



WIEDMANN & WINZ

POWER LOGISTICS



75
JAHRE
POWER



DIE WIEDMANN & WINZ STORY



Hugo Wiedmann war Unternehmer mit Leidenschaft – anpackend, zielgerichtet, voller Power und Herzblut. Die Haltung des Firmengründers prägt das Unternehmen bis heute. Wie aus einem Ein-Mann-Betrieb ein dynamisches Logistikunternehmen wurde.





LIEBE LESERINNEN UND LESER,

Sie halten die Wiedmann & Winz Story in den Händen. 75 Jahre spannende Geschichte unseres Familienunternehmens. Seit einem Dreivierteljahrhundert steht der Name Wiedmann & Winz für Unternehmergeist, für Herzblut und für die Power der handelnden Personen. Jeden Tag haben wir uns aufs Neue das Vertrauen unserer Kunden erarbeitet. Entstanden ist eines der leistungsstärksten Logistikunternehmen Süddeutschlands. Mit neun Standorten im In- und Ausland, 60.000 qm Lager- und Logistikfläche und täglich über 150 Fahrzeugen auf Europas Straßen.

Den altersschwachen ersten Lkw am Leben zu halten, mitten im Krieg genügend Fracht zu bekommen: darum ging es Hugo Wiedmann in der ersten Zeit. Das, was unser Gründer mitten im Zweiten Weltkrieg ins Leben gerufen hat wurde von den nachfolgenden Generationen bewahrt, weiterentwickelt und immer moderner gemacht. Wir können stolz sein auf unsere Tradition. Sie ist das Fundament, auf dem wir heute stehen.

Mehr als die letzten 75 Jahre interessieren uns aber die nächsten. Wir freuen

uns über frühere Erfolge, aber viel intensiver beschäftigen uns die Voraussetzungen für künftige. Und nur weil das immer so war, gibt es uns überhaupt seit 75 Jahren. Innovation ist für uns die wichtigste „Wiedmann & Winz-Tradition“. Die Fähigkeit

„

Stillstand ist Rückschritt.
Innovation ist unsere wichtigste Tradition.

zum kreativen Vorausdenken. Die Kraft, Neues zu schaffen.

Wir werden uns wie schon in der Vergangenheit nicht mit dem zufrieden geben, was wir erreicht haben.

Stillstand ist Rückschritt gerade in einer Zeit des Umbruchs. Wir erleben im Moment eine Zeit großer Veränderungen. Wir erleben eine Zeit rasanten technischen Fortschritts. Gerade auch die Welt der Logistik ist durch Globalisierung und Digitalisierung mächtig in Bewegung geraten. Die Geschichte unseres Unternehmens zeigt unsere Fähigkeit, den damit verbundenen Wandel zu gestalten.

Wir blicken zurück auf unvergleichliche 75 Jahre. Und voraus in eine Zukunft unendlicher Möglichkeiten. Begleiten Sie uns auf eine kleine Zeitreise.

Viel Freude bei der Lektüre,

Dr. Micha Alexander Lege

Dr. Andreas Bühler

DIE 40ER & 50ER JAHRE

SO FÄNGT ES AN

Mitten im Zweiten Weltkrieg nimmt ein 27-Jähriger beim Darlehenskassenverein Bad Überkingen einen Kredit über 4.000 Reichsmark auf. Mit dem Geld kauft Hugo Wiedmann einen betagten Hansa-Lloyd-Lkw mit 3,5 Tonnen Nutzlast und Viehaufbau.

Motoren haben den gelernten Zimmermann, der auf dem elterlichen Bauernhof in dem kleinen Dorf Reichenbach im Tälle aufwuchs, schon immer interessiert. So reift der Entschluss, sich als Fuhrunternehmer selbstständig zu machen. Seine Frau Anna und ihr Vater bürgen an diesem 24. Juli 1941 per Unterschrift für die Schulden. Die beiden hatten ein Jahr zuvor geheiratet, die Tochter Christl ist wenige Wochen alt.

Viehhändler und Metzger sind seine ersten Auftraggeber. Doch der Jungunternehmer muss seine Tätigkeit schon 1942 einstellen. Aufgrund eines Hörschadens zunächst vom Kriegsdienst verschont, wird er nun dienstverpflichtet und sein Fahrzeug eingezogen. Kaum aus dem Krieg zurück, nimmt er einen zweiten Anlauf, er ist eben ein ziemlicher Dickhäuter. Auf dem Schrottplatz kauft sich Hugo Wiedmann einen Lkw der Marke ▶



▲ Historisches Dokument: der erste Kreditvertrag. ▶



Der zweite LKW des Unternehmens:
Ein Kälble mit Holzvergaser. ▶

„Kälble“ mit Holzvergaser, den er wieder fit für die Straße macht.

Mineralwassertransporte für die Bad Überkinger Mineralbrunnen AG, vor allem nach Bayern, halten ihn in den schweren Nachkriegsjahren über Wasser. Anna packt beim Verladen der schweren Holzkisten mit an, auch beim Spalten von Holz für den Betrieb des Lkw ist sie unermüdlich zur Stelle.

Hugo Wiedmann ist viel unterwegs; das junge Unternehmen muss am Laufen gehalten werden. Das Fahren ist kein Vergnügen. Der Sitz ist direkt auf dem Chassis festgeschraubt, eine Federung gibt es nicht, die Straßen sind im schlechtesten Zustand. Viele Brücken sind gesprengt. Im Sommer ist es im Führerhaus heiß, im Winter eiskalt. Diese Umstände kosten Kraft. Hugo Wiedmann bezahlt sie mit dem Verlust einer Niere.

Am Wochenende schraubt der Firmenchef Bänke auf die Ladefläche und transportiert die Überkinger Fußballmannschaft, meistens mit einer filterlosen Senousisi-Zigarette im Mundwinkel, die zu seinem Markenzeichen wird. Klappt es nicht mit dem Tore schießen, wird von ihm schon mal eine Torprämie ausgelobt. Oder er lädt die Buben zu einer Wurst und einer Flasche Limonade ein.

DISPOSITION IM WOHNZIMMER

1949 kommt Sohn Gert auf die Welt. Er ist ein Frühchen, der Laster der Hugo Wiedmann Spedition transportiert nun auch Muttermilch für seine Versorgung im Ulmer Krankenhaus. Die ersten schweren Nachkriegsjahre sind überwunden, langsam geht es bergauf. Hugo Wiedmann leistet seinen eigenen kleinen Beitrag zum deutschen Wirtschaftswunder. Ab 1950 werden weitere Fahrzeuge angeschafft; ein grüner MAN Kipper und ein blauer Mercedes. Fahrer werden eingestellt, von denen



▲ Hugo Wiedmann, 1941

Hugo, wie von sich selbst, viel verlangt. Im neuen Wohn- und Geschäftshaus an der Bahnhofstraße 11/2 stellt ihnen die Spedition eigene Zimmer zur Verfügung – gebadet wird in der Badewanne des Chefs. Das Haus entsteht 1954, im Jahr als Deutschland Fußballweltmeister wird. Der gelernte Zimmermann packt nicht nur mit an, er baut es selbst.

Das Wohnzimmer wird zur Disposition, das neue Gebäude verfügt auch über eine Grube, die von den Fahrern selbst im Rahmen der obligatorischen Samstagsarbeit für die Reparaturen genutzt wird. Hugo Wiedmann ist es von größter Wichtigkeit, dass seine Fahrzeuge gut gewartet sind. Das Straßennetz ist noch immer schlecht, Steigungen sind ein Kraftakt, insbesondere die Kasseler Berge sind gefürchtet. Oftmals sind die Fahrzeuge ohne Wissen der Fahrer überladen. Erst wenn es dann mit maximal 10 km/h etwa den Aichelberg hochgeht, wird deutlich, mit welcher schweren Fracht man unterwegs ist. Da sind technisch einwandfreie Lkw ein großer Vorteil. Jedes Fahrzeug ist mit zwei Fahrern besetzt, Fahrer Nr. 1 ist immer für den technischen Zustand verantwortlich.

KINDER PACKEN MIT AN

Anna Wiedmann hat ein Herz für die Fahrer, sie versorgt sie regelmäßig mit Getränken und belegten Broten. Oft ist sie selbst als Beifahrerin mit an Bord, um beim Entladen der Sprudelkisten zu helfen. Auch die Kinder packen mit an. Tochter Christl besucht die Handelsschule. Am 1. Oktober 1958 steigt sie auch offiziell in die

Spedition ein: als erste kaufmännische Mitarbeiterin übernimmt sie von Vater Hugo die Buchhaltung. Ende der 50er Jahre verfügt das Unternehmen über vier Fahrzeuge. Zu 90 Prozent wird Mineralwasser transportiert. Die Nutzlast der Fahrzeuge beträgt 14 Tonnen, das Gesamtgewicht 32 Tonnen.

TRANSPORTIERTE GÜTER

90

PROZENT

der Ladungen bestehen Ende der 50er Jahre aus Mineralwasser-Kisten



▲ Nach dem 2. Weltkrieg waren viele Brücken gesprengt.



▲ Technik aus der Zeit des Wirtschaftswunders – das Innenleben des L 311 von Mercedes-Benz. Der 6-Zylinder-Hauber ist einer der LKW mit denen Hugo Wiedmann nach dem Zweiten Weltkrieg sein Unternehmen wieder aufbaut. Nicht alle beherrschen dabei auf Anhieb das Spiel mit Vorglühen und Zwischengas. Gelegentlich hört Wiedmann von seinem Büro aus ein lautes Knirschen, wenn beim Gangwechsel Zahnrad und Antriebswelle nicht sauber ineinander greifen.



▲ Das Wohn- und Geschäftshaus in der Bad Überkinger Bahnhofstraße: Hugo Wiedmann errichtete es 1954 maßgeblich selbst.

HUGO WIEDMANN: GRÜNDER MIT HERZ

Die Fahrer sind für ihn Teil der Familie, mit denen er im Lkw unterwegs ist, Karten spielt und teilweise unter einem Dach lebt. „Er konnte auch schimpfen, dann aber auch sagen: Junge, war nicht so gemeint“, berichtet ein Zeitgenosse. Hugo Wiedmann, am 14. Februar 1914 geboren, ist ein geselliger Typ: Die Belegschaft lädt er zum Oktoberfest ein, mit der Familie fährt er zum Fasching nach München. Legendär sind die Kartenrunden im Reichenbacher Löwen, der Wirtschaft seiner Schwester Theresia Nuding, und in den Überkinger Gaststätten Stern und Hirsch. Die Abrechnungen

der Transporte macht er selber, seine Rechenkünste sind bekannt. Sparsam ist er zudem, weiß mit wachsendem Erfolg aber auch die schönen Seiten des Lebens zu genießen, ohne zu prahlen oder verschwenderisch zu sein. Dazu zählt für den Schwaben unbedingt ein Mercedes in der Garage.

Hugo Wiedmann ist auch ein Familienmensch: Als sein Schwager aus dem Krieg nicht nach Hause zurückkommt, fühlt er sich für seine Schwester und deren fünf Kinder verantwortlich. Seinen Neffen Bernhard unterstützt er mit günstigen Transporten beim Aufbau einer Möbelfabrik.



DIE 60er & 70er JAHRE

ZUWACHS AUF VIELEN GEBIETEN

Das Unternehmen wächst beständig. Neue Kunden kommen hinzu, die Spedition zieht um nach Geislingen – und auch die Familie vergrößert sich stetig.

▲ Überkinger Mineralwasser: Hier nahm alles seinen Anfang. Die Aufnahme zeigt einen Mercedes-Benz-LP, der schon über ein kippbares Fahrerhaus verfügt. Fahrzeuge dieser Art wurden zwischen 1971 und 1974 gebaut.

Bis ins Rheinland und hoch nach Norddeutschland geht es jetzt. Hugo Wiedmann kauft ständig Fahrzeuge hinzu, oft Gebrauchte, und mit ihnen die begehrten Fernverkehrskonzessionen, die für die Durchführung der Transporte erforderlich sind. Entsprechend bunt ist der Fuhrpark. Neue Lkw von Daimler aus Gaggenau werden in bar bezahlt – für 60.000 Mark, verstaut in einer Tasche.

Die Kommunikation mit den Fahrern ist schwierig. Sie halten zumeist an den gelben Telefonzellen der Bundespost, um Kontakt zur Heimat aufzunehmen. Die Fahrer sind nicht nur Fahrer, sie sind zugleich Disponenten. Sie geben ihr Fahrtenbuch bei Laderraumverteilungsstellen ab und bekommen von dort Ladung angeboten. Ist sie nicht lukrativ genug, gibt's schon mal Ärger mit dem Chef. Nicht selten hören die Fahrer am Telefon, dass sie in einer Stunde wieder anrufen sollen. Inzwischen begibt sich Hugo Wiedmann zur Mineralbrunnen AG und besorgt eine Rückladung mit leeren Flaschen.

Beim Entladen ist auch Sohn Gert mit von der Partie. Ist viel zu tun, stellt der Vater für ihn kurzerhand eine Entschuldigung für die Schule aus. So ist die Karriere vorgezeichnet. Nach Abitur und einer Ausbildung zum Speditionskaufmann tritt Gert 1971 in den elterlichen Betrieb ein. Seine zukünftige Ehefrau Melanie kommt 1973 hinzu und unterstützt im Büro.

Zusätzlich zu ihren Bürotätigkeiten für die Spedition widmet sich Gerts große Schwester

Christl unterdessen einem Nebengeschäft. Die Spedition betreibt zwei Mietwagen, hinter dem Steuer sitzen Christl und ihre Mutter Anna, sie holen etwa Schüler der Landesberufsschule vom Geislinger Bahnhof ab. Anfang der 60er Jahre lernt sie Heinz Winz, der bei der Mineralbrunnen AG beschäftigt ist, kennen und lieben. 1965 wird ihre erste Tochter Kerstin geboren. Die Freude ist riesengroß, insbesondere auch bei Hugo Wiedmann. Die 70er Jahre sind für die Wiedmann-Spedition von großer Bedeutung. Schon Ende der 60er Jahre wird das Getränkegeschäft um zwei Züge erweitert, die „Wulle“-Bier transportieren. Wenig später kommt die Südzucker AG als Kunde hinzu. Zunächst wird Festzucker gefahren, dann auch Flüssigzucker im Container und per Tankwagen. Auch mit Knochenschrot-Transporten für die Deutsche-Gelantine-Fabrik verdient die Firma Geld.

Die Lkw sind wahre Spritfresser: bis zu 45 Liter Diesel auf 100 Kilometer schlucken sie. Arbeitsverträge mit den Mitarbei-

tern gibt es keine. Die Zusammenarbeit wird noch per Handschlag besiegelt.

JETZT GEHT'S AUCH INS AUSLAND

Kein Wunder, dass die Überkingler Zentrale aus allen Nähten platzt. Die geplante Expansion ist in der Kurgemeinde nicht möglich. Deshalb zieht die Spedition im Weltmeisterjahr 1974 nach Geislingen um ins Industriegebiet Neuwiesen. Natürlich legt Hugo Wiedmann, der gelernte Zimmermann, beim Neubau des Geschäfts- und Wohngebäudes wieder selbst mit Hand an.



▲ Fast 40 Jahre verheiratet: Anna und Hugo Wiedmann.



▲ Christl Wiedmann und ihr Bruder Gert: Beide Kinder arbeiten früh im Betrieb mit. Christl ist die erste kaufmännische Angestellte.



▲ Hugo Wiedmann: Das Wohnzimmer wurde zur Disposition



▲ 1963 krepelt eine neue LP-Baureihe von Mercedes-Benz die Nutzfahrzeugwelt um. Das streng kubische Fahrerhaus des neuen LP 1620 erregt Aufsehen.

Eine eigene Werkstatt entsteht, ein Kfz-Meister wird eingestellt. Veränderungen gibt es auch in der Geschäftsleitung. 1975 bestellt Hugo Wiedmann seinem Sohn Gert und seinen Schwiegersohn Heinz Winz zu geschäftsführenden Gesellschaftern.

Zugleich regelt er weitsichtig seine Nachfolge und überträgt sein Unternehmen auf seine Kinder sowie auf den Schwiegersohn Heinz Winz.

Der kann auf seine langjährige Erfahrung im Vertrieb für die Mineralbrunnen AG zurückgreifen und hatte zuvor eine kaufmännische Ausbildung absolviert. Bei der Wiedmann Spedition akquiriert er neue Direktkunden, die bis Ende der 90er Jahre zu einem nicht unerheblichen Teil aus der Getränkeindustrie kommen. Sein Schwager Gert sorgt als Leiter der

Disposition für eine reibungslose Abwicklung. Die Wiedmann Spedition erweitert ihren Radius – sie wird zur internationalen Spedition.

Fahrzeugteile und Spanplatten werden nach Frankreich transportiert, zurück geht es mit Mineralwasser aus Vittel und Volvic. Radenska Mineralwasser aus Jugoslawien rollt in blauen Trucks nach Deutschland. Kipplastzüge kommen für den Transport von Schüttgut zum Einsatz.

Ende der 70er Jahre sind im Unternehmen 50 Mitarbeiter beschäftigt, der Fuhrpark umfasst 28 Lastzüge. Aber das Jahrzehnt endet in Trauer. Es heißt Abschied zu nehmen vom Firmengründer. Am 22. August 1979 stirbt Hugo Wiedmann, gerade 65 Jahre alt, an einem Krebsleiden.

SPRITVERBRAUCH

45

LITER

verbraucht ein LKW
Anfang der 70 er Jahre
(Actros neu 2016: 26 Liter)



▲ Die Flotte wächst kontinuierlich. Hier zu sehen aus der Vogelperspektive. Ende der 1970er Jahre besteht der Fuhrpark aus 28 Lastzügen.



▲ Zu Beginn der 1970er Jahre gewinnt man einen großen Neukunden dazu. Für die Südzucker AG wird zunächst Festzucker transportiert. 1972 erfolgt der erste Transport von Flüssigzucker im Container. 1974 kommt dann der erste Tankwagen zum Einsatz. Heinz Winz, Schwiegersohn von Hugo Wiedmann, kommt aus der Getränkeindustrie und baut nach seinem Eintritt in das Unternehmen das Zucker-Geschäft stark aus.



▲ Um an die begehrten Konzessionen zu kommen wurden teilweise auch Gebrauchtfahrzeuge ohne Rücksicht auf die Firmenfarben gekauft.



▲ Auch Knochenschrot wird mit den Kippnern der Spedition Wiedmann transportiert. Im Hintergrund das 1974 erbaute neue Geschäftsgebäude.

DIE 80ER & 90ER JAHRE

TURBULENTE ZEITEN

Die Mauer fällt und ebenso das gewinnbringende System der Konzessionen. Aus der Wiedmann Spedition wird Wiedmann & Winz, aus einem Fuhrunternehmen ein Logistikdienstleister.

Die 1985 fertiggestellte neue Firmenzentrale – noch in hellem Blau.



Die 80er Jahre sind gute Jahre für das Unternehmen. Der Markt ist über Konzessionen noch strikt reguliert, die Lkw-Frachten sind weitgehend staatlich garantiert. Wer eine Konzession hat, muss sich um Rückladungen keine Gedanken machen. Die Touren sind auch so auskömmlich genug. Für einen Transport hochwertiger Güter von München nach Hannover gibt es genau 2.500 Mark.

1984/85 entsteht an der Neuwiesenstraße 18 in Geislingen ein neues Büro- und Lagergebäude mit 2.000 Quadratmetern Lagerfläche und etwa 500 Quadratmetern für Büro- und Sozialräume. Eine große Investition, die dem Wachstum des Unternehmens und dem steigenden Platzbedarf Rechnung trägt. Eine gegenüberliegende Bahnrollfuhrspedition mit 15 Mitarbeitern und 16 gebrauchten Lkw wird übernommen und ein weiteres Familienmitglied steigt ein ins Unternehmen. Am 1. September



▲ Heinz Winz hält engen Kontakt zu den Kunden.

1987 beginnt Kerstin Winz ihren Weg im Unternehmen.

Als 1989 die Mauer fällt, zögert die Unternehmensleitung nicht lange: Im thüringischen Schmölln wird ein landwirtschaftliches Grundstück als möglicher, weiterer Unternehmensstandort erworben, zusätzliche Konzessionen können gesichert werden. Viele Lkw werden bestellt. Heinz Winz und Gert Wiedmann sind Tag und Nacht für Mitarbeiter und Kunden erreichbar. Ausgestattet mit einem großen Mobiltelefon ist Heinz Winz pausenlos auf der Autobahn unterwegs, um bestehende Kontakte zu pflegen und neue Kunden zu gewinnen. In der Disposition geht es für Gert Wiedmann auch an Samstagen heiß her, endlos

lange Routenlisten und Fahrtenbücher berichten von der Woche, die jetzt abgeschlossen werden muss. Bereits am Sonntagabend um 22 Uhr ist einer der beiden Geschäftsführer vor Ort, wenn die ersten LKW wieder in die neue Woche starten.



▲ Auch in den 80er und 90er Jahren bilden Transporte von Mineralwasser einen Schwerpunkt des Geschäfts.



▲ Tag und Nacht für die Kunden im Einsatz.



▲ Gert Wiedmann hält als Dispositions-Chef die Räder am Rollen.



▲ Fuhrparkwachstum in den 80er Jahren.

FESTLICHE FEIER ZUM JUBILÄUM

Das fünfzigjährige Jubiläum wird 1991 in bester Stimmung gefeiert. Ein Jahr später hört die Spedition auf einen neuen Namen, der beiden beteiligten Familien Rechnung trägt: Wiedmann & Winz.

Der Höhenflug hält leider nicht lange an. Die Nachfrage aus dem Osten lässt nach, die Wirtschaft gerät ins Taumeln. Die hohe Zahl der Fahrzeugkäufe erweist sich jetzt als Last. Erschwerend kommt hinzu, dass das Transportgewerbe mit dem Tarifaufhebungsgesetz 1994 von heute auf morgen dem Wettbewerb des freien Marktes überlassen wird. Die vormals teuer erworbenen Konzessionen sind auf einmal wertlos. Nur noch der Frachtpreis zählt. Für die Branche bricht eine langjährige Durststrecke an.

Auch für Wiedmann & Winz sind die Zeiten unruhig. Vormalig gut bezahlte Getränketrans-

porte geraten enorm unter Druck, die Preise verfallen. Am Ende des Jahrzehnts hat das Unternehmen, das seinen Aufstieg im Wesentlichen dem Transport von Mineralwasser zu verdanken hat, keine Kunden mehr in diesem Bereich. Der Umbau der Kundenstruktur ist schwierig und zieht sich bis weit in das neue Jahrtausend hinein. Heinz Winz und Gert Wiedmann stellen sich erfolgreich den Problemen, mit großem Einsatz gelingt es ihnen, neue Kunden zu gewinnen.

Viele Speditionen verschwinden vom Markt.

Andere setzen dagegen auf Zukunftsthemen wie Controlling, Telematik, Logistikprojekte oder moderne IT-Strukturen.

Zukunftsthemen wie Controlling, Telematik, Logistikprojekte oder moderne IT-Strukturen.

EINSTIEG IN DIE KONTRAKTLOGISTIK

Nach einer kaufmännischen Ausbildung übernimmt der Schwiegersohn von Heinz Winz, Micha Lege, noch während seines Studiums



▲ Melanie und Gert Wiedmann sowie Christ und Heinz Winz anlässlich des 50. Jubiläums im Jahr 1991.



▲ Die Wiedmann Spedition rollt nach der Wiedervereinigung nach Osten – der SK von Daimler war ein unermüdliches Arbeitstier und dominiert den Fuhrpark in den 90er Jahren.



▲ Bau einer Lagerhalle mit Büros 1984/1985 – noch heute der Stammsitz.



HILFSKONVOI NACH MOSKAU

Der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) organisierte und finanzierte 1991 den bisher größten Lkw-Hilfskonvoi für die Sowjetunion. Unter dem Motto „Brummi fährt für Rußland“ transportierten über 50 Lkw, die von Transportunternehmern aus allen Teilen der Bundesrepublik einschließlich der neuen Bundesländer gestellt wurden, über 1.200 Tonnen Milchpulver und Fleischkonserven aus der Berlinreserve der Bundesregierung nach Moskau. Mit dabei waren auch zwei Fahrzeuge der Wiedmann Spedition.



▲ Heinz Winz und Gert Wiedmann mit Mitarbeitern im Jahr 1990.

der Rechtswissenschaft Anfang der 90er Jahre immer mehr Aufgaben bei Wiedmann & Winz. Parallel hierzu schließt er sein Studium ab, inklusive Promotion. 1998 tritt er dann endgültig in die Geschäftsführung ein.

Lege hat klare Vorstellungen davon, wo wirtschaftlich die Reise hingehen soll. Ende der 90er Jahre ist Wiedmann & Winz noch ein reines Fuhrunternehmen, der Einstieg in den Bereich der so genannten Kontraktlogistik – also die vertraglich geregelte Übernahme komplexer Logistikdienstleistungen – steht an. Im März 1999 ist es endlich so weit: Wiedmann & Winz übernimmt die Versandabteilung samt Fuhrpark und Mitarbeiter eines großen Stuttgarter Stahlhändlers. Der Übergang ist nicht einfach. Mit viel Arbeit gelingt es letztlich doch, das Projekt zu einer Erfolgsgeschichte zu machen. In Dürnau wird die erste Lagerhalle außerhalb des Geislinger Umschlaglagers angemietet. Dienstleistungen wie Kommissionierung, Ver-

packung, Inventur oder die komplette Versandabwicklung werden dort für einen französischen Folienhersteller wahrgenommen. Weitere 3.000 Quadratmeter mietet Wiedmann & Winz in der

Eislinger Industriestraße im Komplex einer ehemaligen Papierfabrik an. Erster Kunde dort ist ein führender Automobilzulieferer.

Das Ende des Jahrtausends sieht weitere wegweisende Neuerungen. Nicht mehr länger zu nahezu 100 Prozent im Selbsteintritt führt Wiedmann & Winz nun seine Transporte durch. Das Konzept wird umgestellt zugunsten einer Grundauslastung mit Eigenfuhrpark und festen Partnern sowie einer Abdeckung der Spitzen über den Markt. Die erste Ausgabe der

„WW News“ erscheint, die weit mehr als eine Firmenzeitung ist. So gelingt es erneut, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern – und sich in einem immer härter werdenden Markt zu behaupten.



▲ 1999 erscheint die erste von bislang 20 Ausgaben der Wiedmann & Winz News.



▲ In Dürnau wird 1999 die erste Lagerhalle außerhalb des Geislinger Umschlaglagers angemietet. Für einen französischen Folienhersteller werden Aufgaben wie Kommissionierung, Verpackung, Inventur oder die komplette Versandabwicklung durchgeführt.



▲ 1998 tritt Micha Lege in die Geschäftsführung ein. Neben dem weiteren Ausbau des Transportgeschäfts steht der Einstieg in die Kontraktlogistik an.



▲ Start in Eislingen im Jahr 1999: Auf 3.000 qm Lagerfläche werden logistische Dienstleistungen für einen führenden Automobilzulieferer erbracht.

KONTRAKTLOGISTIK

Die Anforderungen von Kunden an ihre Logistikdienstleister steigen von Jahr zu Jahr. Längst ist es für Spediteure nicht mehr damit getan, einen Transport von A nach B optimal zu organisieren. Andere Dienstleistungen – etwa Montagearbeiten oder Kommissionierung – sind hinzu-

gekommen. Dabei werden die Beziehungen zwischen Dienstleister und Verlager immer enger. In der Sprache der Fachleute werden solche Geschäftsbeziehungen Kontraktlogistik genannt – die langfristige und vertraglich geregelte Übernahme umfangreicher logistischer Dienstleistungen.



▲ Nur Transporte? Das war gestern. Bei einem Stuttgarter Stahlhändler realisiert Wiedmann & Winz 1999 das erste Logistikprojekt. Dabei werden Mitarbeiter, Lkw sowie die Versandorganisation übernommen. In der Folgezeit nimmt die Kontraktlogistik bei Wiedmann & Winz schnell an Fahrt auf.

DIE JAHRE 2000 BIS 2010

EIN JAHRZEHT VOLLER NEUERUNGEN

FleetBoard geht an den Start, die Maut wird eingeführt, die EU nach Osten erweitert. Wiedmann & Winz baut das neue Geschäftsfeld Kontraktlogistik stetig aus – doch was optimistisch beginnt, endet in der Weltwirtschaftskrise.



▲ Das Logistik-Center
Eislingen: Herzstück der
logistischen Aktivitäten

Mai 2000, Mercedes-Benz Werk in Wörth: DaimlerChrysler stellt sein Telematiksystem FleetBoard der Presse

vor. Wiedmann & Winz ist bereits bei der Entwicklung dabei. Dr. Micha Lege präsentiert auf der Veranstaltung FleetBoard aus Kundensicht, Fuhrparkleiter Paul Schaaf beantwortet Fragen der Journalisten zu den Auswirkungen auf den Fahreralltag. Das verschafft nicht nur eine gehörige Portion medialer Aufmerksamkeit, sondern FleetBoard hilft auch, den Spritverbrauch des Fuhrparks um zehn Prozent zu drosseln und den Teileverschleiß zu reduzieren.

Fernsehtams und Journalisten sind in diesem Jahrzehnt häufig zu Gast in Geislingen. Ob Maut-Einführung oder neue Lenk- und

Ruhezeiten: Die Unternehmensführung entwickelt sich zu einem geschätzten Gesprächspartner für die Medien. Sogar in die 20 Uhr-Tagesschau schafft es Wiedmann & Winz – mehrfach!

Zur Jahrtausendwende plagen starke Kostensteigerungen das Gewerbe, insbesondere durch die Einführung der Ökosteuer. Die Treibstoffkosten steigen zwischen 2000 und 2005 für die Strecke Geislingen-Hannover von 127,91 Euro auf 181,76 Euro. Um eine kurzfristige Kurskontrolle zu ermöglichen wird das Controlling ausgebaut. Zudem ersetzt in der Disposition der PC den Bleistift und den Radiergummi, was einer kleinen

Kulturrevolution gleichkommt.

Die in den Jahren zuvor begonnene Logistikstrategie wird erfolgreich fortgesetzt. Am



▲ Die ARD-Tagesschau berichtet über die Mauteinführung bei Wiedmann & Winz.

Mit Vollgas ins neue Jahrzehnt.



▲ Der DispoPlan auf Papier hat ausgedient – disponiert wird am PC, der Fuhrpark ist digital angebunden.



▲ Daniela Krüger ist 2003 die erste Kraftfahrerin bei Wiedmann & Winz.



▲ Ende einer Ära: 2004 geht unser langjähriger Fuhrparkleiter Paul Schaaf in den verdienten Ruhestand.



▲ Zuwachs in Eisligen: Ab 2000 wird das zentrale Kartonagenlager für einen großen Haushaltswaren-Hersteller aufgebaut mit 5.000 Stellplätzen in einer neuen Regalanlage. Alle Lagerbewegungen werden auf dem kundeneigenen SAP-System verbucht.



▲ 2001 wird das bislang größte Projekt in der Kontraktlogistik realisiert: Auf rund 10.000 Quadratmetern neu hinzugekommener Lagerfläche werden in Eisligen und Salach jährlich 80.000 Tonnen Papier umgeschlagen und versendet.



KOSTENTREIBER MAUT

Kein anderes Thema hat Wiedmann & Winz im Jahr 2003 so sehr bewegt wie die Einführung der Maut. Kostensteigerungen von 15 Prozent oder jährlich 13.950 Euro für einen durchschnittlichen Fernverkehrslastzug stehen im Raum. Mit allen Kunden müssen Gespräche über die Weitergabe der Kosten geführt werden, gelingt dies nicht, droht eine wirtschaftliche Katastrophe. Informationsblätter werden gedruckt, Mitarbeiter geschult, Seminare besucht, Arbeitskreise tagen. Die Branche ist in Aufruhr. Bis zuletzt ist nicht klar, ob rechtzeitig alle Erfassungsgeräte für die Lkw geliefert werden können – ein riesiges Durcheinander.

Am Tag der Mauteinführung, dem 31. August, macht ein Fernsehteam der ARD mit zwei Wiedmann & Winz Lastern den Praxistest. Nichts funktioniert. Dafür ist das Unternehmen in allen Nachrichtensendungen, von Landesschau aktuell über Tagesschau und Tagesthemen. Die Einführung der Maut wird in der Folgezeit mehrfach verschoben. Erst am 1. Januar 2005 geht sie mit eingeschränkter Funktionalität an den Start.



Standort Eislingen betreibt das Unternehmen zudem das zentrale Kartonagen-Lager eines großen Haushaltswaren-Herstellers mit rund 5.000 Stellplätzen und SAP-Anbindung. An anderer Stelle werden für dasselbe Unternehmen Container entladen, der Start eines neuen Lager- und Kommissionierungssystems wird mit bis zu 40 Wiedmann & Winz Logistikmitarbeitern unterstützt. Mit einem bekannten Hersteller von Sonnenschutzeinrichtungen werden die Einlagerung und der Umschlag von jährlich 9000 Wintergartenbeschattungen und Markisen vereinbart.

2001 gelingt die Realisierung des bis dahin größten und anspruchsvollsten Projekts – die Logistik einer Papierfabrik wird übernommen, inklusive Mitarbeitern und Equipment. Auf rund 10.000 Quadratmetern Lagerfläche werden jährlich 80.000 Tonnen Papier umgeschlagen und versendet. Die Zollabwicklung wird ebenso auf Wiedmann & Winz übertragen wie das Stauen von Containern, die Kommissionierung und Etikettierung von Ware und die Inventur.

Im Laufe des Jahrzehnts kommen weitere wichtige Projekte hinzu. Etwa der Umschlag und die Kommissionierung von Türen für einen Automobilzulieferer oder die Übernahme der Versandabteilung samt Transporten eines großen Stahl-Service-Centers. 2003 startet die Einlagerung von Shoptheken für einen Kosmetikproduzenten. Zwei Jahre später wird mit einem Baumaschinenhersteller der Einstieg in die Produktionslogistik vereinbart. Ausgehend vom Logistik-Center in Eislingen werden im Rahmen eines Zwei-Behälter Kanban-Systems zahlreiche Produktionsversorgungsbereiche bestückt.

IN GANZ EUROPA UNTERWEGS

Wachstum braucht Platz – und Mitarbeiter. Wiedmann & Winz startet eine Ausbildungs-offensive, im Gebäude Neuwiesen 15 werden neue Büros bezogen. Parallel zur Logistik wird der Transportbereich weiter ausgebaut. Insbesondere der Export ist Treiber dieser Entwicklung. Mit EvoBus kann die langfristige ▶



GROSSE UND KLEINE TEILE FÜR KLASSE BUSSE

Im März 2001 baut Wiedmann & Winz die Zusammenarbeit mit dem weltweit größten Busbauer weiter aus. Neben einem französischen Werk werden künftig auch der spanische und der portugiesische Standort mit Teilen aus ganz Europa von der blauen Flotte versorgt. Das Consolidation-Center hierfür ist in Geislingen.



FLEETBOARD: MIT VOLLGAS AUF DIE DATENAUTOBAHN

Ende der 1990er Jahre ist Wiedmann & Winz auf der Suche nach einer digitalen Fahrzeuganbindung. Bei den FleetBoard-Entwicklern von DaimlerChrysler in Untertürkheim wird man fündig. Es ist der Beginn einer bis heute andauernden Partnerschaft. Wiedmann & Winz ist von Anfang an in die Entwicklung eingebunden.

Im Mai 2000 wird das mittlerweile serienreife Telematiksystem der Presse vorgestellt. Dr. Micha Lege präsentiert auf der Veranstaltung FleetBoard aus Kundensicht. Die Einführung von FleetBoard ist für das Unternehmen wegweisend. Im hart umkämpften europäischen Landverkehr werden mithilfe des Systems entscheidende wirtschaftliche Vorteile erzielt. So sinkt der Spritverbrauch Dank der FleetBoard-Fahreranalyse und einer verbrauchssparenden Fahrweise mit Unterstützung von Fahrlehrern um zehn Prozent. Der Fahrzeugverschleiß wird reduziert. Die Dispositionssoftware der Flotte profitiert von exakten Positionsdaten und der Möglichkeit der Übermittlung von Sendungsdaten ins Fahrzeug, die Wiedmann & Winz Werkstatt hat online alle wichtigen Motordaten im Blick.

Kunden profitieren nachhaltig davon, dass mit FleetBoard Fixtermine überwacht werden. Durch eine ständige Kontrolle der Fahrweise und des Bremsverhaltens wird zudem gewährleistet, dass alle Waren sicher ankommen.



▲ 2004 gewinnt das Unternehmen einen weiteren großen Kunden im Bereich Stahl-Logistik. Alle Sendungen – bis zu 600 Tonnen täglich – werden durch Wiedmann & Winz Disponenten vor Ort disponiert und vom Wiedmann & Winz Fuhrpark transportiert.

Versorgung von drei europäischen Werken in Frankreich, Spanien und Portugal vereinbart und durch ständige Verbesserungen gesichert werden. Geislingen wird zum Konsolidierungspunkt.

Rund drei Jahre nach seinem Einstieg ins Unternehmen wird Dr. Micha Lege zum 1. Januar 2002 Geschäftsführer, der erste hauptamtliche IT-Mitarbeiter wird eingestellt.

2004 erregt die EU-Osterweiterung die Gemüter. Die Karten im Europäischen Landverkehr werden neu gemischt. Billiger Laderaum droht das deutsche Transportgewerbe zu verdrängen, insbesondere auf den Export-Relationen. Auch hier reagiert die Unternehmensführung schnell. Auf vielen, oft abenteuerlichen Reisen nach Osteuropa können neue, qualitativ gute Partner verpflichtet werden, deren Fahrzeuge vor allem auf den Relationen nach Frankreich und Spanien eingesetzt werden. Am 17. November 2006 wird schließlich die



▲ Osterweiterung: Neue Märkte und neue Konkurrenz.

Wiedmann & Winz Internationale Spedition SRL ins Handelsregister von Sibiu/Rumänien eingetragen.

Und am 14. Februar 2007 ereignet sich Historisches. Nach tagelangem Warten erhält Wiedmann & Winz von den rumänischen Behörden die EU-Lizenz. Vorausgegangen war eine lange Vorbereitung. Die erste Auslandsniederlassung nimmt ihren Geschäftsbetrieb auf. Untergebracht ist das Büro in einer neuen Doppelhaushälfte in der Nähe des Flughafens von Sibiu. Die Lkw des Unternehmens sind in einem kräftigen Blau unterwegs – der beliebtesten

Farbe bei Männern und Frauen. Sie ist das Markenzeichen, auch für die Fahrzeuge, die seit dem 1. Januar 2005 Maut auf den deutschen Autobahnen bezahlen müssen. Zur Mitte des Jahrzehnts sind die Kunden mit Wiedmann & Winz äußerst zufrieden. Gefragt, ob sie das Unternehmen weiterempfehlen würden, vergeben sie die Traumnote 1,4. ▶



▲ 2005: Für einen großen Hersteller von Haushaltswaren wird ein neues Logistikprojekt gestartet. In Containern ankommende Kochtöpfe werden kommissioniert.



▲ 2005: Der Umschlag und die Kommissionierung von Fahrzeugtüren für einen Automobilzulieferer wird übernommen.



▲ Einstieg in die Produktionsversorgung: 2005 startet Wiedmann & Winz bei einem Hersteller von Baumaschinen die Bestückung von Produktionsversorgungsbereichen im Kanban-Verfahren.



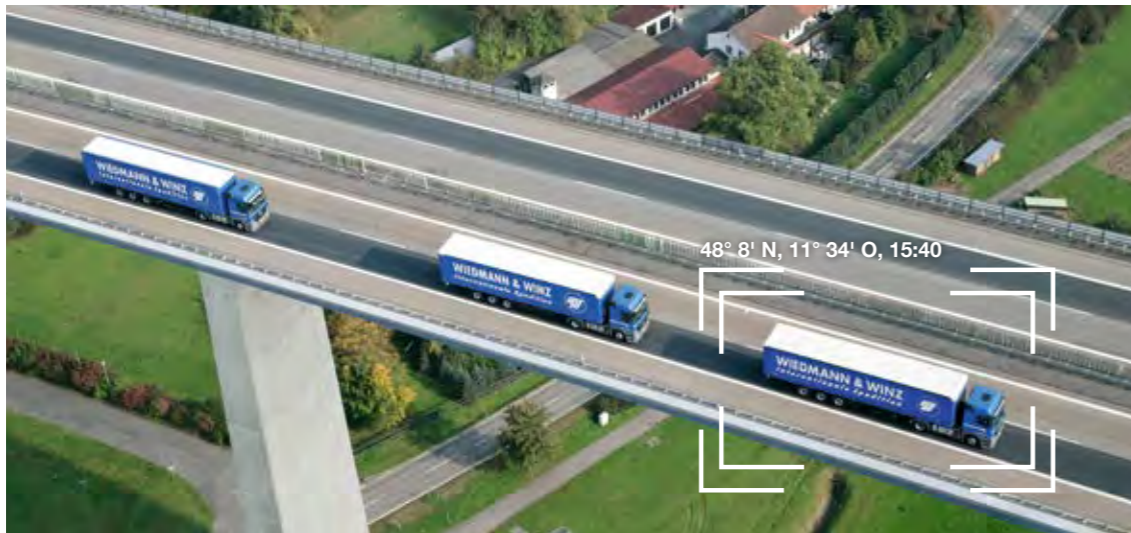
▲ Mit einem neuen Planen-Tiefbettsattel können sogar Omnibusse transportiert werden.



▲ Das moderne Lager in Eislingen wird immer mehr zum wichtigsten Logistikstützpunkt von Wiedmann & Winz ausgebaut.



▲ 2007: Weiterer Ausbau der Spanien-Verkehre.



▲ Dank moderner Telematiksysteme alles im Griff.

DIE FAHRER WERDEN KNAPP

Die Wirtschaft brummt, Laderaum ist knapp. Der Eigenfuhrpark bei Wiedmann & Winz wächst weiter. Galten Unternehmen mit einem Eigenfuhrpark wenige Jahre zuvor noch als Auslaufmodell, sind sie plötzlich weitsichtig und zukunftsgerichtet.

Dass es turbulent bleibt, dafür sorgt die Politik: Die Einführung neuer Lenk- und Ruhezeiten verbunden mit der Reduzierung der Arbeitszeit zum 11. April 2007 bewegt die Branche. Um die gleichen Kilometer zurückzulegen müssen mehr Fahrzeuge eingesetzt werden, ohne dass die Frachteinnahmen steigen. Einer dieser Transporte ist spektakulär: Auf sechs Last-

zügen verlädt Wiedmann & Winz im Mai eine gesamte Schweißstraße und bringt sie zum Flughafen Frankfurt Hahn. Dort wartet eine Antonov AH-124-100, das zweitgrößte Transportflugzeug der Welt, die sie nach Peking fliegt.

Um solche und alltägliche Transporte für die mittlerweile 115 Lkw bewältigen zu können, braucht es Fahrer. Doch die werden langsam knapp. Also geht Wiedmann & Winz wieder einmal neue Wege. Unter dem Slogan „Top-40-Actros-Fahrer gesucht“ startet eine große Aufsehen erregende Kampagne mit einem eigenen Internetportal zur Gewinnung neuer Fahrer.

Dieter Rebmann fotografiert einen Bodybuilder und drei männliche Modelle in Formel-1- ▶



▲ 2008: in Neckartailfingen wird auf 5.000 Quadratmetern ein neues Lager eröffnet. Dort werden unter anderem Ladeneinrichtungen eingelagert, kommissioniert und wieder an den Handel ausgeliefert.



▲ Blau ist die beliebteste Farbe bei Frauen und Männern. Sie ist zu einem Markenzeichen von Wiedmann & Winz geworden.

NIEDERLASSUNG IN RUMÄNIEN

Der 14. Februar 2007 ist ein geschichtsträchtiges Datum für Wiedmann & Winz. An diesem Tag erhält das Unternehmen nach tagelangem Warten von den rumänischen Behörden die EU Lizenz, mit der die erste Auslandsniederlassung im rumänischen Sura Mica bei Sibiu (Hermannstadt) ihren Geschäftsbetrieb aufnehmen darf.



▲ Die beiden Geschäftsführer der neu gegründeten Wiedmann & Winz Int. Spedition SRL in Sibiu, Adrian Salade und Dr. Micha Lege.



Im Mai 2007 bekommt Wiedmann & Winz einen nicht ganz alltäglichen Auftrag. Eine gesamte Schweißstraße muss für einen Automobilzulieferer nach Peking transportiert werden. Via Luftfracht. Mit sechs Lastzügen wird die Anlage zum Airport Frankfurt Hahn transportiert. Von dort geht es weiter mit einer Antonov AH-124-100, dem zweitgrößten Transportflugzeug der Welt.



NEUE SPEDITIONS-SOFTWARE

Zwei Bildschirme pro Disponent bilden seit 2008 digitalisiert Aufträge und Fahrzeuge ab. Über eine Schnittstelle kommunizieren der Bordrechner im Fahrzeug und die neue Software miteinander. Ein weiterer Vorteil: Auswertungen über Erfolg und Nichterfolg von Touren sind in kürzester Zeit möglich. Einher geht die Investition in die neue Speditionssoftware mit einer „Aufrüstung“ der Hardware vom Bildschirm bis zu neuen Servern.

Manier. Kühl-heroische Fotos entstehen, die das Können und den Stolz der Fahrer von Wiedmann & Winz signalisieren. An der Hauswand des Geislinger Logistik-Centers, direkt an der B 466, marschieren 40 Männer in Formel-1-Anzügen auf einem 35 x 8 m großen Plakat aus einer Nebelwand. „Gehören Sie zu den Besten? Jetzt bewerben!“ lautet die Überschrift. Trucker-Zeitungen und die Fachpresse berichten. Die Aktion ist ein großer Erfolg: Sämtliche freien Stellen werden besetzt.

LOGISTIKPROJEKTE GEDEIHEN

Auch die Logistikprojekte sind im Aufwind. 2008 wird in Uehlfeld eine Spedition übernommen und auf 2.500 Quadratmetern ein Umschlaglager für sperrige Güter eröffnet. In Neckartailfingen nimmt ein weiteres Lager mit einer Fläche von 5.000 Quadratmetern den Betrieb auf. Dort werden für einen Neukunden Ladeeinrichtungen eingelagert, kommissioniert und wieder ausgeliefert. In einem weiteren neuen

Lager in Salach wird auf 6.000 Quadratmetern Containerware entladen und eingelagert, später auch Mörtelmaschinen. Eislingen erhält mehrere Tausend neue Regalstellplätze, um Raum für das dynamisch wachsende Logistikgeschäft zu schaffen.

Doch wer genau hinsieht, nimmt immer stärker eine Stimmung zwischen Wirtschaftswunder und Weltrezession wahr. Wiedmann & Winz beginnt damit, das Schiff für den heraufziehenden Sturm zu rüsten. Neue Controlling-Instrumente sorgen für noch mehr Transparenz. Alle Kosten kommen einmal mehr auf den Prüfstand. Dank einer neu eingeführten und auf Wiedmann & Winz zugeschnittenen Speditionssoftware gelingt es, Dispositionsprozesse schlanker, schneller und effektiver zu gestalten.

Dazu trägt auch die Aufrüstung der nationalen und internationalen Dispositionsabteilung bei. Jeder Disponent hat fortan zwei Bildschirme für noch mehr Datentransparenz vor sich. Über eine neue Schnittstelle kommunizieren ▶



▲ Mit einer Aufsehen erregenden und sehr erfolgreichen Kampagne wirbt Wiedmann & Winz für neue Fahrer.



MARKETING

Das beste Rezept für gute Geschäfte sind gute Dienstleistungen. Was aber nützen die besten Angebote, wenn niemand von ihnen erfährt? Voller Power und Kreativität macht Wiedmann & Winz – ungewöhnlich für viele Logistiker – auf sich aufmerksam: mal mit Lara Croft, mal mit Superman, mal mit einem Boxenstopp in Formel-1-Manier. Das erhöht

den Bekanntheitsgrad. Und schärft das Profil. Die starken Motive sind nicht nur auf der Straße auf den Lkw zu sehen, sondern auch auf Fassaden, im Internet oder auf Weihnachtskarten. Unternehmensbroschüren werden produziert, Newsletter verschickt, eine Kundenzeitung hergestellt.



▲ Neuer Claim „Power Logistics“: Ziel ist die Schaffung einer sichtbaren Identität und klare Unterscheidung vom Wettbewerb.

der Bordrechner im Fahrzeug und die neue Software miteinander. Zugleich wird der Vertrieb ausgebaut, zahlreiche Neukunden können hinzu gewonnen werden.

Der Claim „Power Logistics“ ergänzt fortan das überarbeitete Logo, der Internet-Auftritt wird komplett auf neue Füße gestellt. Das Ziel: Schaffung einer sichtbaren Identität und klare Unterscheidung vom Wettbewerb. Mit

einem Shooting in Paris im November 2008 unterstreicht das Unternehmen nochmals seine Frankreich-Kompetenz. Die Bilder sind in der dritten Kundenzeitung des Jahres zu sehen.

Ende des Jahres 2008 stürzen faule Immobilienkredite Banken und Wirtschaft in eine tiefe Krise. Viele Unternehmen treten mit voller Kraft auf die Bremse. Auch bei Wiedmann & Winz muss man erst mal den Fuß vom Gaspedal nehmen.



▲ 2008: Neuer Internet Auftritt.



▲ Mit bis zu 14 Tankzügen ist Wiedmann & Winz auch 2009 für die Südzucker AG unterwegs. Transportiert wird Flüssigzucker, sowie – temperiert – der Zuckersatzstoff Isomalt.



„
Jedes nicht
gemachte Bild ist ein
verlorenes Bild.“

DIETER REBMANN, FOTOGRAF

DER FOTOGRAF: DIETER REBMANN

Wie lässt sich die Power und Dynamik der Fahrzeuge von Wiedmann & Winz richtig zur Geltung bringen? Wie die Logistikleistungen und Werbe-Kampagnen ins rechte Bild setzen? Seit 2005 fotografiert Dieter Rebmann für das Unternehmen mit oft spektakulären Bildern. Besonders bei Lkw-Aufnahmen lässt er nichts unversucht, um zu Fotos zu kommen, die im Gedächtnis haften bleiben. Mal geht es mit dem Helikopter in die Luft, oft werden die Fotos „car to car“, also vom Auto heraus geschossen. Langweilig ist es dabei nie. So geht es auf der Suche nach dem richtigen Motiv gleich mehrfach im engen Zirkel um den Arc de Triomphe. Auch in Valencia, in der Sierra Nevada oder den Alpen entstehen tolle Bilder. Wer mit ihm unterwegs ist, kommt spät ins Bett – und muss früh wieder raus. Ob es um Truck-Shootings, Logistik-Projekte, Werkstatt oder den „Muckimann“ von Wiedmann & Winz geht: Dieter Rebmans Bilder sind nicht nur fester Bestandteil der Unternehmenskommunikation geworden. Sie wurden auch von vielen Fachzeitschriften und Zeitungen übernommen und prägen das Image des Unternehmens entscheidend mit.





▲ 2010 startet Wiedmann & Winz auf 8.000 Quadratmeter Fläche in Eislingen mit der Produktionsversorgung für einen großen Hersteller von Werkzeugmaschinen.



▲ Für einen japanischen Produzenten von Premium-Lautsprechern wird 2009 ein neues Logistik-Projekt gestartet.



▲ Im Januar 2009 eröffnen wir in Mannheim ein Consolidation-Center für einen Bus-Hersteller.



▲ In der Halle 2 des Eislinger Logistik-Zentrums werden ab 2009 hochwertige Ladungsträger umgeschlagen.

WELTWIRTSCHAFTSKRISE: IM PERFEKTEN STURM

Was sich im letzten Quartal 2008 abzeichnet, steigerte sich 2009 zur schwersten Wirtschaftskrise nach dem Zweiten Weltkrieg. Altgediente Kunden geht es sehr schlecht, Aufträge werden storniert, ein großer Kunde ist insolvent, Hallen bleiben leer, gewaltige Überkapazitäten an Laderaum lassen die Preise ins Bodenlose fallen: Umsatz und Erträge befinden sich 2009 im Sturzflug. Auch durch die billige Konkurrenz aus Osteuropa wird der Transportsektor zur Pleitebranche Nr. 1. Dank einer guten Eigenkapitalbasis, einer breiten Aufstellung und frühzeitig ergriffener Maßnahmen ist Wiedmann & Winz gut gerüstet. Der Einsatz aller Mitarbeiter im und für das Unternehmen ist enorm – und trägt Früchte. Die Krise wird zur Chance. Dazu tragen neben vielen Effizienzsteigerungen auch Vertriebsserfolge bei. In einem Online-Bidding gelingt der Einstieg ins Ladungsträger-Management eines Automobilherstellers, was der Auslastung im Logistik-Center Eislingen gut tut. Auch im Lager Neckartailfingen kann ein neues Projekt gestartet werden. Für einen japanischen Lautsprecherproduzenten werden die Container-Entladung, die Lagerung der Ware, der Just-in-time-Versand, das Umpacken der Lautsprecher und technische Überprüfungen übernommen. Das Anfang 2009 in Mannheim eröffnete Consolidation Center für einen Fahrzeughersteller läuft ebenfalls gut an. Auch im Transportbereich kommen neue Kunden hinzu. Und dennoch wird das kommende Jahrzehnt mit gemischten Gefühlen erwartet.



ACTROS IM TEST

Ende 2011 kommt der neue Actros auf den Markt. Anlass für Wiedmann & Winz zu testen, wie sich der LKW bei langen, anspruchsvollen Fahrten verhält. Bei der Übernahme ist das Fahrzeug noch werkseitig getarnt. Auf der Tour muss sich der Lkw in der Hitze Spaniens während eines alltäglichen Transports beweisen. Auf dem Testplan stehen Bergstrecken, Stadt und Autobahn. Bei Temperaturen bis zu 37 Grad Celsius nimmt der Actros 1.200 Höhenmeter im Hinterland von Barcelona unter die Räder. Im Fokus stehen neben der Performance im harten Einsatz auch die Bremsen – nass und trocken – und das Verbraucherverhalten. So eine ausgedehnte Tour zeigt auf, welche Ausstattungsumfänge in den später zu beschaffenden Wiedmann & Winz Trucks nicht fehlen dürfen.



▲ 350 Viertklässler besuchen am 21. April 2009 Wiedmann & Winz zur praktischen Verkehrsschulung. Sie werden unter anderem mit den Gefahren des toten Winkels konfrontiert. Zu Demonstrationszwecken ging sogar ein Fahrrad zu Bruch.

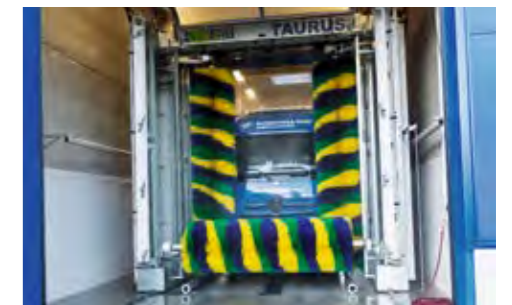


DIE JAHRE 2010 BIS 2016

WEITER, IMMER WEITER!

Kaum ist der Krisen-Nebel vertrieben, verhüllen dichte Rauchwolken Wiedmann & Winz: Die Nutzfahrzeugwerkstatt brennt! Doch auch dieses Inferno wird gemeistert. Aus den Ruinen entsteht ein hochmodernes Technik-Center, zum 75. Jubiläum ist das Unternehmen gut aufgestellt.

Herbst 2014:
Das neue Technik-Center
wird bezogen.



Der 4. Mai 2012 ist ein herrlicher Frühlingstag. Auf der Rückfahrt von einem Termin, kurz vor der Autobahnausfahrt Mühlhausen, sieht Dr. Micha Lege einen 200 Meter hohen Rauchpilz in den blauen Himmel steigen. Wenig später wird aus der Befürchtung furchtbare Gewissheit. In 14 Kilometern Entfernung steht die Nutzfahrzeugwerkstatt in Flammen!



▲ Verabschiedung Heinz Winz im März 2011

150 Feuerwehrleute aus dem gesamten Kreis Göppingen bekämpfen den Brand, ein Polizeihubschrauber koordiniert die Aktion. Weil eine mannshohe Acetylenflasche zu explodieren droht, rücken Scharfschützen des SEK an. Ein Geschoss durchschlägt die Stahlflasche, deren Inhalt kontrolliert abbrennt. Am Abend steht fest: Außer der Werkstatt bleiben alle Firmengebäude erhalten. Die Feuerwehr schafft es in letzter Sekunde, die angrenzenden Häuser zu erhalten. Die Wohnung von Christl und Heinz Winz ist allerdings nicht mehr bewohnbar, sie müssen umziehen. Und: Sämtliche

che Versorgungsleitungen – Telefon, Strom, Wasser, IT – sind zerstört. Das Inferno trifft das Unternehmen hart, dabei sind die Auswirkungen der Wirtschaftskrise gerade verdaut. Seit Anfang 2010 befindet man sich wieder auf der Überholspur, verlorener Umsatz wurde schnell wieder gut gemacht. Die Verkehre sind sehr gut ausgelastet, die Lager voll. Am 1. März bezieht das Tochterunternehmen im rumänischen Sibiu neue Büroräume. Im Herbst wird die Produktionslogistik eines Maschinenbauers übernommen. Auf bis zu 8.000 Quadratmetern werden Maschinenteile eingelagert, kommissioniert und produktionsgerecht ins Werk geliefert.

GRÖSSTE INVESTITION IN DER FIRMENGESCHICHTE: DAS LOGISTIK-CENTER IN EISLINGEN

Kurz vor dem Brand hat Wiedmann & Winz für acht Millionen Euro gerade das Logistik-Center in Eislingen mit seiner 20.000 Quadratmeter großen Hallenfläche gekauft. Auf dem ver-



▲ 4. Mai 2012: ein Feuer zerstört die Lkw-Werkstatt. Nur durch das rechtzeitige und beherzte Eingreifen der Feuerwehr wird Schlimmeres verhindert.



▲ 2013: Auf dem Gelände der alten Werkstatt entsteht eine neue Umschlagshalle.

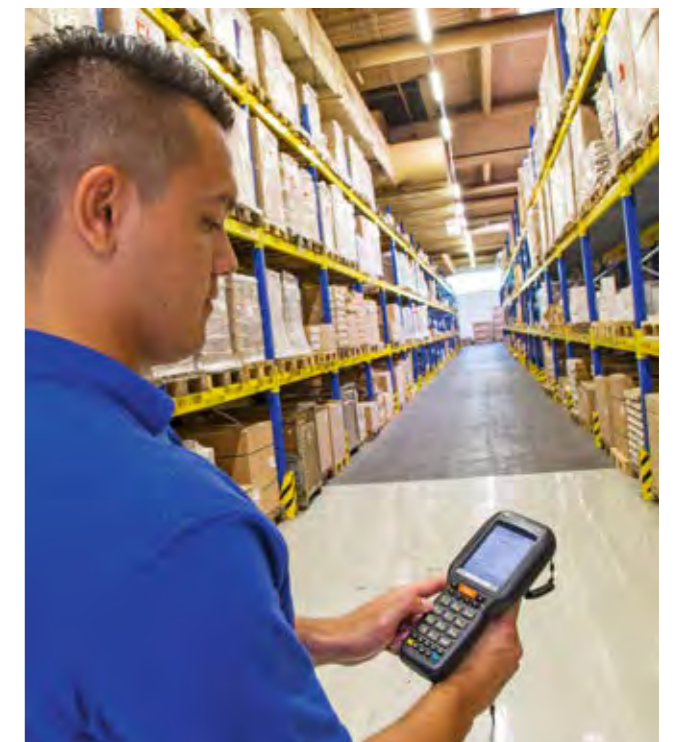


▲ Im September 2013 startet Wiedmann & Winz ein neues Projekt für die Daimler AG: In Stuttgart wird ein neuer Lagerstandort für Schmiedeteile betrieben. Von dort werden die Werke Untertürkheim, Mettingen und Hedelfingen beliefert. Über 1.000 Ladungsträger werden täglich umgeschlagen.



LOGISTIK-CENTER EISLINGEN

Seit 1999 hatte Wiedmann & Winz für Kontraktlogistik-Projekte immer mehr Flächen in dem Hallenkomplex nahe der B10 vor den Toren Göppingens gemietet, 2012 dann konnte die Immobilie erworben werden – für acht Millionen Euro, es ist die größte Investition in der Firmengeschichte. 20.000 Quadratmeter Hallenfläche mit bis zu 15.000 Regalstellplätzen stehen am größten Logistikstandort des Unternehmens zur Verfügung. Neue Büro- und Besprechungsräume entstehen. Alle Hallen werden instandgesetzt und logistisch auf den neuesten Stand gebracht. 750 Kw „Grünen“ Strom liefert die großflächige Solaranlage. In Eislingen wird ein breites Spektrum logistischer Dienstleistungen erbracht, von der Qualitätsprüfung und Verbuchung von Automobil- und Maschinenbaukomponenten bis hin zur Auslieferung von Kosmetikprodukten. Neben den bestehenden Lager-, Regal- und Produktionsflächen bestehen weit reichende Erweiterungsmöglichkeiten für Kommissionierzonen, Hochregal oder Gefahrgutlager.



▲ Größter Logistik-Standort: Logistik-Center Eislingen

kehrsgünstig gelegenen, 38.000 Quadratmeter großen Grundstück bestehen weitere Expansionsmöglichkeiten. Es ist die größte Investition in der Firmengeschichte. Auf dem Dach wird eine 750 kW starke Solaranlage installiert.

Und dann kommt das Feuer. „Für einen Moment sah ich unsere ganze Arbeit der letzten Jahre in Flammen aufgehen“, erinnert sich Dr. Micha Lege. Doch natürlich wird sofort weitergemacht, eingehende Gespräche auf die Handys der Disponenten umgeleitet, Leitungen und Kabel vom Handwerkerteam notdürftig repariert, eine Ersatzwerkstatt gesichert, Sachverständigen Rede und Antwort gestanden, Abläufe neu organisiert. Die Brandursache ist vermutlich ein Kabelbrand in einem Lkw. Die Abwicklung des Brandes dauert Monate.

Schnell ist klar: Die Katastrophe ist auch eine Chance für den Neuanfang. Es wird eine neue, moderne Nutzfahrzeugwerkstatt mit Tankstelle und Waschanlage gebaut, verbunden mit einem Teilabriss des Gebäudes an der Neuwiesenstraße 15. Dort entstehen unter anderem eine Trucker Lounge und ein großes Werkstattbüro. Nicht mehr nur unternehmenseigene, sondern

auch Lkw anderer Firmen werden hier gewartet. Für zwei Millionen Euro wächst in 18 Monaten Bauzeit auf einer Fläche von 1.000 Quadratmetern ein Areal, das Maßstäbe setzt hinsichtlich seiner technischen Ausstattung, seiner Kundenfreundlichkeit und ökologischen Ausrichtung.

BIS ZU 20 NEUE ACTROS PRO JAHR

Dies ist nicht die einzige Neuerung in diesen bewegten Zeiten. Ende 2010 folgt Andreas Bühler dem Ruf seines Schwiegervaters Gert Wiedmann und treibt parallel zu seiner Promotion – zunächst als Leiter Kontraktlogistik, seit dem 1. Januar 2013 als Geschäftsführer – gemeinsam mit Dr. Micha Lege den weiteren Ausbau der Logistik voran.

Der Wirtschaftsingenieur war zuvor sechs Jahre in der Logistik eines Automobilherstellers und in der Unternehmensberatung tätig. Sowohl im Bereich der Automobil- und Industriegüterlogistik als auch in der Konsumgüterlogistik werden neue Projekte hinzugewonnen. Wiedmann & Winz bietet neue Dienstleistungen im Bereich der so genannten „Value Added Services“ wie z. B. das Display-Management oder die Logistikabwicklung für Webshops an.



▲ Seit 2013 Geschäftsführer: Dr. Andreas Bühler.



GENERATIONSWECHSEL

Nach über 40 Jahren im Unternehmen geht Gert Wiedmann am 31. Juli 2014 in den Ruhestand. Die Nachfolge bleibt in der Familie – sein Schwiegersohn Dr. Andreas Bühler tritt zum 1. Januar 2013 in die Geschäftsführung ein. Bereits 2011, als Heinz Winz mit 70 Jahren in den Ruhestand geht, wurde das Unternehmen an die nächste Generation übergeben. Und eine weitere Generation verdient sich die ersten Sporen in der Logistik: Moritz Lege beginnt 2014 nach dem Abitur eine Ausbildung zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung.



▲ Der neu geschaffene Konfektionierbereich in Eislingen: Mit 30 Mitarbeitern im 2-Schicht-Betrieb täglich bis zu 14.000 Behälter zusammenzuführen ist kein Problem.



▲ 2014: Logistik für Pflegeprodukte weiter ausgebaut.



▲ Für Stuttgart 21 liefert Wiedmann & Winz Schalungsmaterial von NOE.



10 JAHRE! JUBILÄUM IN SIBIU

Es geht vorbei an Pferdefuhrwerken und alten Dacias, die Straßen sind übersät mit Schlaglöchern von der Größe eines Fußballs – nicht nur die Autofahrt ist ein Abenteuer. Diese Reise von Dr. Micha Lege zusammen mit einem Mitarbeiter im Jahr 2004 ist der erste Schritt hin zur rumänischen Tochtergesellschaft von Wiedmann & Winz, die in diesem Jahr zehnjähriges Jubiläum feiert. Es herrscht Gründergeist in der ersten Auslandsniederlassung, die zunächst in einer neuen Doppelhaushälfte in der Nähe des Flughafens von Sibiu untergebracht ist. Am 1. März 2010 werden neue Büroräume bezogen. 30 eigene Fahrzeuge der rumänischen Flotte sind heute mit Geislinger Qualität im europäischen Landverkehr unterwegs. Im hart umkämpften europäischen Transportmarkt hilft die rumänische Gesellschaft, die Wettbewerbsfähigkeit von Wiedmann & Winz zu verbessern.



MODERNISIERUNG

Ende 2016 heißt es für viele kaufmännische Mitarbeiter in Geislingen kurzfristig umzuziehen. Die Zentralsdisposition und alle Büros werden umgebaut und auf den technisch neuesten Stand gebracht.

Dass Wiedmann & Winz auch in Sachen Kosmetiklogistik kraftvoll ans Werk geht, belegt die „Power-Frau-Kampagne“. Statt einer Waffe hält die Frau, die Lara Croft verblüffend ähnlich sieht, einen überdimensional großen Lippenstift in der Hand. Der Slogan lautet: „Wir kommissionieren auch Lippenstifte!“ Das Motiv schmückt die Rückansicht vieler Lkw der blauen Flotte.

In Geislingen entsteht auf dem Gelände der abgebrannten Werkstatt 2013 eine neue Umschlagshalle. In Eislingen wird an einem weiteren Standort auf 2.000 Quadratmetern ein Außenlager eines großen Herstellers von Pressteilen geführt.

Neben der Logistik wächst auch der Transportbereich kräftig weiter. Große Ausschreibungen können gewonnen werden. Wiedmann & Winz wird unter anderem für weitere 5 Jahre mit der Belieferung von zwei Bus-Produktionswerken in Frankreich und Spanien sowie dem Betrieb eines Consolidation Centers in Hockenheim beauftragt.

Bis zu 20 neue, 420 PS starke Actros rollen jedes Jahr von Mercedes-Benz Werk in Wörth nach Geislingen. Die Qualität der Fahrzeuge, ausgestattet mit modernster Sicher-

heitstechnik, spielt eine Schlüsselrolle in der Werbekampagne „Power Logistics Super Sicher“, mit der sich Wiedmann & Winz von den Mitbewerbern abgrenzt. Eine neue Unternehmensbroschüre und ein neuer Internetauftritt entstehen.

2014 kürt eine Fachzeitschrift Wiedmann & Winz zu einem der 200 stärksten Transportlogistiker in Deutschland. Mitte des Jahrzehnts zählt das Unternehmen 200 Mitarbeiter, täglich sind 150 blaue Lkw auf den Straßen Europas unterwegs, 60.000 Quadratmeter Lagerfläche stehen zur Verfügung.

POWER FÜR DIE NÄCHSTEN 75 JAHRE

Rechtzeitig zum 75-jährigen Jubiläum sind die Umschlagshalle sowie das Büro- und Lagergebäude in Geislingen blau verkleidet, sind neue Tore eingebaut. Im Logistik-Center Eislingen entstehen moderne Büro- und Besprechungsräume. Im gesamten Hallenkomplex steht dort WLAN zur Verfügung, die Klimatechnik wurde erneuert, eine LED-Beleuchtung eingebaut. Und ein neues Wiedmann & Winz Logo erhellt in Geislingen jetzt die Nacht – mit ganz viel Power.

POWER-PARTNER

Seit langem verbindet Wiedmann & Winz eine besondere Partnerschaft mit der Daimler AG, die weit über den Kauf von Lkws und logistischen Dienstleistungen hinausgeht. Auf der Nutzfahrzeugmesse IAA präsentiert Mercedes seit dem Jahr 2000 Fahrzeuge von Wiedmann & Winz als FleetBoard-Musterflotte. Der Konzern dreht in Geislingen Werbefilme für seine Original Ersatzteile und für FleetBoard, schließlich ist Wiedmann & Winz dort Entwicklungspartner der ersten Stunde und die Flotte besteht seit vielen Jahren ausschließlich aus Daimler-Lkw. Aber auch bei der Entwicklung neuer Produkte greifen die Untertürkheimer immer wieder auf Wiedmann & Winz zurück.



Qualifizierte Auszubildende zu gewinnen ist gerade in der Wachstumsbranche Logistik der Schlüssel zum zukünftigen Erfolg. Wir gehen daher neue Wege, um junge Menschen für Wiedmann & Winz zu begeistern. Dazu gehören auch die Beteiligung an Ausbildungsmessen, Bildungspartnerschaften und die Nutzung sozialer Medien. Wir bilden in 4 Berufsfeldern aus: Kaufmann/-Kaufrau für Spedition und Logistikdienstleistung, Fachkräfte für Lagerlogistik, Berufskraftfahrer, Kfz-Mechatroniker.



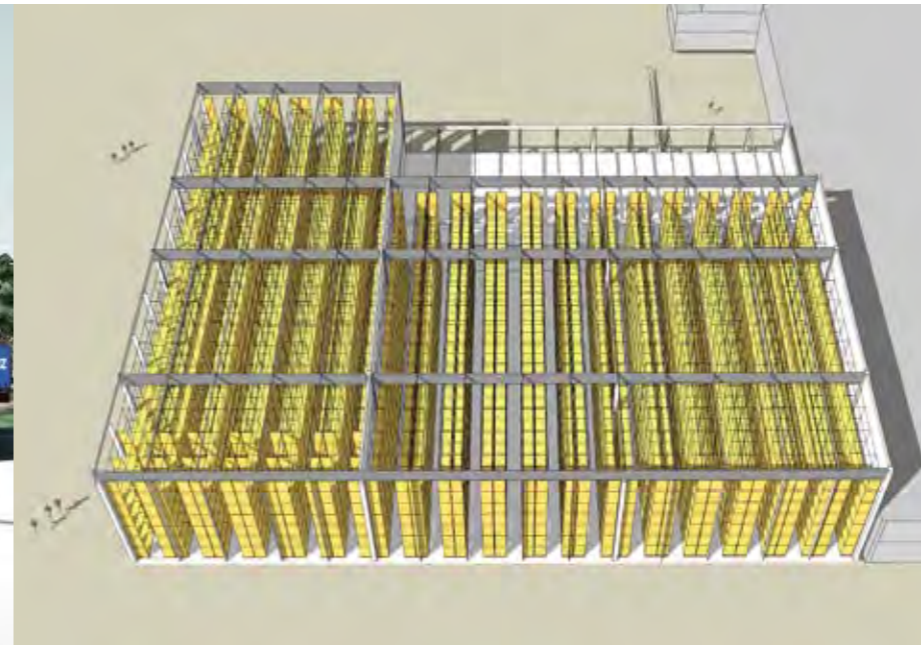
▲ 2014: In einer 2.000 Quadratmeter große Halle in Eislingen konnte die Ein- und Auslagerung von Pressteilen für die Automobilindustrie im Auftrag eines großen Automobilzulieferers übernommen werden.



▲ Wiedmann & Winz testet einen von Daimler und Krone entwickelten aerodynamisch optimierten Auflieger. Dabei wird eine deutliche Kraftstoff- und CO₂-Reduzierung nachgewiesen. Das positive Ergebnis wird auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 in Hannover auf einer Pressekonferenz vorgestellt.

ERWEITERUNG

Das Logistik-Center Eislingen wird weiter ausgebaut. 2017 erfolgt der Spatenstich für ein neues Hochregallager. Der Erweiterungsbau umfasst eine Fläche von 5.000 Quadratmetern, auf ihr ist Platz für bis zu 15.000 Palettenstellplätze und acht zusätzlichen Lkw-Rampen. Durch die Erweiterung wird das Spektrum der Lagermöglichkeiten deutlich vergrößert. Bereits in diesem Jahr wird eine zusätzliche Freilagerfläche geschaffen. Zudem wird die 20.000 Quadratmeter große Bestandsfläche um eine Lkw-Schleuse für die trockene Be- und Entladung ergänzt. Der Zugang zur Halle erfolgt über neue Schnelllaufotore.



Zwei für Wiedmann & Winz: Die Geschäftsführer Dr. Micha Lege und Dr. Andreas Bühler.

POWER LOGISTICS 2016. STARKE FAKTEN. STARKE ZAHLEN.

50.000
Sendungen
pro Jahr

9 Standorte
in Deutsch-
land und
Rumänien

19.500.000 km
fährt unsere Flotte pro Jahr

20.000
Sachnummern
werden logistisch
abgewickelt

700
Tonnen CO₂
werden jährlich
durch mo-
dernste Moto-
rentechnologie
eingespart

40
Tonnen schwere
LKW kann
unsere Hebe-
anlage im Tech-
nik-Center auf
1,80 Meter zu
Wartungszwe-
cken anheben

60.000 m²
Lagerfläche

1 Mio. Scan-
vorgänge
pro Jahr

1.500.000 Picks
von Einzelteilen oder Verpa-
ckungseinheiten pro Jahr

180 Ein- und Aus-
lagerung von
400.000
Ladungsträgern p.a.

Haushalte
werden von
unseren
Solaranlagen
versorgt **200**
Mitarbeiter

150 Fahrzeuge täglich auf
den Straßen Europas

DAS TECHNIK-CENTER: MEILENSTEIN IN DER FIRMENGESCHICHTE

Aus einem Unglück wie dem Brand der Werkstatt 2012 kann manchmal auch etwas großartiges Neues entstehen – so geschehen beim Bau des Technik-Centers von Wiedmann & Winz. Die hochmoderne Nutzfahrzeugwerkstatt samt Lkw-Waschanlage und Tankstelle wird 2014 eröffnet. Sie erhöht die Zuverlässigkeit der technisch immer komplexer werdenden Fahrzeuge weiter. Online über den Bordcomputer sind die Techniker permanent über den Zustand der Fahrzeuge informiert. Zwei Millionen Euro investiert das Unternehmen in das Technik-Center, das technisch auf dem allerneuesten Stand ist mit einer Hebeanlage für komplette Sattelzüge, Rollen- und Bremsprüfstand bis 18-Tonnen Achslast und Hubsteiger für Karosseriearbeiten und Krananlage. Nicht nur die eigenen, sondern auch Fremdfahrzeuge werden hier herstellerübergreifend gewartet. Die Waschanlage mit Jetstream sorgt für eine besonders gründliche Fahrzeugpflege. Durch die beiden Zapfsäulen der Tankstelle fließen bis zu 1.000 Liter Diesel in dreieinhalb Minuten. Nicht nur die Kunden profitieren, auch die Mitarbeiter freuen sich über noch bessere Arbeitsbedingungen.



DIE FLOTTE

Der erste Lkw war ein betagter Hansa-Lloyd mit 3,5 Nutzlast und Viehaufbau. Es folgten ein Kälble mit Holzvergaser, ein grüner MAN Kipper und ein gelber Mercedes L 311, den Firmengründer Hugo Wiedmann noch selbst steuerte. Heute besteht der Fuhrpark komplett aus Mercedes-Benz. Mit täglich 150 Fahrzeugen auf Europas Straßen kann Wiedmann & Winz auch große Volumina bewegen und flexibel auf Marktschwankungen reagieren. Die Actros-Zugmaschinen sind mit den neuesten Technologien ausgestattet, wie zum Beispiel dem PPC-Getriebe, das die Fahrweise an die Topografie anpasst. Als weltweit erster GPS-Tempomat greift PPC zusätzlich zur reinen Geschwindigkeits- und Bremsregelung auch in die Getriebesteuerung ein. Die Fahrweise passt sich der Topografie an, bei Steigungen wird automatisch geschaltet. Das spart Diesel. Ein System wie ESP sorgt für mehr Fahrstabilität, der „Active Brake Assist“ leitet vorstehenden Hindernissen eine selbstständige Notbremsung ein, der Spurassistent hält den Actros aus Kurs. Diese Assistenzsysteme haben ihren Preis. Aber sie tragen zu mehr Sicherheit und Zuverlässigkeit beim Transport bei.

DARUM WIEDMANN & WINZ! WAS DIE MITARBEITER SAGEN.



Unsere Geschäftsleitung hat auch im manchmal hektischen Alltag immer ein offenes Ohr für die Auszubildenden.

Manuela Hauptmann, Abrechnung

Ein besonderer Moment: Als mein Actros und ich im Sommer 2015 auf einer Tour nach Marseille für das Mercedes-Benz Transport Magazin fotografiert wurden.

Jaques Mirbach, Berufskraftfahrer



Höhepunkt waren für mich immer die nicht ganz alltäglichen Transporte, z. B. nach Auflösung der Berlinreserve 1991 der Hilfstransport nach Moskau.

Walter Olaf, Berufskraftfahrer



Eine spannende Herausforderung war für mich die Abwicklung von rund 500 Containern in kurzer Zeit für ein großes Geislinger Unternehmen.

Gabriele Vollmer, Logistik-Controlling

„ Ich fühle mich wohl, da ich trotz der Entfernung (Hockenheim – Geislingen) zur „Familie“ gehöre.

Roland Kohl, Leiter Consolidation-Center Hockenheim



Durch die tollen & netten hilfsbereiten Kollegen ist es eine Freude hier zu arbeiten.

Nicole Pflüger, Vorarbeiterin Logistik

Anspruchsvolle Projekte, tolle Kunden: Es hat Spaß gemacht, 16 erfolgreiche Jahre im Logistik-Center Eislingen verantwortlich zu begleiten.

Marcus Graf, Leiter Logistik-Center Eislingen



Familiärer Umgang und tolles Arbeitsverhältnis, Vergrößerung Strandort Eislingen mit süßen neuen Büros.

Nadine Reichherzer, Logistik-Center Eislingen



In meinen 21 Jahren bei Wiedmann & Winz konnte ich die Verantwortung für viele tolle Projekte übernehmen.

Peter Krumm, Disponent national



Familiärer Umgang und nette, hilfsbereitete Kollegen.

Michael Martin, Teamleiter Logistik

„ Immer den neusten Fuhrpark, nette Kollegen und pünktliche Lohnzahlung.

Uwe Hackbarth, Berufskraftfahrer



Ich arbeite seit über 30 Jahren in dieser Firma und habe es nie bereut.

Wolfgang Moll, Berufskraftfahrer



Tolle Bestätigung unserer Arbeit: Trotz großem Wettbewerb haben wir viele langjährige Kunden.

Petra Klein, Sekretariat



Mir gefällt, dass ich hier Beruf und Familie vereinbaren kann.

Tanja Schwerin, Abteilung Lademittel



Ein Meilenstein war für mich, dass wir nach langem Anlauf 2007 in Sibiu die EU Lizenz erhalten haben.

Jürgen Schum, Leiter Buchhaltung

„ Ich fühle mich bei Wiedmann & Winz wohl, da wir mit tollen Kollegen in einem starken Team arbeiten!

Angelina Hartmann, Abfertigung

„ Ich bin seit 21 Jahren im Powerteam, Gründe: zu viele um sie in einem Satz zusammenzufassen.

Anke Ruf, Abrechnung



Ich arbeite gern bei Wiedmann & Winz, da hier ein tolles Arbeitsklima herrscht.

Pamela Wagner, Abfertigung



Große Momente bei Wiedmann & Winz sind für mich für ProLog (WMF) zu fahren und dabei sehr viele nette Menschen kennenzulernen.

Martin Maier, Berufskraftfahrer



Ich bin stolz auf unser Team, das jeden Tag alles gibt, und in Ausnahmesituationen wie beim Brand 2012 noch enger zusammenrückt.

Michael Bischof, Leiter nationale Disposition



Wiedmann & Winz steht zu seinen Mitarbeitern in guten wie in schlechten Zeiten.

Werner Grupp, Sales Manager



Wir werden immer internationaler. Das ist für mich das Salz in der Suppe.

Oliver Brenner, Leiter Disposition International



Mein schönster Moment war, als mir nach der Ausbildung eine interessante Position angeboten wurde.

Philipp Staudenmaier, Leiter Abrechnung



Kollegiale, hilfsbereite und nette Kollegen, die einen immer unterstützen.

Julian de Boer, Mitarbeiter Logistik

„ Mir gefällt, dass ich jetzt als Teilzeitkraft Familie und Beruf gut unter einen Hut bekomme. „

Ramona Török, Abteilung Lademittel



Ein wichtiger Meilenstein war für mich unser Einstieg in die Produktionslogistik eines großen Betonpumpenherstellers im Jahr 2007.

Ralf Wagner, Teamleiter Logistik

„ Die Begleitung eines Spezialtransports mit Übergröße während der Ausbildung war eine ganz andere Hausnummer als den Transport am Schreibtisch zu organisieren. „

Anke Aigner, Logistikplanung



Als ich fünf Wochen lang im Krankenhaus war, hat mich Herr Wiedmann zweimal besucht. Danach bekam ich wieder das Fahrzeug, das ich vor dem Unfall gefahren habe.

Wilhelm Erz, Berufskraftfahrer



Wiedmann & Winz steht für absolute Wettbewerbsfähigkeit auf einem extrem harten Markt und eine enge Gemeinschaft aller Teammitglieder.

Adi Salade, Geschäftsführer Wiedmann & Winz Sibiu



Einer meiner schönsten Momente war, als ich an der Spitze eines Konvois mit fabrikneuen blauen Actros-Lkw von Würth nach Geislingen gefahren bin.

Gerhard Kilzer, Kfz-Meister, Leiter Technik-Center



Fahrer – Projektleiter Logistik – Fuhrparkleiter: Mein Weg im Unternehmen wurde immer gefördert und dafür bin ich dankbar.

Carsten Effenberger, Fuhrparkleiter

IMPRESSUM

Herausgeber
Wiedmann & Winz GmbH
Neuwiesenstraße 15 u. 18
73312 Geislingen/Steige
Telefon +49-7331-2000-0
mail@wiedmann-winz.de
www.wiedmann-winz.de

Redaktion Rainer Busch,
Dr. Micha Lege

Gestaltung Ute Knappe,
gutegrafik.com

Fotos Dieter Rebbmann,
Wiedmann & Winz, Bob
Tonsing/Getty Images (S. 7),
Klemens Ortmeier (S. 43),
media.daimler.com (S. 45)

