

**E**in Verwaltungsgebäude mit Disposition, ein Betriebshof mit Lager und Werkstatt und die Lastzüge in den unterschiedlichsten Konfigurationen: Mittelständische Speditionen ähneln sich im Wesentlichen. Der Unterschied liegt im Detail, der persönlichen Note, die den Geist und den Stil der Geschäftsleitung vermittelt. Bei der Spedition Otto in Nordhausen zeigt sich der Führungsstil bereits im Flur. Dort hängen, akkurat nach Dauer der Betriebszugehörigkeit sortiert, große Fotos aller Mitarbeiter und Fahrer. Der für die Branche eher ungewöhnliche Wandschmuck verschönert nicht nur die ansonsten kahlen weißen Wände, er soll auch ausdrücken: „Bei uns im Haus zählt der Mensch.“

Die Unternehmensgeschichte ist ein wenig komplex: Die Wurzeln der Spedition Otto führen weit in die Vergangenheit, wie Geschäftsführer Hans-Dieter Otto, 49, anhand

**Die vierköpfige Disposition steuert die Flotte vom Standort Nordhausen aus.**

eines extrem verzweigten Familienstammbaums belegen kann. Mehrere Generationen lassen sich bis 1843 zu einem kleinen Sägewerk im waldreichen Benneckenstein im Harz zurückverfolgen. Ein Cousin aus der Familie, Robert Otto, zog einst als Zimmermann um die Welt und baute danach am heutigen Volkswagenwerk mit. Dort sollte der „KdF-Wagen“ (Kraft durch Freude) vom Band rollen. Er wurde später als VW-Käfer berühmt. Das Holz für den Bau kam unter anderem vom familieneigenen Sägewerk. Schon 1938 fuhr daher der erste Lkw für Otto. Bald wuchs die „Flotte“ auf drei Fahrzeuge.

Doch dieser cleveren Kombination wurde nach dem Krieg die Grundlage genommen. Die DDR-Behörden entzogen der Familie Otto die Rechte der Holzverwertung – bis auf ein



sogenanntes „Gatter“ für den damals üblichen Lohnschnitt als Nebengewerbe. „Wir waren nicht mehr wettbewerbsfähig“, erinnert sich Otto an die Sorgen seines Vaters. Der konzentrierte sich nun auf den Transport von Sägespänen und brachte als Kommis-

sionsnehmer (heute als Subunternehmer) für die VEB Kraftverkehr Halberstadt kurz darauf schon vier W 50 auf die Straße.

Nach der Wende startete Hans-Dieter Otto mit zunächst einer roten Konzession komplett neu – und wuchs stetig, sodass der



Heike und Hans-Dieter Otto zwischen den Porträts ihrer Mitarbeiter.

ursprüngliche Firmensitz in Benneckenstein (Sachsen-Anhalt) bald zu klein war. 2004 siedelte die Verwaltung in ein neues Gewerbegebiet in der für die Region wirtschaftlich bedeutenden Kreisstadt Nordhausen in Thüringen um. Vor allem die Nähe zur A 38 war

wichtig. Hier ist der Sitz der Otto Logistik GmbH unter der Leitung von Heike Otto (45), die seit 2001 auch für den Bereich der Ausbildung der Nachwuchskräfte verantwortlich ist. „Da einige Fahrer immer noch im Harz wohnen, haben wir den dortigen Standort für etwa 20 Lkw allerdings behalten“, sagt Hans-Dieter Otto. Er ist als Vorsitzender der Fachvereinigung Güterverkehr im Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt e. V. nun schon seit 2009 Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). Er versucht auch verständlich zu machen, warum es in den neuen Bundesländern so schwierig ist, dass Unternehmer den Verbänden beitreten – und Fahrer der Gewerkschaft. „Wer in der DDR aufgewachsen ist, war sein Leben lang zwangsläufig in einer Organisation eingebunden. Mit der Wende kam dann die Möglichkeit, endlich von allen Zwängen frei zu sein. Das macht die Verbandsarbeit nicht leicht. Der Gewerkschaft geht es ähnlich.“

Otto will Vorbild sein und sich von unlauterem Wettbewerb abgrenzen. Alle Fahrer sind durch Weiterbildungsmodule auf Firmenkosten geschult, besonders hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten. „Die werden bei uns absolut eingehalten“, sagt Norbert Siegmann, der mit Ottos einzigem Silozug bundesweit Schüttgut eines großen Kunden in Nordhausen transportiert. Was Fahrer gut und mittlerweile als selbstverständlich empfinden, ist für Otto manchmal ein Nachteil. In zehn Minuten hat er auf einem Blatt Papier notiert, was ein Sattelzug im Fernverkehr heute kostet: circa 650 Euro am Tag. Viel Spielraum bleibt da nicht, außer bei den Löhnen. Hier liegt Otto in der Region Thüringen nach Aussagen der Fahrer im oberen Bereich: ein nach individueller Leistung unterschiedlicher Grundlohn, der durch ein Prämiensystem nach Anwesenheit und, zum Teil in Abhängigkeit von der Telematik (Fleetboard), wirtschaftlichem Fahren ergänzt wird. „Aber viele und vor allem kleinere Transportunternehmen können offenbar nicht rechnen oder fahren zu vorgegebenen Preisen, die für uns selbst nicht darstellbar

**Die Spedition Otto hat den Zweiten Weltkrieg, die DDR und die Wende überstanden. Der Familienbetrieb schätzt seine Fahrer.**

Text | Jan Bergrath



Fotos | Jan Bergrath



**Mark Schröter, 32, aus Ilfeld**

„Seit 1997 bin ich Berufskraftfahrer. Vor über einem Jahr kam ich zu Otto. Bislang wurde alles eingehalten, was mir versprochen wurde. Die Atmosphäre stimmt und ich komme auch unter der Woche nach

Hause. Der Job mit dem Staplerzug ist abwechslungsreich, der Lohn für die Arbeit ist für die Region absolut in Ordnung.“

**Andreas Koch, 50, aus Nordhausen**

„Ich fahre jetzt seit 30 Jahren Lkw, nach der Wende bin ich zuerst in den Westen gegangen, vor sechs Jahren kam ich wieder in die Heimat zurück. Ich verdiene zwar etwas weniger, habe hier aber auch geringere Kosten. Bei Otto gibt es einen langjährigen Stamm an sehr flexiblen Fahrern, die auf alle Lkw ausgebildet sind.“



**Philipp Stamer, 19, aus Nordhausen**

„Mein Opa und mein Vater sind Berufskraftfahrer, da stand für mich fest, dass ich diesen Beruf richtig erlernen will. Otto war im Umkreis die beste Option. Ich bin im zweiten Lehrjahr und fahre einen Jumbo-Wechselbrückenzug im Fernverkehr. Die Lkw

sind sehr gut ausgestattet, der Job ist weniger stressig als anderswo.“

**Norbert Siegmann, 50, aus Hammer**



„Die Arbeit bei Otto gefällt mir schon seit zehn Jahren. Für mich zählt das Gesamtpaket. Die Lenk- und Ruhezeiten werden absolut eingehalten. Außerdem ist die Atmosphäre unter den Kollegen, aber auch mit der Dispo und der Geschäftsleitung locker.“



Einer der vier neuen Actros transportiert Gasflaschen.



Zwei Hängerzüge besitzen funkferngesteuerte Ladekräne.



Sechs Sattelzüge führen einen Mitnahmestapler am Heck.

sind. Sie werden entweder über kurz oder lang pleite gehen oder sie verleiten ihre Fahrer zwangsläufig zu illegalen Handlungen. Zum Beispiel indem sie Touren in einer Lenkzeit fahren, für die wir nach dem Gesetz zwei bräuchten. Hier muss einfach noch stärker kontrolliert werden.“

Auch ein in der Fachdiskussion etwas vernachlässigtes Problem sieht Otto weiter am Horizont: „Der demografische Wandel zieht voll durch.“ Otto selbst hat im Kern einen Stamm an langjährigen Fahrern, die durchschnittlich um die 40 Jahre alt sind. Ein Grund für die verhältnismäßig junge

Mannschaft ist die konsequente Ausbildung.

Hier beklagt Heike Otto eine zunehmende Unzuverlässigkeit der Jugendlichen, die sich für den Beruf entscheiden. Nicht alle Aspiranten sind dabei Glücksgriffe wie Philipp Stamer, der familiär „vorbelastet“ ist und seit Erwerb des Lkw-Führerscheins vor einem Jahr mit großer Freude bundesweit auf Tour geht: „Ich habe mir Otto bewusst ausgewählt, denn es ist hier im Umkreis die beste Option. Vor allem durch die gute Planung unserer Dispo ist der Job nicht ganz so stressig, wie ich es von Auszubildenden anderer Speditionen gehört habe.“

Heike Otto würde gerne drei junge Leute pro Jahrgang ausbilden, doch sie hat dabei ein in der Transportbranche bekanntes Problem: Manche potenziellen Azubis unterschreiben bei Otto zwar einen Ausbildungs-



Der einzige Silozug für Schüttguttransporte läuft seit letztem August im Fernverkehr.



vertrag, erscheinen dann aber nicht zur Lehre, weil sie sich spontan für einen anderen Ausbildungsbetrieb entschieden haben. „In einem Jahr sind gleich drei Leute nicht erschienen“, berichtet Otto, „ich hatte großes Glück, rechtzeitig Ersatz zu finden.“ Diesem „Lewandowski-Trick“ wird nun in Zusammenarbeit mit der IHK Thüringen ein Riegel vorgeschoben. „Jeder Schulabgänger, der eine Lehre beginnen will, bekommt eine persönliche Ausbildungskarte, die er mit dem Ausbildungsvertrag im Unternehmen abgibt. Das funktioniert allerdings nur, wenn auch die Firmen selbst konsequent nach dieser Karte fragen.“

Der zweite große Pool, aus dem Otto derzeit seine Fahrer schöpft, sind altgediente Fahrer wie Andreas Koch, Spitzname Opa Andreas, der nach der Wende zunächst in den Westen ging und vor sechs Jahren in die alte Heimat zurückkehrte. „Ich verdiene jetzt zwar etwas weniger, aber ich habe hier auch geringere Kosten. Und bei Otto zählt für mich neben dem Equipment vor allem auch der menschliche Umgang der Geschäftsleitung mit uns Fahrern.“

**Das Verhältnis von Geschäftsführer und Fahrern ist gut.**

Alle Angaben laut Geschäftsführer Hans-Dieter Otto

## Fakten und Zahlen

**Anschrift**  
Otto Logistik GmbH  
Südstraße 15  
99734 Nordhausen  
Telefon: +49 36 31/47 73-0  
E-Mail: dispo@otto-spedition.de  
Internet: www.otto-spedition.de

**Gründungsjahr**  
1953

**Unternehmensgröße**  
Mittelständisches, inhabergeführtes Logistik- und Transportunternehmen an drei Standorten

**Umsatz**  
6,5 Millionen Euro

**Schwerpunkt**  
Regional- und Fernverkehr, ausgehend für lokale Kunden, für Güter aller Art, insbesondere Baustoffe. Auslieferungs- und Abholer mit einer Hallenfläche von 800 m<sup>2</sup>

**Beschäftigte**  
70

**Fahrer**  
56

**Fuhrpark**  
50 eigene ziehende Einheiten, 30 Mercedes-Benz Actros, 20 MAN mit 400 bis 450 PS, davon 16 Jumbowechselbrückenzüge, 4 BDF-Wechselbrückenzüge, 2 Hängerzüge mit Ladekran, 8 Hängerzüge mit Stapler, 10 Sattelzüge, 6 Sattelzüge mit Stapler, 2 Innenlader, 1 Tieflader und 1 Silozug. Bevorzugte Aufbauten und Auflieger von Ackermann, Krone und Wecon. Alle Lkw mit großen Fahrerhäusern und guter Ausstattung

**Eigene Werkstatt**  
nein, Nutzung der Werkstätten am Standort Nordhausen

**Einsatzbereich der Fahrer**  
98 Prozent national, gelegentliche Fahrten ins Ausland

**Fahrleistung der Lkw**  
85.000–120.000 Kilometer



Zurzeit umfasst der eigene Fuhrpark 50 Lkw, verteilt auf drei Standorte.