

# Plattform für mehr Fairplay

Projekt Fair Truck startet im Oktober – Lkw-Fahrer können Rampen bewerten

## Mehr Effizienz auf der Straße

Wege zur nachhaltigen Steigerung der Effizienz im Straßengüterverkehr sucht die Uni St. Gallen mit Teilnehmern eines Seminars. Vom 24. bis 26. Oktober geht es in Kreuzlingen am Bodensee um die besten Wege, Ökonomie, Ökologie und Soziales zu verknüpfen. Infos unter [www.logistik.unisg.ch/de](http://www.logistik.unisg.ch/de) oder [stephanie.schreiner@unisg.ch](mailto:stephanie.schreiner@unisg.ch).

## Belastungen machen Sorge

Eine neue Studie der IAS-Gruppe beleuchtet, ob und wie die Digitalisierung Gesundheit und Leistungsfähigkeit von Mitarbeitern beeinflusst. Fast 88 Prozent der Befragten rechnen damit, dass der eigene Arbeitgeber davon profitiert. Zugleich befürchten 55 Prozent der Führungskräfte eine Zunahme mentaler Belastungen. Weitere Informationen: [www.ias-gruppe.de/digitalisierung](http://www.ias-gruppe.de/digitalisierung).

## De-minimis-Frist endet

Wer noch finanzielle Beihilfen aus dem De-minimis-Topf beantragen will, muss sich sputen. Die Frist endet am 30. September. Gefördert werden bis zu 2.000 Euro pro mautpflichtigem Lkw und maximal 33.000 Euro je Unternehmen – für mehr Effizienz und zur Prävention. Auch elektronische GPS-Ortungssysteme sind förderfähig.

Fair

TT Truck

THERMO KING

Fahrer sind oft das letzte Glied in einer immer komplexeren, sich schnell drehenden Logistikkette. Kein Wunder, dass sie oft unschuldig den meisten Ärger abkriegen – von Kunden, Disponenten, an der Rampe, auf der Straße. Und obwohl Lkw-Fahrer heute immer öfter als professionelle Logistikexperten agierenden müssen, die eine Vielzahl an Tätigkeiten ausüben, haben Ansehen und Gehalt mit der gestiegenen Erwartung an sie nicht Schritt gehalten.

Mit einem „Projekt für die ganze Branche“ will die Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) gemeinsam mit sechs Partnern und zwei Dienstleistern, darunter dem ETM Verlag, in dem trans aktuell erscheint (siehe Kasten), viel bewegen. „Fair Truck“ heißt das Bündnis, das offiziell beim 33. Deutschen Logistik-Kongress in Berlin vorgestellt wird, und für das Initiator und LIHH-Clustermanager Werner Gliem schon kräftig die Werbetrommel dreht.

Im Mittelpunkt von Fair Truck steht die Sorge der Transport- und Logistikbranche, angesichts des demografischen Wandels, der fehlenden Wertschätzung des Fahrerberufs und des immer noch mageren Images in der Öffentlichkeit schon bald ohne qualifiziertes Personal dazustehen. Weil mehr Fahrer in Rente gehen als junge nachwachsen, klappt eine enorme Lücke. Bis sich die stärkere Automatisierung im Lager und das automatisierte Fahren bemerkbar machen, vergehen noch Jahre – eine Durststrecke steht der Branche im nächsten Jahrzehnt ziemlich sicher bevor.

Auch bei den aktiven Fahrern überwiegen die älteren. 2014 waren laut einem Bericht des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) 538.000 Berufskraftfahrer in Deutschland sozialversiche-

rungspflichtig beschäftigt (plus 0,7 Prozent zu 2013). Davon war mehr als ein Viertel über 55 Jahre alt – deutlich mehr als in anderen Branchen. Folglich scheiden jedes Jahr Tausende Fahrer altersbedingt aus dem Beruf aus, gleichzeitig machen immer weniger eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Viele Betriebe bemühen sich gar nicht erst, selbst auszubilden, dabei wächst die Logistik weiter.

Zugleich steigt durch den hohen Wettbewerbsdruck der An-

Fahrern, die in einem Zehn-Punkte-Katalog festgelegt wurden. Im Internet registrieren sie sich dann mit ihren Standorten, für die Fahrer Bewertungen abgeben können.

Dafür muss sich auch der Lkw-Fahrer anmelden und kann per heruntergeladener App direkt an der Rampe ein Feedback zum Ablauf geben. Die Fahrer bleiben gegenüber den bewerteten Unternehmen anonym, die auf verschiedenen Ebenen über die Bewertungen informiert werden.

Axel Kröger, geschäftsführender Gesellschafter des trimodalen Dienstleisters mit eigener Lkw-Flotte, sieht Fair Truck als Chance, „unser Unternehmen als fairen Partner darzustellen, dadurch gute Fahrer zu bekommen und den Fahrern eine Möglichkeit zu bieten, sich zu äußern“. Besonders im Kontakt mit dem Endkunden (B2C) sieht Kröger Handlungsbedarf: „Hier ist das Ansehen der Fahrer nicht besser geworden – Stichwort Paketsklave.“

## Lkw-Fahrer ohne Lobby

Für Fairplay in Transport und Logistik will sich neben dem Paketdienstleister Hermes Deutschland auch der Logistiker Pfenning aus Heddesheim einsetzen. „Lkw-Fahrer haben keine Lobby. Sie werden mit ihren Trucks auf der Straße als Hindernis oder Feinstaubverursacher betrachtet und finden wenig Wertschätzung in der Gesellschaft“, beklagt Sprecherin Yeliz Kavak-Küstner. Doch dieses Bild werde weder den Fahrern gerecht noch helfe es, Nachwuchs zu gewinnen. Bisher sei es weder Branchenverbänden noch anderen Initiativen gelungen, diesem Negativimage etwas entgegenzusetzen.

„Mit Fair Truck wollen wir ein Zeichen setzen: Deutschland braucht Fahrer, wenn wir als Logistikweltmeister nicht auf der Strecke bleiben wollen“, mahnt sie. Das Unternehmen mit einem Fuhrpark von mehr als 600 Lkw und einem bundesweiten Versorgungsnetz für Industrie und Handel hat ständig Bedarf an qualifizierten Berufskraftfahrern. „Allein in diesem Jahr werden wir bundesweit knapp hundert zusätzliche Fahrerinnen und Fahrer einstellen“ – wenn sie gefunden werden. Fair Truck ist für die Marketingfrau auch eine Möglichkeit, den Fahrern attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten und dies erfolgreich zu kommunizieren.

Letztlich soll „Fair Truck“ ein sich selbst regulierendes System werden, das auf Vertrauen basiert. Dem Vertrauen der Unternehmen, dass die Fahrer nach bestem Wissen und Gewissen bewerten, und dem Vertrauen der Fahrer, dass sie mit ihrer Rückmeldung etwas bewirken können. Nach einer Testphase durch die Partner der ersten Stunde sind weitere Interessenten willkommen. Gewinnen sollen am Ende alle – Unternehmer, Fahrer und Kunden. Und je mehr dabei mitmachen, desto größer ist der Effekt.

Text: Claudia Wild | Foto: Pfenning Logistics, Montage: Monika Haug

www.MercedesServiceCard.com

Cleverer und schneller unterwegs.



teil der Fahrer mit mehr als 45 Wochenstunden seit Jahren an – was nicht gerade junge Menschen anzieht. „Die tatsächliche durchschnittliche Arbeitszeit liegt bei knapp 56 Stunden in der Woche, und die Hälfte der Berufskraftfahrer verdient auf Basis einer 40-Stunden-Woche weniger als 2.030 Euro im Monat“, hat eine Online-Umfrage des Internetportals [www.lohnspiegel.de](http://www.lohnspiegel.de) im Jahr 2014 ergeben. Der Fahreremangel sorgt zwar im besten Fall – nach dem marktwirtschaftlichen Prinzip der Preisbildung – für bessere Löhne, bringt aber auch Fahrer hinter Steuer, von deren Qualifikation weder Chefs noch Kunden begeistert sind.

„Fair Truck“ – der Name ist Programm. Das Ziel ist ein besserer, wertschätzender Umgang in der gesamten Logistikkette – vom eigenen Arbeitgeber bis zum Endkunden. Wer als Partner dabei sein will, verpflichtet sich mit Brief und Siegel, Fahrer einen sicheren, ihre Gesundheit nicht gefährdenden Arbeitsplatz zu bieten, sie fair zu entlohnen, in Ausbildung zu investieren und die Arbeit der Fahrer wertzuschätzen. Hohe Ziele, doch wie erreicht man diese?

Im Zentrum steht die „Fair Truck“-Plattform (siehe Internetseite [www.fair-truck.de](http://www.fair-truck.de)). Sie soll nicht als Beschwerde-, sondern als Bewertungstool verstanden werden. Alle Fair-Truck-Partner verpflichten sich zu bestimmten Qualitätsstandards im Umgang mit

Die Partner-Unternehmen können eine Historie ihrer Standorte zu bestimmten Themenfeldern abrufen und so sehen, ob sich ein Problem bessert.

## Schwachstellen beseitigen

Das führende Drogeriemarktunternehmen Iwan Budnikowsky in der Metropolregion Hamburg ist als Mitglied der LIHH zu Fair Truck gekommen und sieht darin eine Chance, soziale Verantwortung für Fahrer zu übernehmen: „Wir können Schwachstellen beseitigen, aber auch vorbildliches Handeln transparent machen, nach außen wie nach innen. Lob ist doch der größte Motivator für die Mitarbeiter“, sagt der stellvertretende Logistikleiter, Marcel Andrichiewicz. Er erhofft sich auch mehr Effizienz an der Rampe, „weil die Glieder der Kette besser ineinander greifen und sich gegenseitig unterstützen“.

Täglich hat das Unternehmen nach eigenen Angaben rund 60 Rampenkontakte im Wareneingang und weitere 80 im Warenausgang – für den Logistikleiter „genügend Potenzial, um einiges richtig zu machen“. Bis Ende 2016 erhofft sich Andrichiewicz hundert Bewertungen und bis 2018 weitere namhafte Händler als Fair-Truck-Mitglieder.

An Bord ist auch die anno 1876 gegründete Spedition Konrad Zippel, ebenfalls aus Hamburg.



„Wir können vorbildliches Handeln transparent machen“

MARCEL ANDRUCHIEWICZ, STELLVERTRETENDER LOGISTIKLEITER, DROGERIEMARKTKETTE IWAN BUDNIKOWSKY

## DIE INITIATIVE

### Fair Truck

- Ziel: Fahrerberuf aufwerten, Qualitätsstandards in der Logistik setzen, Image verbessern, besseres Bewusstsein für die Bedeutung der Branche schaffen
- Inhalte: Feedback-Plattform für Fahrer als Kontrolle für die Qualität von Unternehmen und ihren Niederlassungen (etwa an der Rampe)
- Gründungspartner: DVV Media Group, ETM Verlag, 3F Kommunikation, Hermes Transport Logistics, Iwan Budnikowsky, Konrad Zippel, Logistik-Initiative Hamburg, Pfenning Logistics, Seria A Logistics Solutions
- Kontakt: Logistik-Initiative Hamburg, Anna Schönal, [as@hamburg-logistik.net](mailto:as@hamburg-logistik.net), Tel. 040/22 70 19-808