

KERNKOMPETENZ: FA

Nicht umsonst hat Massong einen guten Ruf. Die Spedition tut viel, damit sich die Fahrer hier wohlfühlen.



Fotos | Jan Bergrath, Massong (3)

FERNFAHREN



Mit den ersten Euro-6-MAN hielt auch der Notbremsassistent Einzug.

schäftsführer der Paderborner Spedition Massong. Das Durchschnittsalter des Fahrerstamms liegt zwar zwischen 40 und 50 Jahren. Elf junge Fahrer sind allerdings momentan in der Ausbildung. „Externe Berufskraftfahrer stellen wir in der Regel nur ein, wenn wir expandieren.“ So wie in der regionalen Lebensmitteldistribution – seit 2009 ein weiteres Standbein unter dem Label „Cool & Fresh“ mit Distributionstouren von den Zentrallagern des Einzelhandels an den Standorten Paderborn, Kassel, Dortmund und Bad Wünnenberg.



Der langjährige Fahrer Georg Klahold (Mitte) erhält nachträglich die Auszeichnung der IRU.

Text | Jan Bergrath

Seit Jahren schon ist in der Logistikbranche der drohende Fahrer-mangel ein Thema. Bei genauem Hinsehen trifft das viel diskutierte Problem, das vor allem auf einer Überalterung der derzeit aktiven Fahrer beruht, die Transportbranche unterschiedlich. „Bei uns gibt es so gut wie keine Fahrerfluktuation“, sagt Josef Massong. Er ist, zusammen mit Gerrit Mohr, in der dritten Generation Ge-

„Freiwillig geht hier kein Fahrer weg“, sagt Marco Lücke. Es ist Freitagnachmittag und Lücke ist gerade von seiner Tour aus England zurückgekehrt. Klassischer Fernverkehr bis nach Schottland, im Wechsel mit Touren nach Frankreich. „Hier macht das Arbeiten einfach Spaß. Das Betriebsklima ist ausgezeichnet, der Fuhrpark hochmodern.“ Seit ein paar Wochen fährt Lücke einen der neuen MAN TGX 18.440 mit Euro 6 und, was für ihn weitaus wichtiger ist, dem Emergency Brake Assist (EBA). „Ich möchte diese

Technik nicht mehr missen, auch wenn sie gerade in den Baustellen noch etwas gewöhnungsbedürftig ist.“

In Ausgabe 5 berichtete FERNFAHRER über die zunehmenden Unfälle am Stauende. Massong hat diesbezüglich schon früh die Konsequenzen gezogen. Als im Jahr 2008 die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zusammen mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und der KRAVAG-Versicherung ihren Mitgliedsunternehmen zwei Millionen Euro zur Verfügung stellte, um in die neuen Fahrerassistenzsys-



Die Warendistribution für den Einzelhandel ist ein relativ neuer Logistikzweig.

Marco Lücke, 42, aus Paderborn



„Ich fahre seit 2004 für Massong, überwiegend nach Frankreich und England. Und ich liebe diesen Job, denn das gesamte Betriebsklima hier ist einfach toll. Mein neuer MAN hat jetzt auch einen Notbremsassistenten und ich möchte ihn nicht mehr missen, obwohl er schon etwas gewöhnungsbedürftig ist.“

Roman Tiz, 53, aus Paderborn

„Ich fahre seit acht Jahren ebenfalls nach England und Frankreich. Mir gefällt, dass man hier als Fahrer wertgeschätzt wird und es nie Probleme mit den Lenk- und Ruhezeiten gibt. Mein Actros hat auch einen Notbremsassistenten, allerdings geht er sofort in die Eisen, sobald ein Pkw vor ihm reinzieht.“



teme (FAS) zu investieren, bekam Massong das 1000. Fahrzeug. Vier Jahre und 370 Millionen gefahrene Kilometer später wurden die Ergebnisse vorgestellt: ein Sicherheitsvorteil der Fahrzeuge um gut ein Drittel. „Mittlerweile sind nahezu alle unsere Lkw mit Sicherheitstechnik ausgestattet“, sagt Ludger Holtschulte, bei Massong

für die technische Fuhrparkleitung der Flotte zuständig. „Auch das ist ein Teil des Rundum-sorglos-Pakets, das die Fahrer bei uns haben. Wir tun alles dafür, dass sie bei uns sicher vom Hof kommen und sich auf das konzentrieren, was sie am besten können: das Fahren eben.“

Für den Winter etwa gibt es auf dem Paderborner Gelände und an den übrigen Standorten ein Gerüst, auf dem Fahrer mögliche Eisplatten vom Dach entfernen können. Zusätzlich haben mittlerweile auch fast alle gezogenen Einheiten das sogenannte RSAB-System im Dach verbaut: ein Luftkissen, das durch seine Wölbung dafür sorgt, dass Wasser seitlich abläuft, bevor es in der Nacht gefrieren kann.

Auch um das Thema Reifen muss sich hier kein Fahrer Gedanken machen. Jeden Freitag und Samstag checken Mitarbeiter von „First Stop“ den Reifendruck und tauschen die Schlappen bei Bedarf aus.

„Ein weiterer Vorteil ist, dass wir die Fahrzeuge sofort reparieren, wenn wir von den Fahrern die Meldung bekommen“, sagt Eberhard Wäntig, der Speditionsleiter. In einem Pilotprojekt hat Massong die eigene Werkstatt an den Mercedes-Benz-Händler Rosier vermietet. Das Team um Meister Herbert Hesse wartet nun exklusiv die blaue Flotte. „Hinsichtlich Fahrzeugtechnik müs-

sen sich unsere Fahrer um nichts kümmern“, erzählt Wäntig, „ihnen obliegt bei Beginn der Arbeit nur noch die Abfahrtskontrolle.“

Auch Michael Bock gehört als Lademeister zum Team, das den Fahrern den Rücken freihält. Mittags holt er sich aus der Disposition die Tourenaufträge. Dann beginnt er damit, die gerade leer auf dem Hof stehenden Auflieger bei den großen Kunden aus der Stahlbranche in der Region vorzuladen – und die Ladung natürlich entsprechend zu sichern. Rund 60 Prozent der Touren wickelt Massong im Tagesgeschäft ab. Die Fahrer beginnen zwischen vier und fünf Uhr, sind

am Nachmittag wieder zurück – und haben dann planbar frei. Für diesen Teil der Belegschaft ein entscheidendes Argument.

Acht Leute stehen Bock für den Ladedienst zur Verfügung, darunter auch Günter Michel, der dem Betriebsrat angehört. „Viele Fahrer haben zwar eine falsche Vorstellung, was ein Betriebsrat alles leisten kann“, sagt Michel. „Aber wir haben ein sehr gutes Verhältnis zur Geschäftsleitung und haben viele Dinge durchbekommen, die uns als Fahrer die Arbeit leichter machen.“

Feste Fahrzeugkombinationen gibt es kaum mehr – alles andere wäre unwirtschaftlich

Das durchschnittliche Alter der ziehenden Einheiten liegt bei rund zwei Jahren.





In der zentralen Disposition haben die Mitarbeiter jederzeit ein offenes Ohr.

Jedes Wochenende übernimmt ein externer Service die Kontrolle und Wartung der Reifen.



Josef Massong (l.), Eberhard Wäntig und Ludger Holtschulte.



Die Werkstatt wird mittlerweile von Mercedes-Rosier aus Paderborn betrieben.



Michael Bock organisiert, dass die Auflieger bei den Kunden vorgeladen werden.

Der einzige Systemnachteil hier: Feste Fahrzeugkombinationen gibt es so gut wie nicht mehr, gelegentlich müssen Fahrer sogar ihren „angestammten“ Lkw tauschen. Zum Beispiel, wenn ein Fahrer morgens zur Schicht antritt, sein fester Lkw aber noch unterwegs ist. Anders lässt sich ein teures Fahrzeug heute kaum noch wirtschaftlich betreiben. „Doch dafür garantieren wir nicht nur ein sicheres Arbeitsumfeld“, sagt Massong. „Wir machen uns jeden Tag aufs Neue die Mühe, uns mit den Menschen zu beschäftigen, die für uns arbeiten.“

Als Anerkennung erster Güte ist so sicherlich die Auszeichnung der International Road Transport Union (IRU) zu verstehen. Sie hat

im November an fünf Fahrer von Massong das Ehrendiplom für Berufskraftfahrer verliehen. Damit werden von einem Unternehmen vorgeschlagene Fahrer ausgezeichnet, die seit mindestens 20 Jahren unfallfrei (hier ohne Personenschäden) im Straßengüterverkehr tätig sind und mindestens eine Million Kilometer zurückgelegt haben. Einer der fünf Fahrer, Georg Klahold, hat die Auszeichnung wegen eines langwierigen Arbeitsunfalls nun nachträglich erhalten. „Maßnahmen wie das Ehrendiplom helfen, das Image des Berufsstandes zu verbessern“, sagt Massong. „Mit Blick auf den heute bereits herrschenden Mangel an Fahrpersonal ist das ein wichtiger Punkt für jedes Transportunternehmen.“

Alle Angaben laut Geschäftsführer Josef Massong

Fakten und Zahlen

Anschrift

Walter Massong KG Spedition und Güterfernverkehr
Marienloher Str. 100
33104 Paderborn
Telefon + 49 52 54/84-0
www.massong.de

Gründungsjahr

1940

Unternehmensgröße

Mittelständisches, inhabergeführtes Logistik- und Speditionsunternehmen mit insgesamt sechs Standorten in Paderborn (Zentrale), Soest, Dinslaken, Holzwickede, Budapest und Pilsen

Schwerpunkt

Stahltransporte für langjährige Partner, Automotive, Getränke- und Lebensmitteldistribution sowie Lagerlogistik

Beschäftigte

600 an allen Standorten

Fahrer

220 an allen Standorten

Fuhrpark

150 ziehende Einheiten an allen Standorten, 69 Mercedes-Benz, 61 MAN und 20 DAF zwischen 420 bis 450 PS, 26 Motorwagen, zum Teil solo für Distribution, 12 mit Anhänger. Gezogene Einheiten: Standard-Tautliner und Megatrailer, teilweise mit Coilmulde

Eigene Werkstatt

Seit 2013 komplett vermietet an Mercedes-Benz Rosier

Einsatzbereich der Fahrer

50 % nationaler Fernverkehr, 20 % internationaler Fernverkehr, 20 % Lebensmittellogistik. 10 % internationaler Fernverkehr über Massong CZ

Fahrleistung der Lkw

20.000 Kilometer pro Jahr im Fernverkehr, 80.000 Kilometer pro Jahr in der Distribution (Doppelschicht)

Offene Stellen

Kaum Fahrerfluktuation, Neueinstellungen nur im Rahmen der Ausbildung oder Expansion



Die ziehenden Einheiten sind etwa hälftig zwischen Mercedes-Benz und MAN verteilt.