

**Obwohl Spediteur Hans Ludwig aus der Vulkaneifel mit Gerolsteiner einen Großkunden verloren hat, tastet er die übertariflichen Löhne seiner Fahrer nicht an.**

**Z**um letzten Mal lädt Thomas Kartels Ende Dezember letzten Jahres im Umschlaglager der Spedition Ludwig in Dreis-Brück 38 Paletten mit Gerolsteiner Sprudel in seinen Gliederzug. Diese letzte Tour geht nach München. „Ich bin in den letzten Jahren immer sehr gerne für Gerolsteiner gefahren“, sagt Kartels. „Nun bleibt uns nur zu hoffen, dass unser Chef den Verlust dieses Kunden halbwegs kompensieren kann.“

Es war eine der Top-Logistik-Nachrichten im vergangenen Sommer: Nach 15 Jahren

verlor die Spedition Ludwig – ebenso wie die Spedition Rothschild aus Stadtkyll – Gerolsteiner im Rahmen einer Ausschreibung an den Konkurrenten Duvenbeck. Das Logistikunternehmen aus Bocholt musste selbst den massiven Auftragsrückgang in der Automobilbranche durch Aktivitäten in anderen Bereichen ausgleichen.

Langjährige Partnerschaft und zuverlässiger Service zählten da anscheinend auf einmal nicht mehr. Es ging offenbar nur noch um den Preis. „Das vorliegende Angebot der beiden Spediteure (Ludwig und Rothschild,

# ALTE SCHULE

Text | Jan Bergrath



Anm. der Redaktion) lag bedauerlicherweise so klar und eindeutig über dem relevanten Wettbewerbsangebot“, heißt es auf Anfrage des FERNFAHRER bei Gerolsteiner, „sodass wir uns nach intensiver Bewertung aller Kriterien und reiflicher Überlegung zu einem Wechsel des Dienstleisters entschieden haben.“

Lange hat Spediteur Hans Ludwig, 58, zu diesem Thema geschwiegen und bis Jahresende anstandslos seinen laufenden Vertrag erfüllt. „Wir sind mit unserem Angebot bis an die Schmerzgrenze gegangen und haben den Auftrag trotz eines weiteren Preisnachlasses doch an Duvenbeck verloren. Ich weiß allerdings nicht, wie die das auf Dauer machen wollen.“

In einer Betriebsversammlung im Oktober bereitete er seine Mitarbeiter auf die Konsequenzen vor: Fünf Getränkezüge mussten zum ersten Januar 2010 abgemeldet, zehn Fahrer entlassen werden, darunter zwei Kollegen aus Halle (Sachsen), denen Ludwig nun keine Tour mehr zum Wochenende nach Hause garantieren konnte. „Das war für beide Seiten ideal, denn sie mussten erst Montag früh ausladen.“ Fünf Fahrern riet er, sich bei Duvenbeck zu bewerben. „Dort bekommen sie zwar einen fast vergleichbaren Lohn,

aber nur einen Einjahresvertrag. Ich habe deswegen allen Fahrern gesagt, sie können sofort wiederkommen, wenn es bei uns irgendwann wieder anzieht.“

Ludwig ist noch ein Spediteur der alten Schule: Der gelernte Kfz-Meister brachte das von seinem Vater Leo 1964 in Dockweiler gegründete Transportunternehmen erfolgreich in die Neuzeit. In Dockweiler schlägt heute noch das alte Herz des Fuhrbetriebs. Hier stehen am Wochenende die Lastzüge. Nur wenn die Fahrer am Freitag von der Tour kommen, waschen sie selbst, am Samstag übernehmen das der diensthabende Mechaniker und ein Aushilfsfahrer. Ludwig ist dann schon um halb acht in der Frühe bei seinen Leuten. „Und am Sonntagabend bin ich ebenfalls dabei, wenn meine Fahrer auf Tour gehen.“

Trotz der Krise tastet Ludwig den über-tariflichen Bruttomonatslohn, bei dem die Fahrer mit Zulagen 2500 Euro plus Spesen verdienen können, nicht an. „Ich brauche gute Fahrer, die uns beim Kunden anständig vertreten“, sagt er. Und man glaubt es ihm aufs Wort, wenn er sagt: „Für alle Fahrer, die jetzt gehen mussten, tut es mir wirklich leid und natürlich auch für meine Subunterneh-



Als gelernter Kfz-Meister legt Spediteur Hans Ludwig großen Wert auf zuverlässige Lkw.

## Fakten und Zahlen

### Anschrift:

Ludwig Speditions- und Handelsgesellschaft mbH  
Vulkanhöhe 1  
54552 Dreis-Brück  
Tel.: 0 65 95/92 91-0  
Fax: 0 65 95/92 91-30  
Internet: www.spedition-ludwig.de

### Gründungsjahr:

1964

### Unternehmensgröße:

Mittelständisches Speditions- und Logistikunternehmen

### Umsatz:

10,7 Mio. Euro

### Schwerpunkt:

Getränke-, Volumen-, Stahl- und Baustofftransporte, Logistik, Lagerumschlag

### Beschäftigte:

75

### Fahrer:

49

### Fuhrpark:

40 eigene Züge, davon fünf derzeit abgemeldet, 28 Gliederzüge mit Dreiachs motorwagen und Tandemhänger (2,70 m Innenhöhe), 12 Sattelzüge, alle Zugfahrzeuge DAF mit 460 PS und Standardfernverkehrsfahrerhaus, seit Februar 2009 alle Lkw mit Euro 5. Aufbauten, Anhänger und Auflieger überwiegend von Schmitz und Kögel.

### Eigene Werkstatt:

Mit zwei Mitarbeitern im Zweischichtsystem am Standort Dockweiler zur Wartung der Aufbauten und Trailer. Für Motorwagen und Zugmaschinen Wartungsverträge

### Einsatzbereich der Fahrer:

Deutschland 90 %, gelegentlich Touren nach CH, A, B, NL, I

### Fahrleistung der Lkw:

150 000 bis 160 000 km/Jahr

### Offene Stellen:

derzeit nein



Alle Angaben laut Geschäftsführer Hans Ludwig



Ab 2011 liegt das Betriebsgelände in Dreis-Brück an einer Ausfahrt der A 1.

**Frank Spoden, 38,  
aus Hohenfels**



„Ich bin hier schon seit 15 Jahren beschäftigt und habe es nur fünf Minuten zur Arbeit. Hier reden allen noch miteinander, auch die Disponenten rufen uns noch im Lkw an. Lenk- und Ruhezeiten sind kein Thema mehr und am Wochenende werden unsere Lkw gewaschen.“

**Thomas Kartels, 40,  
aus Boxberg**



„Ich bin seit fast sechs Jahren bei Ludwig, war früher Zimmerer, dann habe ich nach längerer Arbeitslosigkeit hier eine faire Chance bekommen. Das ganze Paket stimmt, gute Arbeit, gute Autos, guter Lohn, vor allem im Vergleich dazu, was anderswo derzeit zum Teil bezahlt wird.“

**Reiner Esper, 53,  
aus Hohenfels**



„Das ist hier noch ein richtiger Familienbetrieb, ich selbst bin zwar erst seit anderthalb Jahren als Fahrer hier, aber ich kenne den Chef dafür schon von klein auf. Dass wir Gerolsteiner verloren haben ist in der Tat schlimm. Doch trotz der angespannten Lage ist die Stimmung hier aber eigentlich noch gut.“

**Harald Heck, 57,  
aus Strohn**



„Mit 27 Jahren Betriebszugehörigkeit bin ich hier einer der ältesten Fahrer. Im Großen und Ganzen läuft es bei uns gut. Der Chef ist für uns immer ansprechbar, der Lohn kommt trotz der schwierigen Lage immer noch pünktlich, sogar das 13. Monatsgehalt wurde gezahlt.“

mer, die ich in der jetzigen Situation nicht mehr befrachten kann.“

Es gibt einen Stamm an langjährigen Mitarbeitern, die in der Vulkaneifel wohnen und zum Teil schon 25 bis 30 Jahre bei Ludwig sind. Harald Heck hat seine Frau bei Ludwig kennengelernt, sein Bruder fährt ebenfalls hier. „Es ist noch ein richtiger Familienbetrieb“, lobt Rainer Esper. „Hier ist man nicht nur eine Nummer. Auch unsere beiden Disponenten telefonieren noch mit uns und schicken uns nicht nur anonyme Ladeaufträge.“

Ludwig ist sich natürlich bewusst, dass er zukünftig Nachwuchs braucht. Seit zwei Jahren bildet er deshalb auch eigene Berufskraftfahrer aus. Mit Fahrlehrer Klaus Holzem hat er außerdem aktuell das BKW –Berufskraftfahrer Aus- und Weiterbildungszentrum gegründet. Ein eigener Lkw wird dafür zum

Fahrschulfahrzeug umgerüstet, auf dem nahe gelegenen Nürburgring werden Fahrsicherheitstrainings angeboten. Hier können sich in Zukunft externe Fahrer aus der Region gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetzes weiterbilden. Seinen eigenen Mitarbeitern will er einen guten Preis machen. „Ich bin der festen Meinung, dass alles, was mit dem Erhalt der Fahrerlaubnis zu tun hat, Angelegenheit der Fahrer ist“, so Ludwig.

Dass Ludwig in der aktuellen Wirtschaftskrise verhältnismäßig zuversichtlich bleibt, liegt vor allem an der Betriebsführung. Die Eigenkapitalquote beträgt 45 Prozent, durch seine Lager- und Logistikaktivitäten ist er unabhängiger als ein reiner Frachtführer. In Dreis-Brück, direkt an der zukünftigen Auffahrt Kelberg des neuen Teilstücks der Eifelautobahn A 1, das 2011 freigegeben wird,



*Die letzten 15 Jahre fuhr Ludwig zuverlässig für Gerolsteiner Komplettladungen mit Sprudel.*



*Michael Bierekofen (l.) und Rainer Leuer kümmern sich um den Fuhrpark.*



*Im Zweischichtbetrieb werden Auflieger und Anhänger am Standort Dockweiler gewartet.*

hat er seit 1990 sukzessive ein eigenes Logistikzentrum mit 25 000 Quadratmeter Lagerfläche errichtet. Einige Kunden haben sich sogar gleich direkt eingemietet. Hier befindet sich seit 2008 auch die Zentrale mit der Disposition.

Ein entscheidender Faktor in Ludwigs Management: Die Spedition kauft die Lkw und verkauft sie nach sechs Jahren mit rund einer Million Kilometer Laufleistung. „Als der Actros 1996 auf dem Markt kam, haben wir ein zuverlässiges Fabrikat gesucht, dass man noch selber reparieren kann“, erinnert er sich. Mittlerweile bestehen für alle Fahrzeuge Wartungsverträge. „Unsere beiden Mechaniker kümmern

sich im Zweischichtbetrieb um die Auflieger und Anhänger und erledigen sofort alle anfallenden kleinen Reparaturen.“

Seit Februar letzten Jahres sind alle DAF im Fuhrpark auf Euro 5 umgestellt. Das reduziert die Mautbelastung. Bei allen seinen Kunden hat Ludwig außerdem auch die Übernahme der

Mautkosten durchgesetzt – nur bei den zum Teil über Frachtbörsen angebotenen Rückladungen ist das schwierig. Angesprochen auf die in Deutschland aktuell bezahlten Frachtraten und Fahrerlöhne schüttelt er deshalb nur den Kopf: „Viele Kollegen in der Branche gehen derzeit miteinander um wie die Wildsäue.“

Gerade im Winter herrscht in der Eifel ein rauher Wind. Das härtet ab. Auch im täglichen Geschäftsleben. In der Zwischenzeit hat es Ludwig tatsächlich geschafft, die Lücke von 25 Prozent des verlorenen Volumens einigermaßen zu kompensieren. Langjährige Partner geben ihm etwas mehr zu fahren, darunter Artenius in Mendig, die PET-Flaschen und Rohlinge für die Getränkeindustrie herstellen, sowie Kann in Benndorf, Produzent von Betonwaren. Auch TechniSat aus Daun ist ihm treu geblieben.

„Gerolsteiner zu verlieren war natürlich schon hart“, resümiert Ludwig das vergangene Jahr. „Aber der erste Wind bläst uns nicht gleich um. Ich habe fünf Getränkezüge auf dem Hof stehen, die kann ich sofort wieder einsetzen. Nur eins steht fest. Im Auftrag von Duvenbeck werde ich nicht eine einzige Flasche Sprudel fahren.“

**„Viele Kollegen in der Branche gehen derzeit miteinander um wie die Wildsäue.“**

Fotos: Jan Bergrath, Spedition Ludwig (1)



Die Disponenten Dieter Scheitzer (l.) und Christian Nelles pflegen Direktkontakt.



Jeden Samstagmorgen werden alle 40 Lastzüge der Ludwig-Flotte gewaschen.



Sandra Eul ist die freundliche Dame am Fahrer-Empfang.