



FRAUENPOWER

Bei Kaffeeflecken auf der Bewerbung gibt es kein Vorstellungsgespräch – und um die wichtigsten Fahrerfragen kümmert sich eh die Ehefrau.

Text | Jan Bergrath

Jutta Klein, 31, studierte Jura in Münster und bekam im April 2005 eine Stelle als Assistentin der Geschäftsleitung bei der NordSüd Unternehmensgruppe am Hauptsitz in Rheda-Wiedenbrück. Im Dezember 2005 hat sie die Leitung der Personalabteilung der NordSüd Speditionsgesellschaft übernommen. NordSüd verfügt über rund 400 ziehende Einheiten. Von den insgesamt 740 Mitarbeitern sind 563 Fahrer.

Wann haben Sie den letzten Fahrer eingestellt?

Klein: Bei NordSüd aufgrund der aktuellen Wirtschaftslage im November 2008. Bei unserer eigenständigen Gesellschaft Knecht TVL am Standort Triptis stellen wir

allerdings derzeit wieder Fahrer ein, weil wir dort einen großen Kunden mit einem hohen Auftragsvolumen im Fensterbau haben. Dort suchen wir tatsächlich Fahrer.

Wie ist derzeit die wirtschaftliche Situation bei Ihnen?

Klein: Seit März haben wir in der gesamten Unternehmensgruppe bis auf die Standorte Triptis, Kirchheim und Stuttgart Kurzarbeit angemeldet, das bedeutet, alle arbeiten jetzt fünf Tage pro zwei Monate weniger. Und leider mussten wir uns im Rahmen auslaufender befristeter Verträge von einigen sehr guten Mitarbeitern trennen, die wir aber sofort wieder grundsätzlich einstellen können, wenn der Markt wieder anzieht.

Das drückt doch sicher auf die Stimmung im Betrieb?

Klein: Uns trifft es nicht so schlimm wie andere. Wir haben Linienverkehre, internationale Transporte, Automotive- und Stahltransporte. Von unseren Stammfahrern stehen die meisten hinter dem Unternehmen und sind auch bereit, natürlich immer im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, zu helfen, wenn es eng wird. Auch unser Geschäftsführer setzt sich selber auf den Lkw, wenn Not am Mann ist.

Sie haben deutlich mehr Fahrer als Lastzüge?

Klein: In einem so großen Unternehmen brauchen wir das auch, um Urlaub, Krankheit oder Schichtzeiten abzudecken. Genau genommen haben wir 1,17 Fahrer pro Lkw, dazu Aushilfen und Minijobber.

Lohnt es sich derzeit überhaupt noch, sich als Fahrer bei Ihnen zu bewerben?

Klein: Im Augenblick können wir bis auf Triptis tatsächlich keine Stelle anbieten, aber wir hoffen, dass sich diese Situation



Die Unternehmensgruppe NordSüd verfügt über rund 400 ziehende Einheiten.



Jennifer Wolter führt an drei Standorten die Vorstellungsgespräche.

bald ändert. Dann wollen wir aus dem Vollen schöpfen. Schon im letzten Jahr hatten wir 390 Bewerbungen, bis Mai dieses Jahres 160, darunter sehr viele gute Leute, die wir letztes Jahr sofort eingestellt hätten. Die Situation hat sich total gewandelt. Letztes Jahr haben wir händierend Fahrer gesucht und deswegen auch Leute eingestellt, die wir heute nach dem Vorstellungsgespräch so nicht mehr einstellen würden.

Wie schafft man es denn dann überhaupt, zu einem Vorstellungsgespräch bei NordSüd eingeladen zu werden?

Klein: Bei uns im Internet ist ein Bewerbungsbogen für Kraftfahrer hinterlegt. Dort können Interessenten unter anderem ihre Berufserfahrung oder Gehaltsvorstellung eintragen. Einige liegen dabei übrigens unter dem, was wir tatsächlich zahlen. Sobald es wieder losgeht, greifen wir darauf zuerst zurück. Wenn dieser Bewerbungsbogen allerdings mit Kaffeeflecken ankommt, ist die Chance gleich null. Das macht einen schlechten ersten Eindruck.

Und bei bestimmten Formulierungen im Zeugnis sind wir vorsichtig. Wenn dort also zum Beispiel nur „überwiegend zuverlässig“ steht und nicht „sehr zuverlässig“ ist das schon ein versteckter Hinweis.

Führen Sie die Vorstellungsgespräche selbst?

Klein: Für die drei Standorte Erwitte, Anröchte und Rheda-Wiedenbrück macht das bei uns im Haus Jennifer Wolter, ansonsten sind dafür unsere Niederlassungsleiter verantwortlich. Generell ist unser Schulungsleiter Jürgen Vacker immer dabei und nach dem Gespräch gibt es bei Bedarf auch eine Probefahrt. Wer dabei die Abfahrtskontrolle vergisst, fällt bereits negativ auf.

Welche Fehler kann ein Fahrer bei einem Vorstellungsgespräch sonst noch machen?

Klein: Niemand muss im Anzug kommen, aber wir legen Wert auf ein gepflegtes Aussehen, denn der Fahrer vertritt uns beim Kunden. Wir hören allerdings immer auf, wenn jemand über seinen vorherigen Arbeitgeber zu sehr ablästert. Aus Erfahrung wissen wir, dass an den Schilderungen nicht alles stimmen kann. Uns ist wichtig: Kommt da ein echter Kraftfahrer oder nur ein aufgesetzter. Wir führen ein offenes Gespräch, lassen aber meist erst den Fahrer erzählen.

Was sind denn die häufigsten Gründe, warum Fahrer irgendwo aufhören wollen?

Klein: Derzeit hören wir natürlich sehr oft von drohenden Insolvenzen. Die häufigsten Begründungen sind, das Geld kommt nicht

pünktlich und man wird nur rund um die Uhr getetzt und getreten.

Das sieht bei NordSüd hoffentlich anders aus?

Klein: Selbstverständlich. Wir zahlen regional angepasst ein gutes Entgelt zuzüglich verschiedener Zulagen. Das alles im Rahmen der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten. Hier schulen wir sehr viel und kontrollieren intern sehr streng. Trotzdem kommt es immer wieder vor, dass Fahrer kündigen, weil sie gehört haben, dass sie anderswo bessere Arbeitsbedingungen haben. Das ist oft ein Trugschluss, aber diese Fahrer können dann in der Regel auch nicht mehr zu uns zurück.

Wie ist denn eigentlich die gesetzliche Kündigungsfrist für Lkw-Fahrer?

Klein: Kraftfahrer können mit einer Frist von vier Wochen kündigen. Der Stichtag ist jeweils der 1. und 15. des Monats.

Was sind die wichtigsten Fragen der Fahrer? Nach dem Lohn oder den allgemeinen Arbeitsbedingungen?

Klein: Nein, ich bin auch immer wieder verwundert. Sie fragen tatsächlich zuerst, kriege ich ein eigenes Fahrzeug und ist ein Kühlschrank im Lkw?

Sie fragen also gar nicht nach dem Arbeitsvertrag?

Klein: Erschreckend wenige Fahrer, die sich bei uns vorstellen, haben bislang überhaupt einen Arbeitsvertrag. Die meisten Fahrer sagen immer, dass sich um die Lohn- oder Spesenabrechnung sowieso die zugehörige Ehefrau kümmert. ◀