

In dieser Ausgabe: Die besten Nutzfahrzeuge des Jahres

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR

BELEGEXEMPLAR

Seite 9

Mit freundlichen Grüßen
Ihre Redaktion.

NR. 14 • 18. Juni 2010

www.transaktuell.de

EURO 2,5

Aufarbeitung: Genau so spektakulär wie die Größe der Flotte – 2.500 Einheiten – war das Ende von Ricö. Zwei Jahre danach begibt sich **trans aktuell** auf Spurensuche. **Seite 3**



Strategie: 18 Unternehmen gehören zur Roman Mayer Logistic Group aus Augsburg. Geschäftsführer Gernot Beer setzt auf »Kontraktlogistik auf Rädern« – und den eigenen Fuhrpark. **Seite 9**



Test: Mit 400 PS drängt sich der MAN TGX 18.400 für den Flotteneinsatz geradezu auf. Er punktet mit geringem Verbrauch und großzügiger XLX-Kabine. **Seite 18**



Alle unter einem Dach



Fotos: Jüngst

Gemeinsame Nutzung: In Hirschberg bei Heidelberg betreibt die Spedition Döderlein ein Lager für einen Chemiekunden, die Schwester Comepack ist mit ihrem Behältermanagement vertreten (re.).

Die Roman Mayer Logistic Group hat wieder Zuwachs bekommen: Jüngstes Tochterunternehmen ist die Spekker & Mayer Logistik Gesellschaft in Gilde bei Hamburg. Dort betreibt das neue Unternehmen ein Logistikcenter mit mehr als 6.600 Quadratmeter Lager- und Umschlagfläche sowie einem Hochregal mit 10.000 Palettenstellplätze. Joint Venture-Partner von Roman Mayer ist der Unternehmer Helmut Spekker.

Die Leistungen: Container entpacken, Waren zum Teil umlabeln und zu neuen Sets zusammenstellen, lagern, kommissionieren sowie innerhalb Deutschlands und Europas versenden. Von der Lagerhaltung bis zum kompletten Outsourcing – so beschreibt das Augsburger Unternehmen sein Erfolgsrezept. »Die Kontraktlogistik ist ein klares Wachstumssegment«, sagt Gernot Beer, einer der Geschäftsführer der Roman Mayer Logistic Group. Er führt zusammen mit Klaus Baier die Logistikgruppe. »Damit haben wir gute Chancen auf ein

Strategie: 18 Unternehmen sind Teil der Roman Mayer Logistic Group aus Augsburg. Die Gruppe sieht sich trotz 1.000 Mitarbeiter als Mittelständler.

zweistelliges Wachstum auch in der Zukunft.«

Das neue Joint Venture ist aus einer bestehenden Kundenpartnerschaft entstanden. Gewachsen ist das Unternehmen in den vergangenen 40 Jahren aber auch durch Zukäufe und die Entwicklung neuer Standorte. Firmengründer und -Chef Roman Mayer hat aus dem elterlichen Fuhrunternehmen inzwischen eine Gruppe mit 18 Unternehmen gemacht. Im Fokus der Neuaquisitionen standen dabei jeweils Firmen, »die in ihrer jeweiligen Region

eine starke Marktposition haben«, sagt Beer. Um diese Marktpräsenz und den Wiedererkennungswert zu erhalten, hat jeder Neuerwerb deswegen seinen Namen behalten. Wie die Döderlein Spedition aus Nördlingen, die seit 1996 zur Gruppe gehört und in den vergangenen Jahren Niederlassungen beziehungsweise Logistikzentren in Langenfeld bei Düsseldorf, Schwarzenbruck sowie in Hirschberg bei Heidelberg aufgebaut hat. Diesen Standort teilt sie sich mit der Schwestergesellschaft Comepack.

Auf der Messe transport logistics 2007 wurden erstmals alle unter der Marke Roman Mayer präsentiert. »Im Fokus heute steht das organische Wachstum aus eigener Kraft«, sagt Geschäftsführer Beer. Gleichwohl werde man auch in Zukunft nicht

Niederlassung für chinesischen Markt

nein sagen, wenn sich ein Objekt anbiete, das Synergien für die ganze Gruppe verspreche. Gesteuert wird die Firmengruppe dezentral: Jedes Unternehmen hat einen eigenen Geschäftsführer und behält so das Know-how am Standort. Beer und Baier arbeiten in der Zentrale in Gersthofen. Von hier aus starten aber auch sogenannte Kompetenzleiter für die verschiedenen Stabstellen. Sie stellen den Schulterschluss zu den Unternehmen vor Ort dar, denen sie Hilfestellung bei Sachfragen geben. Sie sind aber auch – zusätzlich zu den Unternehmen – Ansprechpartner für die Kunden. »Deshalb übernehmen die Kompetenzleiter auch das Cross Selling«, sagt Beer. So soll nicht nur die Marke Roman Mayer forciert werden, sondern auch das komplette Leistungsangebot der Gruppe mit ihren vier Schwerpunkten Transport, Distribution, Logistik sowie Behältermanagement. Ziel ist, dem Kunden Synergien anzubieten.

»Diese Bandbreite anbieten zu können ist vor allem immer wichtiger bei Großausschreibungen, bei denen die Kunden viele Punkte aufzählen«, sagt Dieter Halfbas, Geschäftsführer von Comepack. Die Tochter fürs Behältermanagement übernimmt für große Unternehmen deren kompletten Mehrwegstrom, inklusive Entwicklung und Einkauf der Behälter, Reinigung und Reparatur sowie natürlich Rücklauf. Comepack betreibt dafür ein eigenes Poolsystem. Ziel ist dabei, die Behälterströme verschiedener Kunden zu bündeln und somit Transporte zu reduzieren. Weil auch die Transportwege möglichst kurz gehalten werden, ist die räumliche Nähe zum Kunden – hauptsächlich aus der Automobilbranche, zunehmend aber auch aus anderen Bereichen wie Pharma und Heizungsbau – sehr wichtig. Daher gibt es sogar einen Comepack-Standort in Shanghai für Kunden des chinesischen Marktes.

Neben dem Behältermanagement und der Kontraktlogistik bietet die Roman Mayer Logistic Group aber auch klassische Transport- und Logistiklösungen an wie europaweite Stückgutverkehre über die Kooperation Online Systemlogistik für Spedition & Service, von der die Döderlein Spedition Gesellschafter ist. Außerdem Lagerhaltung sowie Teil- und Komplettlösungen. Dafür hält das Unternehmen eine

Dieter Halfbas von Comepack: Synergien nutzen der ganzen Firmengruppe.

Flotte von 400 Zugmaschinen vor. »Das ist das große Unterscheidungsmerkmal gegenüber unseren großen Wettbewerbern«, sagt Beer – gerade auch jetzt, wo sich langsam wieder alles um die Nachfrage nach Frachtraum drehe. »Durch den Selbsteintritt können wir unseren Kunden immer die entsprechende Servicequalität und die Prozesssicherheit gewähren.« Sinn machen die eigenen Fahrzeuge auch, weil durch die Gruppenstruktur viele Streckenverkehre mit Begegnungsverkehren kombiniert werden. Und, weil das Unternehmen nicht nur auf den Transport von A nach B setzte, sondern einen Großteil der Lkw für »Kontraktlogistik auf Rädern« einsetze: »Vor allem auf den letzten 100 Kilometer bestehen die größten Anforderungen«, sagt Beer. Dabei gehe es beispielsweise darum, den Nachschub für Dialysestationen zu bewältigen. Sicherheit, aber auch Flexibilität ist das Stichwort: Der Spitzenbestand beim Fuhrpark lag schon mal bei 450 ziehenden Einheiten. Die Gruppe hat im Krisenjahr 2009 sich nicht nur von »unrelevanten Geschäften getrennt«, wie Beer sagt, sondern auch die Kapazitäten zurückgefahren. »Das geht, weil alle Fahrzeuge unser Eigentum sind – mit starren Leasingregeln könnten wir nicht so flexibel auf die Gegebenheiten des Marktes reagieren.« Die eigene Flotte könne natürlich auch Kehrseiten haben: »Wir wollen nicht jeder kurzfristigen Änderung des Marktes hinterherlaufen«, sagt er, »eine Erweiterung des Fuhrparks geht daher nur bei mittel- und langfristigen Partnerschaften mit den Kunden.«

Azubi-Quote von zehn Prozent

Was neben der eigenen Flotte auch in der Zukunft Bestand hat, ist das Thema Aus- und Weiterbildung. Die Roman Mayer Logistic Group hat sich selbst zu einer Auszubildenden-Quote von zehn Prozent verpflichtet. 100 junge Menschen werden derzeit innerhalb der Gruppe beruflich gefördert. »Das geschieht nicht nur aus Selbstnutz, sondern auch aus unserer gesellschaftlichen Verantwortung als mittelständisches Unternehmen.« Es gibt monatliche Azubi-Meetings, die Berufskraftfahrer haben einen »Lehrlingsvater« und den Azubis, die gerade anfangen, wird ein Pate aus einem höheren Lehrjahr zur Seite gestellt.

Außerdem betreibt die Gruppe eine eigene Logistikakademie zur Fortbildung ihrer Mitarbeiter. Unterrichtet werden beispielsweise die Berufskraftfahrer, etwa in Ladungssicherung. Aber nicht nur: »Das Thema lebenslanges Lernen wird immer wichtiger«, meint der Geschäftsführer. Viele Bildungsträger würden allerdings nur Standardprogramme anbieten. Logistikspezifische Angebote wie Sprachkurse, bei denen auch entsprechende Fachbegriffe gelehrt würden, seien meist nicht zu finden. Deswegen die eigene Akademie, erklärt Beer: »Die Ausbildung darf nicht mit dem Abschluss enden.«

den Einheiten. Die Gruppe hat im Krisenjahr 2009 sich nicht nur von »unrelevanten Geschäften getrennt«, wie Beer sagt, sondern auch die Kapazitäten zurückgefahren. »Das geht, weil alle Fahrzeuge unser Eigentum sind – mit starren Leasingregeln könnten wir nicht so flexibel auf die Gegebenheiten des Marktes reagieren.« Die eigene Flotte könne natürlich auch Kehrseiten haben: »Wir wollen nicht jeder kurzfristigen Änderung des Marktes hinterherlaufen«, sagt er, »eine Erweiterung des Fuhrparks geht daher nur bei mittel- und langfristigen Partnerschaften mit den Kunden.«

Was neben der eigenen Flotte auch in der Zukunft Bestand hat, ist das Thema Aus- und Weiterbildung. Die Roman Mayer Logistic Group hat sich selbst zu einer Auszubildenden-Quote von zehn Prozent verpflichtet. 100 junge Menschen werden derzeit innerhalb der Gruppe beruflich gefördert. »Das geschieht nicht nur aus Selbstnutz, sondern auch aus unserer gesellschaftlichen Verantwortung als mittelständisches Unternehmen.« Es gibt monatliche Azubi-Meetings, die Berufskraftfahrer haben einen »Lehrlingsvater« und den Azubis, die gerade anfangen, wird ein Pate aus einem höheren Lehrjahr zur Seite gestellt.

Außerdem betreibt die Gruppe eine eigene Logistikakademie zur Fortbildung ihrer Mitarbeiter. Unterrichtet werden beispielsweise die Berufskraftfahrer, etwa in Ladungssicherung. Aber nicht nur: »Das Thema lebenslanges Lernen wird immer wichtiger«, meint der Geschäftsführer. Viele Bildungsträger würden allerdings nur Standardprogramme anbieten. Logistikspezifische Angebote wie Sprachkurse, bei denen auch entsprechende Fachbegriffe gelehrt würden, seien meist nicht zu finden. Deswegen die eigene Akademie, erklärt Beer: »Die Ausbildung darf nicht mit dem Abschluss enden.«

Ilona Jüngst



Geschäftsführer Gernot Beer: Eigene Lkw braucht es für die Kontraktlogistik auf Rädern.

DAS UNTERNEHMEN

Die Roman Mayer Unternehmensgruppe hat ihren Sitz in Gersthofen bei Augsburg. Zur Gruppe gehören insgesamt 18 Unternehmen: ALSG Augsburger Logistic und Speditions Gesellschaft, Spedition Karl Bader, Comepack, Döderlein Spedition, FACT trans log consult, Loeber-Lehnhof Spedition, Logististribution Logistik, Melalog, M-plus, PeBe Logistik, Roman Mayer GmbH, Roman Mayer Transport und Logistik, Roman Mayer Kfz-Service, Spekker & Mayer Logistik und WTG Transport- und Logistik. Neben Standorten in Deutschland ist die Gruppe auch in Frankreich und Spanien vertreten und betreibt außerdem eine Niederlassung in China – insgesamt hat sie 22 Standorte. Die Gruppe beschäftigt 1.000 Mitarbeiter.