

ALLES NEU GEMI



Fotos | Jan Bergrath, Nuss (3)

SCHT



Volker Nuss und Schwester Elke leiten die Spedition in dritter Generation.

Erfolgsrezept: In 80 Jahren entwickelte sich die Spedition Nuss vom Frachtführer zum Logistikdienstleister.

Text | Jan Bergrath

Konsequente Ausbildung

Junge Leute werden langsam an den Job herangeführt. Im Rahmen der Ausbildung zum Berufskraftfahrer lernt Jaqueline Gabriel die Stapler in der Lagerlogistik kennen. Michael Kühn hat neben der Ausbildung in der Werkstatt solange Lkw auf dem Betriebsgelände rangiert, bis er den Führerschein CE mit genau 18 Jahren ausgehändigt bekam. Und der ehemalige Messebauer Timo Rüger wurde intern für die neuen Anforderungen fit gemacht.



Die meisten Lkw-Fahrer verbinden mit der Stadt Wörth in Rheinland-Pfalz nur eins: das größte Nutzfahrzeugwerk der Welt. Doch ist ein paar Kilometer nördlich an der B 9 auf dem Gelände der ehemaligen Raffinerie von Mobil Oil mittlerweile ein nicht minder großes Gewerbegebiet entstanden. „Die Papierfabrik Palm hat sich dort vor zwölf Jahren als erstes Unternehmen niedergelassen“, weiß Volker Nuss, 45, heute in dritter Generation geschäftsführender Gesellschafter der gleichnamigen Familienspedition. „Wir haben hier 2004 den ersten Teil unseres neuen Logistikkomplexes eröffnet und sind dann drei Jahre später von unserem ehemaligen Standort in Kandel komplett nach Wörth umgezogen.“

Es ist eine der typischen Erfolgsgeschichten: 1934 beginnt Otto Nuss mit dem Transport von Holz und Stückgut für die Bahn per Pferdefuhrwerk, sein Sohn Günter ist noch bis 1959 mit Pferd und Wagen unterwegs. Volker Nuss steigt dann 1990 als Gesell-

schafter ins väterliche Unternehmen ein, seine Schwester Elke, 43, folgt ihm 2008 in die Geschäftsleitung. Sie ist für den kaufmännischen Teil verantwortlich. Nuss leitet den operativen Bereich – und spricht Klartext: „Wir haben mittlerweile alles neu gemischt. Etwa 40 Prozent unseres Umsatzes erzielen wir mit logistischen Leistungen. Wir fahren mehrmals täglich Kunden in einem Radius von rund 250 Kilometern an und lagern deren Waren auf Abruf bis zur Auslieferung bei uns ein. Wir schlagen Überseecontainer um oder bauen im Auftrag eines Zulieferers von Mercedes-Benz die Mittelkonsole des neuen Actros zusammen und liefern sie zehnmal am Tag zeitgetaktet ans Montageband.“ Für einen Moment hält Nuss inne: „Wären wir ein reiner Frachtführer, hätten wir möglicherweise die typischen Sorgen, ob wir in diesem

Trailer mit Mitnahmestapler sind Teil der flexiblen Flotte für den Regional- und Fernverkehr.





**Christian Leischner, 44,
aus Wörth**

„Ich fahre jetzt seit 17 Jahren Lkw. Vor vier Jahren wechselte ich zur Spedition Nuss, um mehr Geld zu verdienen. Das hat geklappt, ich habe mich tatsächlich verbessert. Mir gefällt die gut planbare Arbeitszeit.“

Mit einem Mercedes Actros 18.42 bin ich von Montag bis Freitag im Regionalverkehr unterwegs.“

**Waldemar Müller, 46,
aus Landau**

„Ich fing 1966 bei Nuss an, damals noch am alten Standort in Kandel. Heute fahre ich mehrere Touren in die Werke von Daimler und Michelin. Ich schätze vor allem die Regelmäßigkeit, die man hier als Lkw-Fahrer hat. Dazu kommen ein sehr gutes Betriebsklima und natürlich ein guter Lohn.“



Nuss eröffnete 2004 auf dem Gelände einer ehemaligen Raffinerie einen Logistikkomplex.



Marcel Holdinghausen, 25, aus Wörth

„Ich habe von 2010 bis 2013 bei Nuss meine Ausbildung zum Berufskraftfahrer absolviert und bin dann übernommen worden. Seitdem fahre ich mit einem festen Lkw im nationalen Fernverkehr. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen

sind schon sehr gut. Für mich gibt es einfach nichts Besseres.“

**Ralf Weiß, 47,
aus Karlsruhe**



„Ich bin seit 26 Jahren Lkw-Fahrer. Die letzten zehn Jahre bin ich bei Nuss im nationalen Fernverkehr beschäftigt, gelegentlich gibt es auch mal Touren in die Schweiz. Ich schätze den modernen Fuhrpark und das Betriebsklima, das nach wie vor durch den familiären Umgang geprägt wird.“

preisgetriebenen Markt überhaupt noch überleben könnten. Schon für 30 Euro weniger Fracht pro Lastzug wechseln die Kunden heute ihre altgedienten Partner.“

Das beste Beispiel ist die Papierfabrik Palm. „Jeden Morgen, wenn ich auf dem Weg ins Büro an der Lkw-Einfahrt vorbeikomme, geht dort die Sonne auf“, beschreibt Nuss mit leichtem Sarkasmus die Tatsache, dass offenbar auch immer öfter Fahrzeuge der ungarischen Spedition Waberer mit dem auffälligen Planenaufdruck innerdeutsche Touren fahren – nur eben deutlich günstiger als seine eigenen Lkw. Grundsätzlich fasst Nuss den rapiden Wandel in der Logistik so zusammen: „Was 20 Jahre gut war, interessiert heute nicht mehr, wenn in einem Unternehmen ein neuer Versandleiter beginnt. Und früher hat man keinen Vertrag gebraucht, da hat einfach die jahrelange Leistung gezählt.“

Dagegen die moderne Logistik im Jahr 2014: Ausschreibungen im Internet, die immer kürzere Laufzeiten haben, zunehmende Tourenvergaben über Frachtenbörsen, die jedem die Möglichkeit eröffnen mitzubieten, außerdem Logistikkontrakte, die immer öfter am Rande der Selbstkostengrenze der deutschen Transportunternehmen angeboten werden. Dazu passen Bemerkungen von Versandleitern, das von A nach B zu transportierende Produkt verträge gar keine Frachtkosten. „Wir müssen immer öfter Nein sagen“, verrät Nuss. Dasselbe Spiel direkt



1934 war Otto Nuss noch mit einem Pferdefuhrwerk unterwegs.

gegenüber im neuen Abfüllwerk der Pfälzischen Erfrischungsgetränke (PEG) des Nuss-Geländes: „Natürlich hat man uns früh gefragt, ob wir Touren in die Zentrallager für Lidl übernehmen wollen. Wir haben uns dann aber nur für einige Ladungen nach Speyer entschieden.“

Nuss erbringt inzwischen lediglich 20 Prozent der Transportleistung im klassischen Fernverkehr. Das freut junge Fahrer wie Marcel Holdinghausen, der hier im letzten Jahr seine dreijährige Ausbildung absolviert hat und nun mit dem Lkw gerne etwas von Deutschland sehen möchte. Er hat einen Sattelzug mit einem Mitnahmestapler – auch ein konsequenter Schritt des Transportunternehmers, sich von der Masse der Anbieter abzusetzen. „Junge Fahrer wollen tatsächlich



Bei überlangen Frachtstücken packen alle Fahrer gleichzeitig mit an.



Sechs Disponenten lenken die eigene Flotte und 15 Unternehmerfahrzeuge.



Nuss lagert im eigenen Logistikcenter Waren regionaler Kunden auf Abruf ein.



Zehn neue Actros mit Euro 6 ergänzen den Fuhrpark bereits seit dem Jahr 2013.



Die Mittelkonsole des neuen Actros fertigt Nuss im Auftrag eines Zulieferers.

noch die ganze Woche auf Tour gehen“, bestätigt Nuss, „bis sie selbst eine Familie haben. Die meisten Fahrer, die sich bei uns heute bewerben, schätzen vor allem die Regelmäßigkeit der Arbeit. Auch wollen sie gerne in der Nacht fahren, ohne die ständige Gefahr von Staus.“ So wie Waldemar Müller: Er beginnt seine Schicht morgens um drei Uhr und pendelt mehrmals täglich zwischen den Kunden und den Lagerhallen. Zu dem Betriebsklima, das er hier schätzt, zählt auch, dass Nuss eine eigene Kantine betreibt. „Wir bemühen uns wirklich, ein familiäres Umfeld aufrechtzuerhalten.“

Akuten Fahrermangel muss Nuss derzeit nicht beklagen, auch weil die eigene Flotte um 20 Lkw verringert wurde. Ein weiterer Grund ist neben der leistungsgerechten Ent-

lohnung der Mitarbeiter die Ausbildung in allen vier Berufsbildern der Logistik. Fünf bis sieben angehende Kraftfahrer starten jedes Jahr bei Nuss – nach vorheriger Werbetour durch die örtlichen Schulen. Allerdings wird es angesichts eines starken Umfelds von Ausbildungsbetrieben der Industrie von Jahr zu Jahr schwieriger, genug junge Leute zu finden. Ein Versuch, eine eigene Berufsschulklasse in Karlsruhe zu gründen, scheiterte auch am Unwillen der überwiegend kleinen Frachtführer aus Rheinland-Pfalz, sich gemeinsam zu engagieren.

Trotzdem hat Nuss Erfolg. Er kennt die Gründe: „Bei uns werden die jungen Leute Schritt für Schritt an den Beruf herangeführt.“ Und ganz wichtig: „Bei uns werden sie vor allem nicht direkt verheizt.“

Alle Angaben laut Geschäftsführer Volker Nuss

Fakten und Zahlen

Anschrift

Spedition Nuss GmbH
Am Oberwald 9
76744 Wörth/Rhein
Tel: +49 (0) 72 71/94 86-0
info@nuss.de
www.nuss.de

Gründungsjahr

1934 in Kandel

Unternehmensgröße

Mittelständisches inhabergeführtes Speditions- und Logistikunternehmen mit eigenem Fuhrpark

Umsatz

24 Millionen Euro im Jahr 2013

Schwerpunkt

Straßentransport, Lagerlogistik mit 33.000 m² eigenen Lagerhallen in Wörth sowie 6.500 m² in Kandel, Containerumschlag, Just-in-sequence-Belieferung in das Mercedes-Werk in Wörth

Beschäftigte

180, davon 33 Auszubildende in 4 Berufsbildern

Fahrer

92

Fuhrpark

80 Sattelzugmaschinen, nur Mercedes-Benz, mit 420 bis 450 PS, zwei Zwölftonner, zwei Sprinter. 130 Auflieger: Megatrailer, Tautliner mit Mitnahmestapler, Papiertrailer mit Joloda-System, Coilaufliieger, Stahlaufliieger, Containerchassis, dazu vier Siloaufliieger

Eigene Werkstatt

Drei Mitarbeiter, eigene Tankstelle und Waschplatz zur Fahrzeugpflege

Einsatzbereich der Fahrer

Nationaler Fernverkehr 20 %, regionaler Verkehr 80 %

Fahrleistung der Lkw

80.000 km im Regionalverkehr, 120.000 km im Fernverkehr

Offene Stellen

Derzeit nicht



Der moderne Fuhrpark besteht nur aus Fahrzeugen des naheliegenden Werks von Mercedes.