



FAIRE CHANCEN

Die Spedition Messing aus Coesfeld bildet junge Leute selber aus und bereitet Quereinsteiger professionell auf die Anforderungen des Jobs vor.

Text | Jan Bergrath

Wenn Stephan Christoph im Alter von 28 Jahren auf sein bisheriges Leben zurückblickt, dann geht er mit sich selbst hart, aber ehrlich ins Gericht: „Ich habe viele Chancen ausgelassen und bin beinahe richtig vor die Wand gefahren.“ Er war 18, als sein Vater starb. „Das hat mich aus der Bahn geworfen“, erzählt er. Mit etwas angelerntem Wissen schlug er sich als Helfer beim Klima- und Lüftungsbau durch, immer mit der Sorge, dass der Job auf dem Bau im Winter schnell enden kann. So wie letzten November. Es gab nichts zu tun, Stephan meldete sich wieder einmal arbeitslos – und beschloss: „Jetzt muss etwas passieren.“

Lkw hatten ihn seit jeher fasziniert, doch eine Umschulungsmaßnahme zum Berufskraftfahrer über die Agentur für Arbeit in

Herten schien ausgeschlossen. Schon immer förderte der Staat über diverse Programme den Lkw-Führerschein, doch mit dem seit September 2009 geltenden Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz werden die Gelder nicht mehr mit der Gießkanne verteilt. Trotzdem haben sich seit vier Jahren die Zahlen der Quereinsteiger bundesweit durchaus positiv entwickelt (siehe Kasten).

Auch Stephan wollte seine Chance. Jetzt oder nie. „Ich habe mir von einem Fuhrunternehmer aus meiner Gegend eine Stellengarantie geben lassen“, sagt er – mit Verständnis für die anfänglich restriktive Haltung seiner amtlichen Betreuerin. „Denn der Lkw-Führerschein zusammen mit der 140 Stunden dauernden Ausbildung im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation sowie mein Arbeitslosen- und Fahrgeld für die vier Monate haben 12.000 Euro verschlungen. Ich kann verstehen, dass der Staat diese Summe nicht für jeden Bewerber investiert.“

Zusammen mit acht anderen hat er beim TÜV Nord in Datteln die Umschulung begonnen. „Alle Kollegen sind durchgekommen“, erinnert sich Stephan. Das ist die zweite positive Nachricht dieser Geschichte: Denn nach Angaben des Deutschen Industrie- und Handelskammertages, DIHK, ist die Quote der Teilnehmer, die am Ende der Qualifikation eine anspruchsvolle Prüfung vor der IHK ablegen müssen, stabil hoch. Danach verliert sich die Spur. Es gibt keine offizielle Statistik darüber, was aus den schnell ausgebildeten Kraftfahrern wird, wenn sie versuchen, in der wettbewerbsgetriebenen Branche Fuß zu fassen. Oft heißt es vonseiten der Transportunternehmer, dass viele der neuen Fahrer im harten Alltag schnell scheitern würden. Ein anderer immer wieder geäußerter Vorwurf der Unternehmer: Die Neueinsteiger und Praktikanten seien für die im Fuhrpark gestiegenen Schäden verantwortlich – eben weil sie ja keine Berufserfahrung haben.

Fotos | Jan Bergrath

Diesem Vorwurf will sich Christoph Messing, 42, Geschäftsführer in fünfter Generation der gleichnamigen Spedition, gar nicht erst stellen. Rund 80 Prozent der langjährigen Fahrer bilden den festen Stamm, es gibt moderne Fahrzeuge mit Sicherheitsausstattung und die Arbeit wird korrekt nach einem einfachen Schlüssel bezahlt: „Basis des Lohns sind die gesetzlich erlaubten Lenkzeiten. Dazu rechnen wir noch 20 Prozent für die Arbeitszeit der Fahrer. Damit liegen unsere Fahrer deutlich über dem, was in der Transportbranche derzeit gezahlt wird.“ Und doch muss Messing feststellen: „Vernünftige Fahrer sind auch für uns heute schwer zu bekommen. Etwa 20 Prozent unserer Belegschaft sind in einer ständigen Fluktuation.“ Er beschäftigt 90 Fahrer, die Flotte aus 70 eigenen Lkw setzt sich zu zwei Dritteln aus Mercedes und einem Drittel MAN zusammen. Messing ist logistischer Dienstleister für drei feste regionale Kunden – ein Produzent von Holzprodukten, ein Hersteller von Lacken und ein Erzeuger von Bioprodukten.

Eine konsequente Maßnahme gegen den drohenden Fahrermangel hat Messing bereits vor 20 Jahren ergriffen. Jedes Jahr bildet er einen jungen Mann oder eine junge Frau aus. Darunter so engagierte und motivierte Neueinsteiger wie Mathias Drees, der im Sommer seine Prüfung ablegen wird (siehe Seite 18). „Natürlich haben wir nach der Ausbildung auch junge Leute an Wettbewerber verloren, weil sie einfach etwas anderes machen wollten“, so Messing. „Aber bislang sind 15 junge Leute bei uns im Betrieb geblieben. Und es kommen natürlich auch immer wieder Fahrer zu uns, die in anderen Betrieben ausgebildet wurden. Das ist ganz normal. Deswegen kann ich die Unter-

Gute Personalarbeit lohnt sich auch für den Unternehmer



Rodger Hebben (l.) und Pascal Wiesner schulen die Fahrer bei Messing.

nehmer nicht verstehen, die gar nicht ausbilden und sich damit herausreden, sie würden in die Ausbildung investieren und am Ende würde der Lehrling doch anderswo arbeiten. Dem kann ich nur entgegensetzen:

Man muss Bedingungen schaffen, dass die jungen Leute im Betrieb bleiben wollen.“

Dafür sind bei Messing zwei Mitarbeiter verantwortlich: Kraftverkehrsmeister Rodger Hebben, 41, der viele Jahre lang bei Messing national und international gefahren ist und sich dann innerbetrieblich weitergebildet hat. Sowie Pascal Wiesner, 40, gelernter Kfz-Mechaniker, Speditionskaufmann und Fahrschullehrer für die Klassen ABC. Er ist seit 2008 in der Transportbranche als Ausbilder tätig und nun seit 2012 bei Mes-



Seit Kurzem gehören die Spanier Roque Mula (l.) und Fernando Alvaro zum Team.

ANZEIGE

▶▶▶▶

100% Qualität, 100% Flexibilität, 0% CO₂

Der Curtain SG03 mit intelligenten Einrichtungen für schnelles Laden und Sichern.
Alle Vorteile des ersten klimaneutralen Trailers unter www.cimc-silvergreen.com

ERSTER PLATZ
PLANENAUFLEGER
Europäischer
Transportpreis
für Nachhaltigkeit

ZWEITER PLATZ
Voting Klimaprojekte
Europäische
Kommission
„Deine Welt. Dein Klima“



Umschüler Stephan Christoph wurde schrittweise auf die Anforderungen vorbereitet.

sing als Schulungsleiter für die Aus- und Weiterbildung der Fahrer verantwortlich. Viele kennen ihn als Kopf der V-Top-Initiative von diversen Veranstaltungen. Jeden Monat bittet er die Fahrer, die zur Weiterbildung an der Reihe sind, in den hochmodern ausgestatteten Schulungsraum und unterrichtet die fälligen Module. „Bei uns sind fast alle Fahrer für die ersten fünf Jahre durch“, so Wiesner. „Jetzt machen wir uns bereits Gedanken, wie wir den Unterricht für die nächsten fünf Jahre gestalten.“

Der Trend hält an

Allen Unkenrufen zum Trotz – der Beruf des Kraftfahrers stirbt nicht so schnell aus, wie es mit der drohenden demografischen Falle den Anschein hat. Die Zahlen der beschleunigten Grundqualifikation stiegen bereits 2012 auf rund 12.000 Teilnehmer an. Nach Angaben des Deutschen Industrie- und Handelskammertages, DIHK, hält der positive Trend weiter an: 2013 haben sich sogar noch zehn Prozent mehr Teilnehmer auf die 140-stündige Ausbildung eingelassen. Die Quote der Teilnehmer, die am Ende erfolgreich abschließen, liegt weiterhin bei etwa 85 Prozent. Bei den jungen Leuten, die eine dreijährige Ausbildung beginnen, sind die Zahlen immerhin auf dem Niveau der letzten beiden Jahre geblieben. Waren es im Ausbildungsjahr 2012/13 noch 3.254 neu geschlossene Verträge, sank die Zahl für das Jahr 2013/14 nur minimal auf 3.206 Verträge. Bedenklich hoch bleibt dagegen die Quote der vorzeitigen Vertragsauflösungen: Statt 1.770 in 2012 waren es 1.736 im vergangenen Jahr.

Wiesner und Hebben haben im Laufe der Zeit ein akkurates Fahrerhandbuch entwickelt, das jedem Neueinsteiger erhält. „Natürlich erst, nachdem wir neue Fahrer in Ruhe in die Abläufe bei Messing eingeführt haben.“ Darunter sind auch die beiden spanischen Fahrer Roque Mula, 44, aus Murcia und Fernando Ruiz Alvaro, 48, aus Valencia. Beide haben eine regelrechte Odyssee hinter sich: Jahrelang waren sie für spanische Kühltransporteure auf Touren nach Mitteleuropa unterwegs, dann haben sie, bedingt durch die Wirtschaftskrise in ihrem Heimatland, ihre Jobs verloren. „In Spanien ist alles kaputt“, klagt Ruiz Alvaro, der lange in Hamburg gelebt hat und perfekt Deutsch spricht. „Allein in der Region Murcia gab es 2.300 Transportunternehmen. Heute sind es noch 970 Firmen.“ Im internationalen Transport säßen entweder Fahrer aus Osteuropa hinterm Lenkrad, klagen sie, oder man bekomme das Angebot, sich selbstständig zu machen und seinen alten Lkw zu übernehmen. „Dann bleiben einem Fahrer bei den Frachtraten nach Abzug aller Kosten gerade 500 Euro übrig. Das entspricht etwa der spanischen Sozialhilfe.“

Beim Versuch, im Ausland einen Job zu bekommen, landeten sie zunächst in Österreich – und fanden sich zusammen mit 13 anderen spanischen Kollegen auf einer Matratze wieder – im Aufenthaltsraum des Trans-



„Vernünftige Fahrer sind heute schwer zu bekommen. Deswegen bilden wir seit 15 Jahren selber aus und geben motivierten Quereinsteigern eine faire Chance.“

Christian Messing, 42, Geschäftsführer

portunternehmers. Die Erkenntnis, als Fahrer ausgebeutet zu werden, hat die beiden Familienväter rund 1.500 Euro gekostet. Über eine Agentur fanden sie schließlich im November zur Spedition Messing. „Wir haben ihnen für die Probezeit eine Wohnung und ein Auto organisiert“, so Hebben, „und dann haben wir die beiden Kollegen langsam auf die Aufgaben vorbereitet.“ Heute sind sie hier fest angestellt, arbeiten als Team mit zwei Lkw auf einer festen Linie im Regionalverkehr, Mula lernt am Abend und am Wochenende Deutsch. Sie haben eine eigene Wohnung und sind glücklich, einen gut bezahlten Job gefunden zu haben. „Vor allem Rodger und Pascal haben wir viel zu verdanken“, sagen die beiden Iberer.

Hier schließt sich der Kreis: Anfang Januar erzählt ein befreundeter Fahrlehrer

Gute Betreuung der Kraftfahrer sorgt für ein nachhaltiges Ergebnis

Wiesner von einem topmotivierten Umschüler – Stephan Christoph, der Klimaanlagenbauer. Nach einem einwöchigen Praktikum Mitte Januar wurde er sofort eingestellt und, wie bei Messing üblich, betreut. „Zuerst war ich im Nahverkehr, danach nachts mit Wechselbrücken im Regionalverkehr unterwegs. Jeder einzelne Schritt wird mir hier beigebracht. Von einigen Kollegen aus der Umschulung habe ich gehört, dass sie direkt in den Fernverkehr kamen und ziemlich allein gelassen wurden.“

Auch Stephan will bei Messing später in den nationalen Fernverkehr. Er kennt das Gefühl, lange weg zu sein von seinen Montagejobs. „Aber hier ist es doch etwas anderes, es gibt so viele Dinge, die man beherrschen muss, vom Fahrzeug an sich bis zur Kommunikation und dem Umgang mit den unterschiedlichen Kunden. Ich hatte von Beginn an sehr viele Fragen und alle wurden mir von Rodger oder Pascal beantwortet. Jetzt fühle ich mich sicher im Beruf.“ Entsprechend positiv fällt Stephans Resümee aus: „Ich habe hier noch einmal eine Chance bekommen, aus meinem Leben etwas zu machen. Und die werde ich nutzen.“