glance at his computer screen. The partner is able to feed in additional volumes and is noticeably relieved.

“Unfortunately, we are not able to fulfil all of our partners’ requests, but we manage to do a lot”, explains Renner. “The partners are our customers!” The additional volumes are of minor concern for cross-docking; here, 24plus hub logistics is able to react flexibly. Even an increase of 400 packages – 10 per cent more than usual – can be managed. The difficulty lies in transporting the backlog. “Currently, there are almost no transport capacities, and those that exist come with a hefty price tag”, explains Steffen Renner. “And of course, cost-effectiveness is our main concern.” However, Renner’s team also finds cost-efficient solutions for backlogs. This is part of the day-to-day business, with almost 20

partners feeding in backlog each day. Background: Every 24plus partner approaches the hub at the maximally possible capacity utilisation. But because more volumes are transported into economically strong regions from Haunack, additional vehicles have to be implemented for the routes into the South in particular.

Changing shipment structure

Fluctuating volumes and cargo space shortages are by far not the only challenges the central hub operator has to overcome. Changes in the shipment structures are just as important. While only a few years ago mainly industrial goods entered 24plus logistics network, more and more trade goods and private customer shipments are shipped today. Occasionally, the shipment structure may even reflect the weather report: When the weekend is predicted to be sunny, the colleagues in the central hub cross-dock pallets and pallets of charcoal and home improvement supplies on Wednesdays and Thursdays. DIY superstores used to be supplied via full load delivery. Today, however, stores have little vacant storage space and order small volumes in smaller intervals. The difficulty for the logisticians is that private customer shipments and trade goods are often sparsely packaged and bulky.

0,02 per cent damage rate

Steffen Renner is visibly proud that in spite of this the damage rate in the hub is at only 0,02 per cent. Thanks to considerable preventative effort, 24plus hub logistics was able to reduce the damage rate by two thirds, ever since 24plus assumed the hub operation from an external service provider in 2011. During the same time frame, the average number of employees on sick leave decreased by 50 per cent. The working conditions – heat in the summer, cold in the winter, night shifts and intense physical exertion – have not changed. On the other hand, team spirit among the staff has improved. One final comparison: Today, 24plus hub logistics manages five per cent more packages – with the same number of employees (85) and on the same cross-docking area as six years ago.

966,000 items were cross-docked in the central hub in 2016, one million items are expected for 2017.

Seconds and minutes

This increase in volumes in the central hub was made possible through process optimisation. In the frame of further training, all employees learn how to identify areas of improvement in their respective areas of responsibility as well as how to realise solutions. Every second and minute saved is an asset in such tight time frames: The first of about 80 hub trucks arrive at 09:00 PM; the semi-trailers of the most distant partners arrive as late as 11:45 PM. However, the drivers of the northernmost and southernmost Germany partners and those of the international partners also have to be the first to depart in order to reach their depots in time on the following day. For these connections, the cross-docking deadline is 00:30 AM. Therefore, there are only about 45 minutes available for the loading and unloading as well as the clearing of about 20 trucks!

Digitalisation is also helpful in yielding seconds and minutes. Arriving trucks used to be assigned to gates at random. Thanks to IT, the employees in the control station now know that one trailer, for example, brings along 58 packages for circular conveyor belt 1 and only 10 items for belts 2 and 3. That is why the trailer is positioned in the unloading zone in such a fashion that the trips of the packages on the underground conveyor belts are as short as possible. Another example: It used to be the case that multiple messages from the hall to the control station and numerous keystrokes were necessary in order to create the cargo manifests of the departing vehicles. Today, a button pressed on a scanner sends the confirmation that loading has been completed. In the control station, the employees cast a glance at the video system – and with another keystroke, the printout of a small summary cargo manifest is put into action. The search for Speedtime shipments which, while registered by the partners, but not loaded onto the hub, will become obsolete in 2018, thanks to a new real-time application. This saves further seconds and minutes!

Theorie und Praxis: Karriereturbo duales Studium

In der Logistik geht es längst nicht mehr nur um den Transport von A nach B. Auch mittelständische Logistiker sind in komplexe Wertschöpfungsketten eingebunden. Die Folge: Mit den Anforderungen der Kunden steigt in den Logistikunternehmen der Bedarf an akademisch ausgebildeten Fach- und Führungskräften. Dual Studierenden stehen im Mittelstand viele Karrieremöglichkeiten offen.

Anna Förster hat diesen Weg gewählt. Nach dem Abitur entschied sie sich für ein duales Logistikmanagement-Studium an der privaten Rheinischen Fachhochschule in Neuss. Damit einher geht eine Ausbildung zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung, die sie beim 24plus-Partner LOXX in Gelsenkirchen absolviert. Seit August 2015 stellt sich die junge Frau dieser Doppelbelastung. In dreimonatigen Praxisphasen arbeitet sie fünf Tage in

der Woche im Betrieb. Momentan ist sie in der Kontraktlogistik-Abteilung tätig, wo sie Aufträge erfasst und den Kundenkontakt hält. In den ebenfalls dreimonatigen Theoriephasen studiert Anna Förster drei Tage in der Woche an der Hochschule in Neuss. An den übrigen zwei Tagen besucht sie die Berufsschule in Dormagen, wo sie ein auf die Kernfächer Spedition, Buchführung und allgemeine Wirtschaftslehre komprimiertes Ausbildungsprogramm zu bewäl-

tigen hat. Für das Anfertigen von Studienarbeiten oder das Lernen auf Klausuren und Prüfungen bleiben die Wochenenden und Abendstunden.

Kommunikation und Internationalität

Trotz der zeitlichen Belastung hat Anna Förster ihre Entscheidung nicht bereut: „Natürlich braucht man für ein duales Studium Durchhaltevermögen. Dafür arbeite ich in einer Branche mit Zukunft und bekomme beide Seiten mit, die Theorie und die Praxis.“ Besonders schätzt die 21-Jährige an ihrem Metier Logistik zwei Dinge: zum einen die Kommunikation mit Kunden und Kollegen, zum anderen die Internationalität. Diese erlebt sie im Tagesgeschäft bei LOXX, aber auch im Studium. In Kürze bricht Anna Förster für ein Auslandssemester nach Bangkok auf. Der Arbeitgeber LOXX übernimmt einen Teil der Kosten, wie auch bei den Studiengebühren. Nach ihrer Rückkehr aus Thailand wartet auf

Anna Förster die Bachelorarbeit über die „ABC-Zonen im Lager“, gefolgt von den Abschlussprüfungen an der Hochschule und der Kaufmannsgehilfenprüfung vor der IHK. Sind die Hürden genommen, will Anna Förster den Master draufsetzen, berufsbegleitend natürlich. Ihr Karriereziel hat sie klar vor Augen: „Im Studium wird uns vermittelt, wie die Optimierung von Prozessen im Betrieb vorstattengehen kann. Daher möchte ich in eine Funktion hineinwachsen, in der ich an der Verbesserung bestehender Prozesse mitwirken und die Einführung neuer Prozesse mitgestalten kann.“

Bisher vorgestellte Berufsbilder

Ausgabe 2/2016: Berufskraftfahrer im Fernverkehr
Ausgabe 3/2016: Nahverkehrsdisponent
Ausgabe 1/2017: IT-Fachkraft
Ausgabe 2/2017: Kaufleute für Dialogmarketing



Theory and practice: career turbo Dual Course of Study

Logistics has not been about the mere transport from A to B for a long time. Even medium-sized logistics companies are integrated into complex value creation chains. The result: The requirements of the customers lead to an increase in demand for academically educated skilled workers and management personnel in logistics companies. Many career opportunities are available in medium-sized companies for students in cooperative study programs.

Anna Förster chose this path. After passing her final secondary-school examinations, she opted for a Dual Course of Study in the form of a logistics management course of studies at the private University of Applied Sciences in Neuss. This goes hand in hand with training to become a management assistant for freight forwarding and logistics services, which she is undergoing at 24plus partner LOXX in Gelsenkirchen. The young woman has been facing this dual challenge since August of 2015. In three months long practice phases, she works at the company for five days a week. She is currently working in the contract logistics department, where she processes orders and maintains customer contact.

During the theoretical phases, also three months in length, she studies at the university in Neuss for three days a week. During the other two days, she goes to the vocational school in Dormagen, where she has to tackle a compressed curriculum comprised of the core subjects forwarding, accounting and general economics. She writes her assignments and studies for exams on the weekends and in the evenings.

Communication and internationality

Despite the time strain, Anna Förster has not regretted her decision: "Of course you need perseverance for a program like this. On the plus side, I am working in a sector that has a fu-

ture and am able to experience both sides, theory and practice." There are two things the 21-year-old particularly enjoys about logistics: the communication with customers and colleagues and the internationality. She experiences this in her daily business at LOXX, but in her studies as well. Soon, Anna Förster is going to depart for a semester abroad in Bangkok. Employer LOXX is assuming part of the costs, as well as of her tuition fees. After her return from Thailand, the bachelor thesis "ABC zones in storage" is waiting for Anna Förster, followed by final exams at the university and the exam by the local Chamber of Industry and Commerce. Once these obstacles are overcome, Anna Förster also wants to comple-

te her master's degree, again in the form of cooperative education, of course. She has a clear vision of her future career: "During our studies we learn how the optimisation of processes in a company can be conducted. That is why I want to strive for a position in which I can be part of the improvement of existing processes and help design new ones."

Previously featured professions

Issue 2/2016: professional long distance driver
Issue 3/2016: short distance transport dispatcher
Issue 1/2017: the IT logistician
Issue 2/2017: management assistant for dialogue marketing