

VOLLDAMPF

Gutes Arbeitsklima und blitzsaubere Züge mit allen technischen Raffinessen – bei Freund steht aber auch der Mensch im Fokus.

Text | Jan Bergrath

Mit Termindruck kann er umgehen“, heißt es auf der Homepage von Freund aus Frechen: „Aber nicht mit Staub auf den Felgen.“ Dieser coole Spruch ist nicht nur Teil einer bewussten Image-Initiative, er ist für Stephan Freund ein Statement. „Immer wieder lästern andere Fahrer in Foren oder bei Facebook über unsere Mitarbeiter, die ihre Lkw pflegen und polieren“, sagt Freund, 48, seit 2002 Geschäftsführer der Silofachspedition aus dem Gewerbegebiet am Autobahnkreuz Köln-West. „Aber da machen wir einfach keine Abstriche. Technik und Sauberkeit sind bei uns Trumpf. Es ist einfach unsere seit Jahren erfolgreiche Philosophie, dass wir Fahrer beschäftigen, die sich auch um ihre Fahrzeuge kümmern. Das ist nicht nur

eine Frage der Optik. Diese Fahrer erkennen sehr viel schneller, wenn sich irgendwo ein technischer Defekt entwickelt, sodass wir frühzeitig darauf reagieren können, bevor es zu einem Ausfall kommt.“

Wohl nirgendwo in Deutschland gibt es eine aufwendigere Speditionsanlage mit überdachten Waschplätzen rechts und links der zweispurigen Silo-Innenreinigung. Auch sie ist blitzsauber und passt mit dem geschwungenen schieferverkleideten Glasdach zum gepflegten Ambiente der Anlage. Dazu kommt die in den 80er-Jahren gebaute Fahrzeughalle, wo die 14 eigenen Werkstattleute auch die Vorbereitung für die technischen Prüfungen übernehmen. Und wo einige der Schätze wie der immer noch fahrbereite kastenförmige Scania 111 aus



Regelmäßige Fahrzeugpflege steht bei der Silofachspedition hoch im Kurs.



Mit Termindruck kann er umgehen, heißt es im Internet: „Aber nicht mit Staub.“



Ein liebevoll gepflegter 111er-Scania aus den frühen 80er-Jahren läuft noch.





Dennis Hohenstein, 21, aus Pulheim

„Ich wollte diesen Job immer machen. Als ich auf der Suche nach einer Lehrstelle war, bin ich über Facebook auf die Spedition Freund gestoßen. Nach Stationen in der Werkstatt, im Lager und in der Dispo kann ich jetzt eigene Erfahrungen sammeln – im Schicht- und Fernverkehr.“

Andreas Lau, 49, aus Troisdorf

„Ich fahre jetzt 26 Jahre Lkw, davon die letzten 14 Jahre bei Freund, meistens bin ich mit Kohlenstaub im Fernverkehr unterwegs nach Rety bei Calais. Zur Abwechslung fahre ich Touren im Nahverkehr und beliefe Asphaltmischwerke. Für mich stimmt hier eindeutig das Gesamtpaket.“



Achim Pohl, 46, aus Euskirchen

„Ich fahre seit 1990 Lkw, seit 2007 bei Freund. Ich transportiere Braunkohlenkoks für die Rauchgasreinigung im Fernverkehr. Von den Arbeitsbedingungen, vom Fuhrpark und von der Bezahlung her gibt's in der ganzen Region für mich keine bessere Silofachspedition.“

Marius Kot, 37, aus Langenfeld

„Ich bin 16 Jahre Pläne gefahren und bin nun seit sechs Jahren bei Freund. Einen besseren Job gibt es eigentlich nicht, selbst wenn man hier sehr großen Wert auf Fahrzeugpflege legt. Aber entsprechend schön sehen die Lkw auch aus, und die meisten Fahrer haben mit dem Thema kein Problem.“

der nunmehr 60-jährigen Freund-Geschichte vor Wind, Wetter und dem Vergessen geschützt sind. Und es gibt vermutlich nur wenige Transportunternehmen, die klar davon überzeugt sind, dass Fahrer, Zugmaschine und Auflieger eine Einheit sind, die auch nicht getrennt wird, wenn der Fahrer Urlaub hat. Schäden durch Aushilfen können teuer werden als der Ausfall der Touren – vom Frust des Stammpfahrs ganz zu schweigen. So jedenfalls praktiziert es Freund bei den 110 Zügen, die überwiegend im nationalen und internationalen Fernverkehr unterwegs sind. Bei der Doppelbesetzung im nationalen Schichtverkehr, den 40 Lkw für den Transport von Braunkohlenstaub, lässt sich das leider nicht vermeiden. Hier achten die beiden Fahrer bei der Übergabe selber darauf, dass sie den Lkw in einem sauberen Zustand übergeben.

Schon immer war die grüne Siloflotte bei technischen Neuerungen ganz vorne mit dabei. Das betrifft die exakt auf die granulierten oder pulverisierten Produkte zugeschnittenen Auflieger von Spitzer, Feldbinder oder LAG, die liegenden Behälter oder die klassischen Kippkessel in den verschiedenen Größen, dazu ein gutes Dutzend Kipper.

Auch bei den ziehenden Einheiten hat Freund immer Maßstäbe gesetzt und eine Zwei-Marken-Strategie verfolgt. Lange prägte Scania den Fuhr-

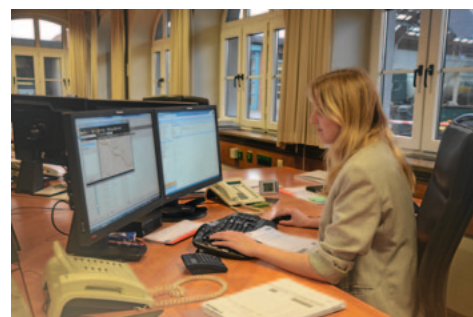


Dirk Steven (r.) disponiert seit 29 Jahren die Lkw mit dem Braunkohlenstaub.

park. Legendar war der 142er mit dem Schriftzug Intercooler 01, den aufgrund der damals enormen Leistung von 420 PS nur zwei Leute fahren durften. Das Treueband zu den Schweden riss vor rund zehn Jahren durch einige technische Probleme ab. Vor allem DAF sprang damals in die Bresche. Jetzt dominieren die Holländer den Fuhrpark, ein Vorserienfahrzeug der aktuellen Baureihe lief im Dauertest. Seither sucht Freund die passende Ergänzung. Neben Volvo FH und vier Renault Magnum wurden auch zehn neue Actros integriert. Es sind seine ersten Euro-6-Fahrzeuge. Sie sind jedoch auch wegen der großen Fahrerhäuser einige entscheidende Kilo schwerer als die Modelle mit Euro 5. „Da die meisten Werke die Lkw heute genau auf 40 Tonnen oder knapp darunter beladen, macht sich dieser Nutzlastverlust im Jahresvolumen natürlich bemerkbar“, so Freund über die im vergangenen Herbst vorgezogene Neuinvestition von 25 Euro-5-Scania auf einen Schlag. Die alten Wunden sind inzwischen verheilt. Die Fahrer sind begeistert, vor allem



Die zehn Actros im Fuhrpark haben alle Euro-6-Motoren.



Julia Haak ist eine von fünf Disponenten für granulierten und pulverisierte Güter.

Achim Pohl und Marius Kot, die zwei der fünf Scania mit 730 PS und CCAP, der vorausschauenden Geschwindigkeitsregelung, bekommen haben – auch als Anerkennung für ihre langjährige und zuverlässige Arbeit im Unternehmen. „Das ist schon ein enormer Fahrspaß“, sagt Pohl, „es gibt jetzt einfach keine Berge mehr. Und nach den ersten Erfahrungen liegt der Dieselverbrauch nur knapp einen Liter über dem DAF, den ich vorher hatte.“

Die Neuinvestition erfreut derzeit auch Markus Rath. Der 29-jährige Speditionskaufmann und studierte Verkehrsfachwirt ist für die Öffentlichkeitsarbeit und die interne Kommunikation bei Freund verantwortlich. Zu seinem Aufgabenbereich gehört die Internetseite, die vor allem den Teamgeist und die Leidenschaft für den Fahrerberuf propagiert. Rath betreut auch die Facebook-Seite, die mit einem lockeren Slogan auf dem Heck der Auflieger beworben wird. „Seit ich die ersten Bilder unserer neuen Scania gepostet habe, können wir uns vor Klicks kaum noch retten“, sagt Rath. „Neben reinen Lkw-Fans sind es aber auch viele junge Leute, die sich bei uns für den Beruf des Lastwagen-Fahrers interessieren. Allerdings muss ich so eine Seite auch regelmäßig pflegen, sonst macht sie wenig Sinn.“

So ist überall, von der Disposition bis zur Werkstatt, der Teamgeist zu spüren, der heute bei Freund das Betriebsklima bestimmt. Das mag auch daran liegen, dass die Bezahlung bei strikter Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten auf einem ansprechenden Niveau liegt. Nach einigen innerbetrieblichen Umstellungen ist das Unternehmen auch aus der letzten Krise gestärkt herausgekommen. Jetzt heißt es wieder „Volldampf“. Zuverlässige Fahrer sind gesucht. Was den Neuen erwartet, verrät schon ein weiterer Slogan auf der Homepage: „Die Anforderungen ändern sich täglich. Aber daran wächst er. Er ist ein Freund.“



Teamwork und Zusammenhalt der Mannschaft wird bei Freund großgeschrieben.



Mit einem lockeren Slogan verweisen die Auflieger auf die Facebook-Seite.



Die wichtigsten Neuigkeiten über das Unternehmen stehen auf Facebook.



Markus Rath ist für die interne und externe Kommunikation verantwortlich.

Fakten und Zahlen

Anschrift

H. Freund GmbH & Co. KG
Elisabethstraße 49–53
50226 Frechen
Telefon 02234/5 00-0
Telefax 02234/5 00-1 10
info@hfrend.com
www.hfrend.com
Facebook.com/speditionfreund

Gründungs-jahr

1954

Unternehmensgröße

mittelständisch, in 3. Generation

Umsatz

50 Millionen Euro

Schwerpunkt

Silofachspedition

Beschäftigte

228, davon 5 Auszubildende

Fahrer

174

Fuhrpark

85 DAF, 31 Volvo, 25 Scania, 10 Mercedes-Benz Actros, 4 Renault Magnum, Leistung zwischen 460 bis 730 PS, alle Lkw mit Abstandsradar, teils große Fahrerhäuser, Standklimaanlagen, Xenon-Licht. 200 Auflieger: Spitzer, Feldbinder, LAG, darunter Silostrassenfahrzeuge von 49–65 m³, Silo-druckcontainer, drucklose Schüttgut-Boxen, Kipper

Eigene Werkstatt

14 Mitarbeiter, Waschanlage, Siloinnenreinigung

Einsatzbereich der Fahrer

National und international, Nah und Fernverkehr

Fahrleistung der Lkw

Schichtverkehr: 240.000, Fernverkehr 140.000 km/Jahr

Offene Stellen

ja, für Fern- und Schichtverkehr sowie Kipper



Die 155 topmodernen Zugmaschinen sind mit allen Sicherheitsfeatures ausgestattet.

Alle Angaben laut Geschäftsführer Stephan Freund