

»Azubis nicht mit Theorie quälen«

Interview: Die Fahrerausbildung sollte auch in zwei Jahren möglich sein. Und Migranten dürfen nicht an der Grundqualifikation scheitern. Das fordert Spediteur Roland Rüdinger als Antwort auf den Fahrermangel.

Die Rüdinger Spedition aus Krautheim in Baden-Württemberg hat beim Personal ihre eigene Philosophie. Das verdeutlichen die Zahlen: 20 Prozent der 250 Mitarbeiter sind Auszubildende und 40 Prozent Ausländer. Entsprechend wichtig ist es Geschäftsführer Roland Rüdinger, beide Gruppen erfolgreich in das Unternehmen zu integrieren. Die Marktlage und die angespannte Preissituation sind weitere Themen im Gespräch mit der Redaktion **trans aktuell**.

trans aktuell: Herr Rüdinger, die Unternehmen können sich vor Aufträgen derzeit kaum mehr retten. Herrscht wieder eitel Sonnenschein in der Transport- und Logistikbranche?

Rüdinger: Die Menge stimmt, der Preis nicht. Es ist unglaublich schwer, das Preisniveau dorthin zu bekommen, wo es für einen, der Lkw besitzt, Freude macht. Es ist leider nicht gelungen, die Produktivitätsverluste der vergangenen Jahre durch den digitalen Tagografen und die Arbeitszeitgesetzgebung durch den Preis auszugleichen.

Doch sollten Speditionen angesichts der Laderäumknappheit eigentlich wieder eine bessere Position haben, oder?

Nach den Regeln des Marktes schon. Doch so verhält es sich nicht. Das betriebswirtschaftliche Paradoxon ist begründet durch die Marktmacht der Verleger. Sie forderten noch im Frühjahr 2010 Rezzionspreise ein. Als dann die Auftragslage im April anzog, hatte man zu Rezzionspreisen ein Übermaß an Ladung. Uns ist es erst im Herbst gelungen, Stück für Stück bei wenigen handverlesenen Kunden die Preise zu erhöhen.

Glaubt man die einschlägigen Marktbarometern, gab es doch zweistellige Preissteigerungen. Alles Schwindel?

Das mag auf dem Spotmarkt zutreffen. Der spiegelt aber nur einen kleinen Promillebereich des Transportgeschehens wider. Fakt ist: Die Preisbildung wird sich insgesamt ändern müssen. Wir haben auf Kundenseite in den vergangenen drei bis vier Jahren eine Professionalisierung des Frachteinkaufs erlebt. Dagegen steht auf Seite der Frachtführer eine hausbackene Vollkostenrechnung mit Jahresfestpreisen.

Was sollte sich Ihrer Ansicht nach daran ändern?

Die Preisbildung im Ladungsverkehr muss sich der eines Reiseveranstalters anpassen. Zu bestimmten Zeiten sind verstärkt ausländische Unternehmer auf dem Markt, die Kabotage-Anschlussfahrten suchen. Im Januar/Februar zum Beispiel fahren wir fast leer, weil uns alle unterbieten. In kurzen Wochen – etwa zur Osterzeit – hält sich dagegen kaum ein Osteuropäer mehr in Deutschland auf. Auf diese saisonalen Besonderheiten müssen wir reagieren. Ohne Saisonpreise werden wir nicht überleben. Denn die Reserven der guten Jahre sind weg.

Wie stark macht Ihnen zusätzlich der hohe Ölpreis zu schaffen?

Der hohe Ölpreis ist für uns natürlich ein Problem, das wir mit Preiserhöhungen angehen werden. Lange Zeit hat man den Diesel-Floater als Schlüssel zum Glück gesehen. Doch versuchen Sie einmal, bei einer Firma, mit der Sie einen Floater vereinbart haben, eine Preiserhöhung durchzusetzen. Das wird nicht gelingen. Deshalb ist der Floater problematisch. Was ist, wenn Lohnerhöhungen anstehen? Wir haben seit



Mini-Jumbozüge als Spezialisten für den Fernverkehr: Die 7,5-Tonner mit Einachsanhänger eignen sich für leichte Ladung wie Styropor oder Kunststoffteile. Die Kostenvorteile gegenüber konventionellen Sattelzügen sind enorm.

zehn Jahren unsere Fahrerlöhne kaum erhöht, das wird sich drehen.

Wie sind Ihre Erwartungen für den weiteren Jahresverlauf?

Von der Menge her wird es ein geniales Jahr. Seit September läuft der Maschinenbau wieder. Die Fahrzeuge sind ausgelastet wie schon lange nicht mehr. Ich vermute, dass der deutsche Transportraum auch nicht so stark wachsen wird, weil die Banken am Bremsen sind. Viele Transportunternehmen würden aus Unvermutl Lkw kaufen, aber auf Seite der Finanzierung gibt es Restriktionen. Das hilft uns hoffentlich bei unserer schwierigen Aufgabe, die Preise zu erhöhen.

Gehören Sie zu den Vernünftigen, die 2011 keine Fahrzeuge anschaffen?

Wir haben bereits im Herbst zehn Fahrzeuge gekauft, das war im Sommer stark unter Beschuss gekommen waren. Die Stammkunden haben ihre Produktion teilweise um ein Fünftel erhöht. Da mussten wir nachziehen.

Haben Sie analog den Fahrerstamm im Unternehmen erhöht?

30 Fahrer kamen hinzu. Es geht schneller, Fahrer einzustellen, als Fahrzeuge anzuschaffen. Wir setzen Spezialfahrzeuge ein, die brauchen ihre Zeit. Unter zehn Wochen geht das nichts. Ein Fahrer ist schneller eingestellt. Der benötigt aber auch seine vier bis acht Wochen Eingewöhnung, bis er richtig produktiv wird.

Was macht Ihr Engagement in Sachen Ausbildung?

Das setzen wir unvermindert fort. Wir beschäftigen derzeit 50 Auszubildende – bei insgesamt 250 Mitarbeitern. Wir sind stolz darauf, dass wir überhaupt noch Bewerbungen bekommen. Bei anderen Kollegen ist das nicht der Fall. 15 unserer Azubis – je fünf pro Lehrjahr – sind angehende Berufskraftfahrer. Bei diesem Berufsbild gibt es ein riesiges Problem mit der Ausbildung.

Nämlich?

Die Ausbildung ist mit Lehrinhalten vollgepfropft. Doch wir haben es mit Bewerbungen zu tun, die teilweise nur eine abgebrochene Hauptschule oder einen Sonderschulabschluss vorweisen können. Die können das theoretische Niveau, das der Berufskraftfahrer haben sollte, nicht beherrschen. Hier gibt es enorme Spannungsfelder, an denen die Lehrer und wir scheitern.

DAS UNTERNEHMEN

Die Rüdinger Spedition mit Sitz in Krautheim (Hohenlohekreis) beschäftigt rund 250 Mitarbeiter und betreibt eine Logistikfläche von 20.000 Quadratmetern. Roland und seine Frau Anja Rüdinger leiten das 1930 gegründete Unternehmen in dritter Generation. Schwerpunkte sind Ladungs- und Volumentransporte mit Spezialfahrzeugen, aber auch Sammelgutaktivitäten. Stärkstes Segment ist der Maschinenbau, der für ein Drittel des Umsatzes steht. Die Spedition ist Mitglied der Kooperationen CTL und Online Systemlogistik. Die Firma betreibt auch eine Bussparte.

Der Fuhrpark
Die Spedition setzt 150 eigene Lkw ein – vom Verteilerfahrzeug über Sattelzüge mit verlängerten Aufliegern, Doppelstockaufliegern und Leichtbaufahrzeugen mit 28 Tonnen Nutzlast bis hin zu Lkw mit Kran oder Mitnahme-Stapler. Eine Spezialität sind 18-Tonner im

Nahverkehr mit zehn Tonnen Nutzlast und 21 Stellplätzen. Sie erklären sich durch das große Zustellgebiet und den geringen Autobahnanteil. Weitere Exoten sind Mini-Jumbozüge, mit denen Rüdinger nationalen Fernverkehr betreibt. Es handelt sich um 7,5-Tonner mit Einachsanhänger und 15 Meter Ladefläche (38 Stellplätze). Die 220-PS-Lkw eignen sich für leichtes Ladegut wie Styropor oder Kunststoffteile. Der Kostenunterschied gegenüber einem konventionellen Sattelzug beläuft sich laut Rüdinger auf 25 Cent je Kilometer, davon 15 Cent gesparte Maut und zehn Cent weniger Sprit. Die Spedition will sich auch am Feldversuch mit Lang-Lkw beteiligen. Angedacht ist, drei Sattelzüge, die jede Nacht zum Online-Hub in Fulda fahren, durch zwei Lang-Lkw zu ersetzen. Rüdinger-Mitarbeiter Christoph Karn hat zu möglichen Einsatzzwecken des Lang-Lkw eine Bachelor-Arbeit geschrieben, die dem Bundesverkehrsministerium vorliegt.



Ölpreialarm: Der Diesellofter hilft laut Rüdinger nur bedingt.

Was schlagen Sie deshalb vor?

Die unruhigen Geister, deren Heil nicht in zusätzlicher Schulbildung liegt, können wir im Betrieb gut qualifizieren – zum Beispiel im Umgang mit speziellen Gütern oder Fahrzeugen. Wir sollten diese jungen Leute aber nicht mit zu viel Theorie quälen. Allein die Abbrecherquote von etwa einem Drittel sollte einen alarmieren. Meiner Ansicht nach brauchen wir eine zweijährige Ausbildung für diejenigen, die keine Lust mehr auf Schule haben.

Eine Forderung nach dem Berufskraftfahrer »light«?

Warum nicht? Man könnte sich anlehnen an die Ausbildung zum Fachlageristen, die ebenfalls zwei Jahre dauert. Auf drei Jahre ausgelegt ist dagegen die Ausbildung zur Fachkraft für Lagerwirtschaft. Man könnte also theoretisch anspruchsvollen Dinge ins dritte Lehrjahr packen, das dann freiwillig wäre. Damit kriegen Sie auch dieje-

nigen raus, die ihnen sonst den Unterricht zerlegen würden.

Und hinterher sollen dann beide den gleichen Job machen?

Ich könnte mir vorstellen, dass in Verbindung von Solo-fahrzeugen und Führerscheinklasse C ein verkürztes Modell zum Tragen kommen könnte. Falls der Bundesverkehrsminister wegkommt, kommt man auch mit weniger Ausbildungsinhalten klar.

Noch stellen die Auszubildenden im Fahrerbereich die Minderheit. Die meisten Fahrer kommen über Umschulungen in den Beruf. Wird das durch die Hürden zur Qualifizierung so bleiben?

Fakt ist: Umsteiger haben es deutlich schwerer als früher. Für Migranten zum Beispiel ist der Berufszugang zu. Wer sprachlich nicht gut ist, hat enorme Schwierigkeiten mit der Grundqualifikation. Ganze Bevölkerungsgruppen, die wir bisher als Fahrer integrieren konnten, sind nun ausgeschlossen.

Was wiederum den Fahrerengpass weiter verstärken dürfte ...

Sogar ganz erheblich. Insgesamt 40 Prozent meiner Mitarbeiter sind Aussiedler. Wenn man sie gut integriert, werden daraus Top-Leute. Allesamt erbringen sie heute Premiendienstleistungen. Außerdem: Welche Alternative haben wir denn, wenn wir nicht genügend einheimische Mitarbeiter bekommen? Ein großer Teil der Unternehmer geht noch immer davon aus, dass gute Fahrer vom Himmel fallen – sponsored by Bundeswehr oder Arbeitsamt.

ZUR PERSON

Roland Rüdinger ist seit 1988 Prokurist der Rüdinger Spedition in Krautheim und seit 1999 geschäftsführender Gesellschafter. Nach Abitur und Wehrdienst studierte er an der FH Heilbronn Verkehrs- und Betriebswirtschaft. Der 48-Jährige engagiert sich auch im Verkehrsausschuss des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) sowie im Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL). Seit Jahresbeginn ist Rüdinger Vorsitzender der Sparte Landverkehr im VSL.



Unternehmer Rüdinger ist besorgt wegen des niedrigen Frachtniveaus im Ladungsverkehr. Er wirbt dafür, saisonale Besonderheiten im Preis stärker zu berücksichtigen.