



Die Woche ist nicht ganz so gelaufen, wie Manfred Rother sie geplant hatte. Einige Fahrer haben Urlaub, andere sind dauerkrank. Prompt zieht auch noch eine Grippewelle weitere Mitarbeiter komplett aus dem Verkehr. Wenn dann alle festen Aushilfsfahrer bereits unterwegs sind, setzt sich der Chef eben selbst ans Steuer. „Seit 30 Jahren kenne ich es nicht anders“, erzählt Rother, 55, am Freitagnachmittag bei Kaffee und Kuchen in seinem Büro am Firmenstandort in Lindhorst bei Stadthagen. Eine kleine Aufmerksamkeit von Jutta Bruns und Sabrina Tänzer, den beiden Bürodamen aus dem kaufmännischen Bereich. Kein Kunde hat sich bei ihm beschwert. Das ist die Hauptsache. Das Einzige, was auch diesmal liegen geblieben ist, sind die vielen Fachmagazine auf seinem Schreibtisch.

Rother ist gelernter Bürokaufmann mit großem technischen Interesse. 1983 arbeitet er in einer Unimog-Vertragswerkstatt in Stadthagen, als er über einen ehemaligen Kollegen das Angebot bekommt, ins Transportgewerbe einzusteigen. Von einem Nestlé-Verteilzentrum in Hannover werden zu dieser Zeit Produkte wie Maggi direkt in die Einzelhandelsmärkte transportiert. Er hat die Möglichkeit, für einen Generalunternehmer diese Touren zu fahren. Rother übernimmt einen



MIT LEIB



„Schon als Junge war ich von Lastwagen und Gliederzügen fasziniert und bin mitgefahren. Heute plane ich allerdings meist nur noch die Routen für unsere Spedition.“

Nils Rother, 28, Disposition

sechs Jahre alten Mercedes-Benz LP 1513 mit Kofferaufbau und Hebebühne, der früher einmal der Kette Spar gehörte. Er beginnt am 1. August das Abenteuer Selbstständigkeit. „Es war eine heiße Zeit. Ich steckte sofort über beide Ohren in Arbeit, oft bis zu 15 Stunden am Tag.“ An eine spätere Firmenchronik denkt er nicht. Deshalb gibt es aus den ersten Jahren keine Fotos.

Schon im zweiten Jahr nach der Existenzgründung kommt der zweite Lastwagen, ein 7,5-Tonner, bald darauf der erste Wechselbrückenzug. „Immer wieder wurde ich von den Kunden gefragt, ob ich einen Auftrag übernehmen möchte, nicht umgekehrt.“ Doch das konsequente Engagement hat einen hohen Preis: „Meine Ehe ist darüber in die Brüche gegangen.“



UND SEELE



Vor 30 Jahren startete Manfred Rother als selbstfahrender Unternehmer mit einem alten Lkw. Heute hat er 50 neue Züge – und sitzt immer noch oft am Steuer.

Text | Jan Bergrath

Früh entdeckt Rother die „Segnungen“ des Mobiltelefons. Bereits in den 80ern hat er einen dieser schweren tragbaren Kästen im Lkw, um die Touren von unterwegs zu planen. Auf den Mauerfall 1989 folgte ein rasantes Auftragswachstum für westdeutsche Unternehmen, die mit ihren Produkten und logistischen Leistungen den nahen Osten regelrecht überrollen. Rother wächst wei-

ter. Er arbeitet viel für einen Lebensmittellogistiker in Magdeburg. Die ersten zehn Fahrzeuge sind alle gebraucht gekauft. Vor allem zwei Dinge bleiben ihm aus dieser Zeit in Erinnerung – die ewige Großbaustelle der A 2 Richtung Berlin. Und dass gute Fahrer schon damals schwer zu finden sind. Rother zahlt seinerzeit zwischen 1.800 und 2.200 D-Mark im Monat.



„Als gelernter Bürokaufmann habe ich von Haus aus die Kosten fest im Griff. Andererseits fahre ich auch noch selber, immer wenn Not am Mann ist.“

Manfred Rother, 55, Geschäftsführer



Schnell gibt es ein anderes Problem: Die ersten Jahre ist Rother mit seinem kleinen Fuhrpark zweimal umgezogen. In Stadthagen hat er seinen Firmensitz erst in einer Lkw-Werkstatt, dann ist er Untermieter der Spedition Bruns. 1991 siedelt Rother mit seinen 20 Lastzügen endlich in ein ausgewiesenes Gewerbegebiet im nahe liegenden Lindhorst um. „Nach langem Kampf mit den Banken“, wie er sich erinnert.

Jürgen Grünzel ist zu dieser Zeit schon bei ihm beschäftigt. Heute ist er der dienstälteste Fahrer bei Rother. Er fasst zusammen, warum der digitale Tacho in Verbindung mit den 2006 neu erlassenen Sozialvorschriften für die mobile Belegschaft des Transportgewerbes doch die bessere Lösung ist. „Doppelschichten waren damals für uns keine Seltenheit“, so Grünzel. „Mit der Fahrerkarte hat sich für uns die Arbeitssituation entspannt. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten hat bei uns heute Priorität.“

Das grob geschotterte Gelände mit verwitterten Altpaletten, abgestellten Wechselbrücken und abgemeldeten Zugfahrzeugen wirkt etwas aus der Zeit gefallen. Gerade im Kontrast zum heute topmodernen Fuhrpark, bei dem nun sogar zwei Lang-Lkw auf den



Peter Hinsemann, 54, aus Meerbeck

„Ich fahre seit 30 Jahren Lkw. Das ist erst meine vierte Stelle. Bei Rother bin ich seit Januar, nachdem Bruns aus Stadthagen insolvent ging. Das Betriebsklima hier finde ich klasse. Wir müssen nichts Ungesetzliches tun.

Der Fuhrpark ist topmodern und der Lohn stimmt. Ich kann mich wirklich nicht beklagen.“

Ronny Zimmerman, 43, aus Springe

„Ich bin seit 15 Jahren mit dem Lkw unterwegs. Bei Rother bin ich jetzt seit zehn Jahren. Heute fahre ich eine feste Linie mit Wechselbrücken nach Metz. Ich habe das stetige Wachstum mitbekommen. Ich muss sagen, dass der Chef in all der Zeit Mensch geblieben ist, selbst im größten Stress.“



Martin Landgraf, 44, aus Lindhorst

„Ich war lange selbstfahrender Unternehmer, hatte aber leider nicht die richtige Frau dazu. Mein Lkw stand damals immer hier auf dem Gelände. Nach zwei Jahren als Fahrer in Holland bin ich jetzt seit drei Jahren bei Rother. Ich fahre einmal die Woche nach Italien.

Mit dem Job bin ich sehr zufrieden.“



Jürgen Grünzel, 53, aus Lindhorst

„Ich bin auf dem Lkw seit 23 Jahren. Ich habe 1991 bei Rother angefangen. Damit bin ich der dienstälteste Fahrer hier. Ich mache heute nur noch Tages Touren, das reicht mir völlig. Das Geld stimmt und kommt immer pünktlich. Der Chef zahlt alle Lehrgänge. Hier stimmt alles.“



Einsatz für einen großen Kunden warten. Andererseits hat es den Charme des Unperfekten: Hier arbeiten Menschen, keine Arbeitsmaschinen. „Bei uns gibt es keine Zweiklassengesellschaft“, findet Martin Landgraf, der einmal die Woche nach Italien pendelt. Und Ronny Zimmermann, der den ersten von derzeit zwei neuen Actros steuert, ergänzt: „Der Chef ist über all die Jahre Mensch geblieben.“

Der Firmensitz erinnert ein klein wenig an die späten Folgen der TV-Kultserie „Auf Achse“: wenig kalte Logistik mit Telematik und Dauertransparenz, ein klassischer Fuhrbetrieb halt, mit Leib und Seele. Jeder hat in der Küche Zugriff auf die Kaffeemaschine.

In der ersten Etage ist mittlerweile ein zertifizierter großer Schulungsraum eingerichtet. Ein lokales Unternehmen unterrichtet die Fahrer. Gefahrgutschulungen laufen in Kooperation mit einer Spedition. „Allerdings werden auch wir in Zukunft das Thema Ausbildung junger Leute anpacken müssen“, hat Rother unlängst erkannt.

In der Werkstatt ist Rother älterer Bruder Uwe, 58, Herr über die Schraubenschlüssel. 30 Jahre war er bei einem Bosch-Dienst. Seit elf Jahren kümmert er sich um alles, was nicht unter die Wartungs- und Reparaturverträge mit den Partnern aus der Nutzfahrzeugindustrie fällt, darunter natürlich vor allem die Elektrik an den Aufliegern und Lafetten. „Fünf bis acht Jahre bleiben unsere Lastwagen heutzutage im Fuhrpark.“

Nur ein Teil der Flotte ist allerdings in Lindhorst stationiert. Die meisten Fahrzeuge stehen bei den großen Kun-

Im Bürotrakt hat jeder Mitarbeiter direkten Zugriff auf die Kaffeemaschine.



Ein Betriebshof mit demselben Charme wie einst in der TV-Kultserie „Auf Achse“.



Uwe Rother ist gelernter Elektriker und heute Herr der Schraubenschlüssel.





Ein Terberg und zwei Kamag setzen an den Standorten die Trailer um.



den im Raum Hannover, namhafte Logistiker und Netzwerkspeeditionen. Dort beginnen die meisten Fahrer auch ihre Schicht.

Bei einem dieser festen Auftraggeber hat auch Nils Rother, 28, vor genau zehn Jahren seine Lehre als Speditionskaufmann begonnen. „Mir war früh klar, dass ich hier im Betrieb mitarbeiten wollte“, sagt er. Als Junge hat er seinen Vater regelmäßig auf dessen Touren begleitet und schon mit 18 Jahren den Lkw-Führerschein gemacht. 2006 beginnt er zunächst als Fahrer und übernimmt den Volvo von Martin Landgraf, der sich als Fahrer selbstständig gemacht hat und ihn abgeben musste. Seit 2012 ist Nils Rother nun für die Disposition mitverantwortlich. Wenn Not am Mann ist, setzt er sich natürlich ebenfalls in den Lkw. „Meine Lebensgefährtin hat dafür Verständnis, dass es manchmal etwas länger dauert“, lacht er und liefert gleich die Erklärung „Sie kommt aus derselben Branche.“

Der Betrieb ist wirtschaftlich gesund, auch weil die sogenannten Overheadkosten gering sind. Die Erfahrung des Chefs als Bürokaufmann zahlt sich einfach aus. „Wir sind heute ein regionaler Player und erbringen unsere Leistung über die Qualität, nicht über den Preis.“ Heute, wo der Westen von den Flotten aus dem Osten überrollt wird, ist das nicht immer einfach. Einen Auftrag hat Rother bereits verloren, weil die niederländische Spedition lieber mit einem Frachtführer aus Polen zusammenarbeiten wollte. Der Spielraum ist deutlich geringer geworden. Trotzdem zahlt Rother weiter gute Löhne, je nach Einsatz zwischen 1.800 und 2.300 Euro plus Spesen. Nur auf diverse Prämien, die den Bruttolohn reduzieren, verzichtet er, damit die Fahrer in die Rentenkasse einzahlen. „Wir haben auf dem Markt einen sehr guten Ruf. Nur eins hat sich in all der Zeit nicht geändert. Wir werben nach wie vor keine Fahrer ab. Sie kommen von alleine zu uns.“ ◀

Nach 30 Jahren steht bei Rother eine topmoderne Lkw-Flotte auf dem Hof.



Fakten und Zahlen

Anschrift

Rother Transporte GmbH
Am Holzplatz 8
31698 Lindhorst
Tel: 0 57 25/94 09-0
www.rother-transporte.de
info@rother-transporte.de

Gründungsjahr

1983

Unternehmensgröße

Mittelständisches inhabergeführtes Transportunternehmen

Umsatz

7,2 Millionen Euro

Schwerpunkt

Wechselbrückenverkehr ohne jede Beschränkung hinsichtlich Größe oder Länge für namhafte Paketdienste und Speditionen, nationaler und internationaler Fernverkehr

Beschäftigte

89

Fahrer

85

Fuhrpark

30 MAN, 8 Volvo, 8 Mercedes-Benz, 4 DAF mit 440 bis 480 PS – größtenteils Euro 5 und Euro 6, 38 Wechselbrückenzüge, 12 Sattelzüge, Auflieger von Schmitz und Krone, 20 eigene Wechselbrücken von Schmitz und Krone, teilweise auch mit Coilmulde und Koffersattel für Doppelstockbeladung, alle Fernzüge mit Standklimaanlage, Laufzeit im Fuhrpark fünf bis acht Jahre

Eigene Werkstatt

Geleitet von Uwe Rother. Für alle Reparaturen außerhalb der Wartungsverträge

Einsatzbereich der Fahrer

95 % nationale Touren, teilweise im nächtlichen Linienverkehr ab Einsatzort Raum Hannover, gelegentlich Transporte ins benachbarte Ausland

Fahrleistung der Lkw

130.000 bis 150.000 km (bei Doppelbesetzung im Linienverkehr)

Offene Stellen

Gute und zuverlässige Fahrer sind immer willkommen



Zwei Lang-Lkw mit Koffern warten auf den Einsatz für eine große Spedition.

Alle Angaben laut Geschäftsführer Manfred Rother