



▲ KREATIVE DISPOSITION: Damit die Disponenten von Kleinwächter den Kopf frei haben, wurden sie von Routine-Aufgaben entlastet.

▶ ZERTIFIZIERTER ENTSORGUNGS-FACHBETRIEB: Ein Großteil der Fahrzeuge ist im Abfall-Management unterwegs.



Qualifizierte Mitarbeiter

Wer hochwertige Logistik-Dienstleistungen anbietet, muss über gut ausgebildetes Personal verfügen. Das Thema Berufskraftfahrer-Qualifizierung bereitet dem Unternehmen kein Kopfzerbrechen. Die Schulungen finden in Zusammenarbeit mit einer Fahrschule im eigenen Hause statt. Eine wichtige Erfahrung, die man im Rahmen der innerbetrieblichen Fortbildung gemacht hat: Aus- und Weiterbildung ist auch Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitern, die ihren Job unter solchen Rahmenbedingungen deutlich motivierter machen. Das zeigt sich sowohl bei den geringen, krankheitsbedingten Fehlzeiten als auch an der Fahrweise. Und so sieht Bender weitaus weniger Gefahrenpotenziale bei dem Missbrauch von Kraftstoffen durch Mitarbeiter oder fremde Dritte (Diebstahl), wie es bei vielen anderen Speditionen der Fall ist.

Sparpotenziale sieht der Silotransport-Experte vor allem in einer Optimierung der Disposition. Das zeigt insbesondere der vergleichsweise hohe Leerfahrtenanteil im Silo-Verkehr. Während der Anteil im General-Cargo-Segment in den letzten Jahren auf rund zehn Prozent reduziert werden konnte, sind bei den Silo-Logistikern etwa 30 Prozent üblich. Das liegt zum einen an den stark eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten der Fahrzeuge, zum anderen im Falle Kleinwächters an einem Ladungsüberhang in Nord-Süd-Richtung.

Dazu kommen weitere Herausforderungen wie die verschärften Lenk- und Ruhezeiten. Bender: „Um betriebswirtschaftlich optimal auf die gesetzlichen Vorgaben zu reagieren, arbeiten wir gegenwärtig an einem Konzept mit drei Fahrern auf zwei Fahr-

zeugen. Ein viel versprechender Ansatz, der aber ohne eine entsprechend ausgerichtete Disposition nicht funktioniert.“

Investition in Telematik

Damit die Disponenten der Kleinwächter den Kopf für eine kreative Disposition frei haben, wurden sie von Routine-Aufgaben entlastet. Auch bei Kleinwächter wurde ein Großteil der Disponentenarbeitszeit durch die Kommunikation mit den Fahrern gebunden. Das hat sich mit der Einführung eines telematikbasierenden Flotten-Management-Systems geändert. „In den letzten beiden Jahren haben wir massiv in unser Telematiksystem investiert“, betont Bender. Mit den bislang vorliegenden Ergebnissen ist er zufrieden.

Schwierige Rahmenbedingungen

Ganz und gar nicht gelassen ist er angesichts der gesetzlichen Rahmenbedingungen, mit denen die Transportbranche konfrontiert ist. Vor allem die jüngste Mauterhöhung wertet er als Katastrophe für die Branche. Die Mauterhöhung, so Bender, lasse sich bei Kunden kaum durchsetzen und drücke so weiter auf die ohnehin schon knappen Margen. Wenn jetzt auch die Spritpreise wieder klettern, sieht er massive Probleme für das Transportgewerbe. Dass sich an den Rahmenbedingungen grundsätzlich etwas ändern wird, daran glaubt Bender nicht. Im Gegenteil: Der Verkehrsträger Lkw sei in diesem Lande offenkundig nicht erwünscht, obwohl er auf unbestimmte Zeit der wichtigste Verkehrsträger unserer Volkswirtschaft bleiben wird.