

PROZESSOPTIMIERUNG

Es geht auch anders: Vendel begegnet den verschärften Lenk- und Ruhezeiten mit geänderten Organisationsabläufen und besserer Ausbildung.

Text | Jan Bergrath

Wenn Enrico Busse, seit 13 Jahren Fahrer der Spedition Vendel aus Bornheim, von einer Tour zurückkommt, ist sein Kühlaufleger in der Regel leer. Abends fährt er mit Obst und Gemüse für das Edeka-Zentrallager in Zarrentin los, nach der Entladung sind es noch 90 Kilometer zurück bis zur neuen Ladestelle, einem Erzeugerbetrieb. Dort macht Busse Pause und beliefert in der nächsten Schicht vier bis fünf Kunden im Rheinland. Er meldet sich kurz in der Dispo, sattelt den Auflieger auf einem Stellplatz im

hinteren Teil des Geländes von Landgard ab – und fährt nach Hause.

„Ich mag diesen Rhythmus bei Vendel“, sagt Busse. „Ich fahre erstens gerne nachts, besonders im Ruhrgebiet, denn dann habe ich weniger mit dem Verkehrschaos zu kämpfen. Und wenn ich daheim bin, muss ich mich um nichts mehr kümmern. Ich komme erst wieder auf den Hof, wenn der Auflieger bereits beladen ist.“ Dafür ist Mohamed Makrene zuständig. Der Marokkaner ist seit fünf Jahren bei Vendel beschäftigt und seit zwei Jahren mit einem Schnellsattler von Terberg quasi der ungekrönte Hofkönig.

Mit 60 eigenen Zügen beliefert Vendel insgesamt 53 Zentrallager von Edeka und Netto. Kommissioniert

und verladen wird die frische Ware in Bornheim. Der erste Zug fährt gegen 18 Uhr los, der letzte gegen zwei. In dieser Zeit pendelt Makrene zwischen den Rampen und dem Abstellplatz. Aufsatteln, Anheben, Abfahren, Absetzen – ohne einmal die kleine, um 180 Grad drehbare Kabine des Terberg zu verlassen. „Wir haben schon vor drei Jahren mit einer alten Zugmaschine begonnen, Auflieger vorzuladen“, sagt Herbert Vendel, der Fuhrparkleiter und Bruder des Firmengründers Franz-Peter. „Doch das war zu umständlich und zu



Mit dem Schnellsattler lädt Mohamed Makrene die Auflieger vor.



zeitintensiv, auch der Verschleiß an der Zugmaschine war zu groß.“ So entschloss sich Vendel, für 50.000 Euro den gebrauchten Terberg zu kaufen. „Es rechnet sich. Die Fahrer können ihre tägliche Ruhezeit nehmen und gehen ausgeruht auf Tour.“

Das war nicht immer so, daraus macht Prokurist Peter Cremer, der das Wachstum von fünf Lkw im Jahr 2002 auf die heutige Größe begleitet hat, gar keinen Hehl. Doch seit der digitale Tacho zusammen mit den verschärften Lenk- und Ruhezeiten die Praxis in der Transportbranche erschwert, hat die Geschäftsleitung reagiert. „Es war ein stetiger Prozess“, sagt Cremer. Zunächst konnte er neue Kunden aus der Pharmaindustrie gewinnen. „Danach haben wir zunehmend paarige Verkehre generiert und sie dem engen Rhythmus der Sozialvorschriften angepasst.“

Ein weiterer entscheidender Schritt ist die Zusammenarbeit mit Peter Naujok. Der ehemalige Leiter Fahrsicherheit von Volvo Trucks Deutschland machte sich bereits 2009 selbstständig und knüpfte erste Kontakte zu Vendel. Heute ist er dort der externe Ausbildungsleiter. „Wir haben dazu kürzlich einen fünf Jahre alten Hängerzug zu einem

Fahrschulfahrzeug umrüsten lassen“, sagt Vendel. Diesen Lkw kann Naujok auch nutzen, wenn er weiteren Speditionen wie Kube & Kubenz ebenfalls seine Dienste anbietet.

Diesmal ist er mit Cedric Desart unterwegs, einem von derzeit zwei Azubis, die bei Vendel in drei Jahren zum Berufskraftfahrer ausgebildet werden. Dazu noch Robert Grewoski von Kube & Kubenz. Ein Deal auf Gegenseitigkeit. Am Standort Köln-Rodenkirchen des Gefahrgutspezialisten lernen auch die Auszubildenden von Vendel das Thema ADR aus erster Hand. Dazu hat Naujok bereits zwei weitere junge Männer im Auftrag und auf Kosten von Vendel durch die beschleunigte Grundqualifikation (140 Stunden) mit erfolgreicher Prüfung vor der IHK begleitet.

Auch für die Weiterbildung im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes ist Naujok zuständig. „Vendel hat selbstverständlich alle Kosten übernommen“, lobt Thomas Weinhold aus Nordhausen. Er kam



Enrico Busse (3. v. l.) und Tobias Weinhold (4. v. l.) loben ihre Arbeitsbedingungen.



Die abgesattelten Zugmaschinen stehen im ruhigeren Teil des Großmarktgeländes.



Fuhrparkleiter Herbert Vendel kaufte vor zwei Jahren den gebrauchten Terberg.

vor anderthalb Jahren zu Vendel und gehört zu einem Pool von Fahrern, die aus den neuen Bundesländern kamen. Auch er lobt ausdrücklich, dass die Trailer vorgeladen werden. „Ich mache unter der Woche meine Pause auf dem Hof im Schatten der Bäume. Das ist eine hervorragende Idee. Denn dadurch bleibt mein Tacho sauber.“

Kaum verwunderlich – das beliebteste Modul der Weiterbildung sind die Sozialvorschriften. Hier geht Vendel sogar einen Schritt weiter als die meisten Transportunternehmen. Naujok wertet auch die tatsächlichen Daten der Fahrer aus den Fahrerkarten über das System von DAKO aus und spricht anschließend mit den Fahrern über die aufgetretenen Probleme. „Wir haben etwas Zeit gebraucht, zuerst die klassischen Fehler bei der Bedienung

des Tachos abzuschaffen“, sagt Naujok. Nachweisbare Fehlplanungen der Disposition, die zu einem Verstoß durch den Fahrer geführt haben, spricht er als Moderator offen an. „Wir versuchen dann, die Abläufe anders zu gestalten“, ergänzt Cremer. „Doch das ist in der Praxis nicht immer möglich. Manchmal gibt es halt Verzögerungen. Aber seit wir mit Naujok zusammenarbeiten, sind unsere Bußgelder auf einen niedrigen vierstelligen Betrag gesunken.“

Transparenz heißt bei Vendel das Zauberwort. „Es gibt immer noch viele Transportunternehmen, die wollen, dass ihre Fahrer lieber unwissend bleiben, denn dann kann man ihnen alles erzählen“, sagt Naujok. „Entsprechend werden auch die Weiterbildungsmodule von irgendwelchen unterbezahlten Fahrlehrern abgewickelt. Die Fahrer merken das und sind kaum motiviert.“ Wie bei vielen anderen Kühlspediteuren auch gibt es für die Vendel-Fahrer hin und wieder Probleme an den Rampen. „In Rollenspielen gehen wir die möglichen Situationen durch und versuchen sie zu entschärfen, indem wir über sie sprechen.“ So bringt mancher Fahrer einem schwierigen Lagermitarbeiter morgens zum Beispiel gleich mal

einen frischen Kaffee mit, statt ihm bloß die Papiere auf den Tisch zu knallen – und kommt oft früher weg.

Es geht also auch anders: Als Peter Cremer bei einem namhaften Nahrungsmittelproduzenten jüngst ein Angebot für bestimmte Relationen ins Rheinland abgab, hatte sich dort die Qualität des Fahrpersonals längst herumgesprochen. Er bekam den Preis, den er für diese Touren braucht. ◀



Der externe Ausbilder Peter Naujok (M.) mit Cedric Desart (l.) und Robert Grewoski.



Vendel zeigt: Wer über den Tellerrand schaut und sich entwickelt, hat gute Chancen