

ABGEWÜRGT

Jetzt kassiert die Arbeiterklasse“, titelte die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung Ende Februar und zielte auf die positive Lage der deutschen Automobilindustrie. Von „sagenhaften Gewinnen“ sprach das Blatt, wie etwa den 16 Milliarden Euro von VW. Den Konzernen geht's gut. Sie vergeben Boni an die Mitarbeiter am Band. Da will es nicht ins Bild passen, das just zur selben Zeit eines des ältesten Logistikunternehmen der Automobilbranche am 21. Februar Insolvenz anmelden musste: die Schüchen International GmbH in Raunheim. Abgewürgt im Jubiläumsjahr. Die 1939 von Willi Schüchen gegründete Spedition war seit 1952 „der erste vertraglich gebundene Gebietsspediteur der Volkswagenwerke“.

Zuletzt lag die Leitung in den Händen von Gründerenkel Felix Schüchen. Der bisherige Senior, Hans-Paul Schüchen, hat ein wichtiges Lebenswerk geschaffen und die Spedition zum modernen Full-Service-Logistik-Dienstleister mit zehn Niederlassungen allein in Deutschland, aber auch in Österreich und Tschechien entwickelt. Seinem Sohn, so munkeln Insider, fehlte offenbar das glückliche Händchen.

150 eigene Sattelzugmaschinen, mehrheitlich Scania, 550 Trailer, 740 Mitarbeiter, ein Jahresumsatz von 118 Millionen

Volkswagen macht Milliardengewinne – doch der erste Logistikpartner, Schüchen, stellt nach 60 Jahren als Gebietsspediteur den Betrieb ein.

Text | Jan Bergrath

Euro im Speditions- und rund 5,7 Millionen Euro im Logistikbereich: Bis zu 600 Fahrzeuge, meist Subunternehmen, waren zuletzt für Schüchen europaweit im Einsatz. Und nun muss das Traditionsunternehmen nach einer Pressemeldung des Insolvenzverwalters Markus Ernestus bis Ende Mai den Betrieb schließen. Wohlgermerkt, obwohl Schüchen seine bisherigen Leistungen vollumfänglich und ohne Störungen erbracht hat. Die Spedition stellte mit den Jahren sogar die Hausflotte auf die Produkte des konzerneigenen Lkw-Herstellers Scania um. Aber es half im Endeffekt nichts. So begründet Ernestus das traurige Ende mit nur einem Satz: Verschiedene Großkunden hätten sich überraschend anderweitig orientiert.

„Das ist völliger Wahnsinn und für uns alle ein Schlag ins Gesicht“, sagt der betroffene Fahrer Markus K., der 14 Jahre bei Schüchen die Linie Raunheim-Kassel gefahren ist, aber lieber nicht genannt werden möchte. „Eine Woche vorher war noch alles gut bei uns. Wir haben ganz normal unsere Touren gefahren. Und dann kommt völlig überraschend das Ende. Das erinnert mich sehr an die Spedition Lueg.“

In der Tat gibt es Parallelen. 2009 geriet die Hagener Spedition Lueg nach 136 Jahren durch die Opel-Krise in Schwierigkeiten, auch damals wurde ein Plan zur Rettung erstellt. Alle Mitarbeiter, vor allem die Fahrer, die übertariflich bezahlt wurden, stimmten dem Konzept zu. Doch dann

Fotos | Ryszard Majewski



ließ Opel seinen Partner fallen. Den Auftrag erhielt ein Joint Venture aus Ewals Cargo Care und, Ironie der Geschichte, der Schüchen Internationale Spedition Transport Logistik GmbH, kurz das „ES-Team“. Schon damals schrieb FERNFAHRER, dass „gewachsene Verbindungen (...) unter dem Diktat des brutalen Preiskampfs absolut nichts mehr“ zählen würden. Die Opel-Begründung: „Wir sind zuvorderst verpflichtet, wirtschaftlich zu handeln.“ Das war eine ehrliche Antwort.

Auch jetzt verlieren wieder langjährig beschäftigte Fahrer, die sehr gut bezahlt worden sind, ihren Job. „Wir erhalten bis Ende April die Kündigung“, erzählt Markus. „So lange gibt es noch das Insolvenzgeld, dann folgt eine dreimonatige Freistellung beim Arbeitsamt. Spätestens danach müssen wir eine neue Anstellung gefunden haben.“ Die meisten Fahrer werden wohl bald einen neuen Job finden. Denn die Schüchen-Touren werden schlicht und einfach auf andere Logistiker verteilt. „Wir wollen die bestehenden Aufträge jetzt bis Anfang Mai an die neuen Vertragspartner unserer Kunden ordnungsgemäß übergeben“, sagt Ernestus. Doch zu den wirklichen Gründen der Schüchen-Insolvenz verrät er nichts. Die Firmenleitung darf nichts sagen und unter den Auftraggebern herrscht ein Kartell des Schweigens. Keiner will es gewesen sein. Besonders VW, der größte Auftraggeber, hält sich bedeckt. „Wir haben die Firma Schüchen

2009 wurde Lueg in Hagen insolvent: Der wichtige Auftrag von Opel ging an das ES-Team von Ewals Cargo Care und Schüchen Internationale Spedition.

als langjährigen und verlässlichen Partner kennengelernt, bitten jedoch um Ihr Verständnis, dass wir uns nicht zu unternehmerischen Fragen unserer Partner äußern“, heißt die Antwort der Pressestelle. Selbst die Continental AG, die Schüchen nach zehnjähriger Zusammenarbeit noch 2010 mit dem ContiFleetAward für Partnerschaftlichkeit, Zuverlässigkeit, Vertrauen und Erscheinungsbild des Fuhrparks ausgezeichnet hat, vergibt in diesem Jahr den Auftrag plötzlich an andere Logistiker. Über die Gründe will sich wieder niemand äußern.

Ein Unternehmer aus dem Norden, der eine Zeit lang für Schüchen Lkw einsetzte, wird deutlicher: „Für diese schlechten Preise konnte ich nicht wirtschaftlich fahren.“ Ein anderer aus dem Süden formuliert klipp und klar: „Mit einem normalen Sattelzug und einem deutschen Fahrer zahle ich heute bei den gestiegenen Kosten drauf.“ Ein Grund dafür ist auch die hausgemachte Konkurrenz durch Speditionen, die mit ihren Flotten in den Osten ausgeflaggt sind. Doch zu diesem Preiskampf hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) eine ganz andere Meinung: „Die Automobilindustrie pflegt ein partnerschaftliches Verhältnis zu ihren Dienst-

leistern. So enthalten zahlreiche Verträge zum Beispiel Dieselgleitklauseln, die eine Anpassung der Frachtraten an die Dieselpreisentwicklung vorsehen. Auch beteiligen sich die Unternehmen in der Regel an den Mautlasten. Von der starken Automobilkonjunktur profitieren aktuell auch unsere Dienstleister durch eine gute Auftragslage.“

Doch Auftragsvolumen ist nicht Ertrag. Es ist ein offenes Geheimnis, dass die Auto-konzerne ihren Logistikern kaum Spielraum lassen. So wagt nur Verdi-Fachsekretär Manuel Sauer aus Kassel eine deutliche Interpretation der Schüchen-Pleite. „Der Preisdruck von Volkswagen auf die hiesigen Spediteure ist extrem. Mehrfach hat VW den billigsten Anbieter genommen, der dann trotz Lohndumping in die Knie gehen musste. Und die Fahrer, die am VW-Standort Baunatal für den Konzern fahren, sind weiterhin die am schlechtesten bezahlten Lkw-Fahrer der gesamten Region.“ Da haben doch die VW-Arbeiter am Band im Vergleich eindeutig das bessere Los gezogen. ◀

* Name von der Redaktion geändert

