

## **Konsequente Investitionen in Mitarbeiter und Fuhrpark prägen das vorbildliche Betriebsklima der Spedition aus dem Bergischen Land.**

Text | Jan Bergrath

**D**er Bahnhof ist tot, es lebe der Bahnhof – die lange Geschichte der Spedition Kellershohn ist auch ein Symbol für den Wandel des Schienenverkehrs in Deutschland. Schon 1967 fuhr der letzte Zug nach Lindlar. Danach wurde die Bahnstrecke stillgelegt und ein Radwanderweg angelegt. „Das Gelände hat mein Vater Egon 1968 von der Bahn er-



worben“, erinnert sich der 50-jährige Geschäftsführer Willi Kellersohn. 1971 zog die Spedition hier ein. Nach einer aufwendigen Renovierung von 2004 bis 2006 gibt's im Bahnhof im Stil des Bergischen Landes nicht nur Platz für die Speditionszentrale. Er ist auch das symbolische Zeichen für die Nestwärme, die das kleine Logistikunternehmen seinen Mitarbeitern bietet.



# RME



*Der Prototyp eines optischen Rückfahrwarners ist derzeit in der Erprobung.*



*Farbige Indikatoren an allen Achsen zeigen an, ob die Radmuttern fest sitzen.*



*Alle Auflieger und Anhänger sind für bessere Sicherheit mit Bracken ausgestattet.*



*Abstandstempomaten haben alle Lkw, die Neuen auch den Active Brake Assist 2.*

Urkundlich erwähnt wurde das Unternehmen erstmals 1894, gegründet als Fuhrbetrieb durch Wilhelm Kellersohn, den Urgroßvater des heutigen Geschäftsführers. Dessen Sohn Wilhelm hatte eine Bäckerei, eine Kneipe, ein Taxi und zwei Lkw. Auf Anordnung von oben musste er sich 1936 auf ein Gewerbe beschränken – und entschied sich für den Transport. Er überstand die Nachkriegswirren mit einem Lkw aus zurückgelassenen Wehrmachtsbeständen und den ersten Holztransporten für die lokale Möbelindustrie. 1961 übernahm dessen Sohn Egon den Nahverkehr, ergänzte ihn durch einen Mineralölhandel und konzentrierte sich auf Transporte für die heimische Industrie.

1980 trat der gelernte Speditionskaufmann Willi Kellersohn in das väterliche Unternehmen ein. 1990 übernahm er es nach einem Streit um die Einführung eines damals modernen, aber teuren Computersystems alleine. „Mein Vater hat mir seinerzeit prophezeit, dass ich es nicht schaffen würde“, erzählt Kellersohn. Sein Vater hat nie wieder mit ihm gesprochen und bis zu seinem Tod im Jahr 2003 nur am Rande mitbekommen, wie sich die traditionelle Spedition zu einem modernen Logistikunternehmen mit fünf Profitcentern gewandelt hat.

Grundlage des wirtschaftlichen Erfolgs ist nach wie vor die regionale Kundschaft aus einem Radius von rund 15 Kilometern um Lindlar. Mittelständische Unternehmen produzieren dort unter anderem Papier, Stahl, Kunststoff und Lebensmittel. Als Spediteur ist Kellersohn im Bergischen Land, etwa 40 Kilometer von Köln entfernt, zwar der Platzhirsch, doch um eine bessere Bindung zu gewährleisten, hat er die eigene Lagerfläche mit weiteren externen Hallen auf insgesamt 5.500 Quadratmeter erweitert. Dort lagert er Waren für seine Kunden ein. „Wir garantieren eine Abrufzeit von zwei Stunden“, erläutert Kellersohn, „das ist beispielsweise aus einem Lager im Kölner Hafen je nach aktueller Verkehrslage nicht zu gewährleisten.“

Etwas mehr als die Hälfte der Transporte fährt Kellersohn im Selbsteintritt, den Rest vergibt er an feste Partner, von denen er in der Regel die Rückladungen bekommt. Die Touren sind auf einen Radius von etwa 300 Kilometern beschränkt. „Wir haben dann zwar bis zu zehn Abladestellen etwa im Raum Münsterland oder Bremen“, erklärt Fahrer Jürgen Huster, „aber meist nur eine Komplettladung wieder zurück. Das heißt, dass wir auch nur ein- bis maximal zweimal die Woche draußen bleiben und nur selten erst am Samstag wieder auf den Hof kommen.“

Finanziell ist das Unternehmen gesund, die eigenen Züge fahren im Plus – was im heutigen Wettbewerb über den Preis keine Selbstverständlichkeit ist. Dafür gibt es mehrere Gründe. Zum Beispiel die Disposition:

Fotos | Jan Bergrath



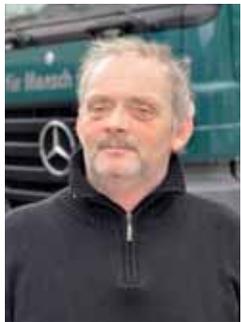
**Jürgen Huster, 51,  
aus Marienheide**

„Ich habe beim Vater des heutigen Chefs angefangen, bin seit 25 Jahren dabei und möchte gern bis zur Rente bleiben. Unsere Lkw sind mit moderner Sicherheitstechnik ausgestattet, das möchte ich nicht mehr missen.“

Aus dem Gesundheitsangebot unseres Chefs habe ich mich für die Krankengymnastik entschieden.“

**Hermann Breidenbach, 53, aus Lindlar**

„Ich bin seit 24 Jahren hier. Wir fahren Touren bis zu maximal 300 Kilometern und sind ein- bis zweimal die Woche draußen, wenn es hochkommt. Das Betriebsklima ist ausgezeichnet, wir haben alle Berufskraftfahrer-Module auf Firmenkosten gemacht und das Training zum wirtschaftlichen Fahren macht wirklich Sinn.“



**Rainer Müller, 58,  
aus Schmitzhöhe**

„Als ich vor 18 Jahren hier anfang, war es ein kleines Unternehmen mit einem dynamischen jungen Chef. Ich bin geblieben, weil es in der ganzen Region nichts Besseres gibt. Und viele Fahrer von damals sind immer noch hier. Wir sind alle älter geworden und deshalb freue ich mich total, dass unser Chef uns ein Fitnessstraining finanziert.“

**Mario Toutenburg, 49,  
aus Lindlar**

„Ich bin seit 22 Jahren dabei. Derzeit fahre ich mit unserem Atego im Regionalverkehr. Das hat den Vorteil, dass ich abends regelmäßig trainieren kann, um etwas für die Gesundheit zu tun. In dieser Hinsicht ist unser Unternehmen nicht nur vorbildlich, sondern einzigartig. Es glaubt mir allerdings keiner, wenn ich es unterwegs erzähle.“

**Die drei Mann starke Dispo ist locker drauf, aber effektiv in der Planung.**

Drei Leute sitzen dort, Klaus Schäfer, Alfred Kramer und Ralf Kraus. Andere Unternehmer würden bei dieser Fuhrparkgröße mit zwei Disponenten arbeiten. Nicht so Kellershohn: „Wir haben schnell festgestellt, dass unser finanzieller Ertrag mit zwei Disponenten rückläufig war, weil sie im Stress nur reagiert und nicht agiert haben. Jetzt herrscht ein entspanntes Arbeiten und wir verdienen mehr Geld, auch weil wir in der Hektik nicht notgedrungen zu jedem Auftrag Ja sagen müssen.“

Dann der Fuhrpark. Er ist bezahlt, die Fahrzeuge verbleiben fünf Jahre. Sie haben Dachairbags gegen Vereisung, Bracken und, zunächst als Prototyp, einen optischen Rückfahrwarner über den Begrenzungsleuchten. Großen Wert legt Kellershohn auf die Reifenpflege – und die Kontrolle des Luftdrucks, eine entscheidende Größe beim Dieserverbrauch. Im Juni steht eine partielle Fuhrparkerneuerung an, dann werden die beiden zweiseitigen Lkw für die Hängerzüge in Dreiachser getauscht, um mehr Flexibilität zu bekommen. Die Actros wurden mit dem Active Brake Assist 2 bestellt. „Schon jetzt möchten wir die Abstandsregeltempomaten nicht mehr missen“, sagt Hermann Breidenbach, „ein entspannteres und sichereres Fahren gibt es gar nicht.“

Dabei hat Kellershohn sogar beschlossen, den Geschwindigkeitsbegrenzer wieder auf 90 Kilometer pro Stunde einzustellen, um auf einigen Strecken die Schwungspitzen auszunutzen. Die Entscheidung gegen den Trend basiert auf den Empfehlungen eines externen Fahrertrainers, der jedes Jahr für zwei Wochen nach Lindlar kommt und jeden



**Geschäftsführer Willi Kellershohn kümmert sich um seine Fahrer.**

Fahrer mindestens zwei Tage auf der Tour begleitet. Dafür investiert Kellershohn einen fünfstelligen Betrag, der Verbrauch liegt zum Teil bei 26 Litern. „Die meisten Kurse, die von der Fahrzeugindustrie auf festgelegten und bekannten Strecken angeboten werden, sind nicht sehr nachhaltig“, sagt Kellershohn. „Viele Fahrer fallen schnell wieder in den alten Trott zurück. Sollte ich allerdings feststellen, dass unsere Fahrer mit der Freiheit undiszipliniert umgehen und der Ver-



**Waldemar Lange und Ralf Liebing sind für das Umschlaglager in Lindlar zuständig.**



**Im Aufenthaltsraum steht für alle Mitarbeiter ständig frisches Obst parat.**



**Das Terminal dient zur Erfassung der Fahraktivitäten für die Lohnabrechnung.**

brauch steigt, werden die Fahrzeuge sofort wieder gedrosselt.“

Fast schon selbstverständlich, dass die Fahrer bereits alle Weiterbildungsmodulare und einige Fahrsicherheitstrainings absolviert haben – auf Kosten des Unternehmens, wie die Urkunden im gepflegten Aufenthaltsraum belegen. Dort stehen täglich auch zwei Schalen mit frischem Obst. Die langjährigen Fahrer fühlen sich hier einfach wohl, weil sie fair behandelt und nach einem ausgeklügelten Prämiensystem weit über dem Branchendurchschnitt entlohnt werden. So zahlt Kellershohn zum Beispiel eine Jahresprämie in einen Topf. Wird ein Fahrer krank, bekommen die anderen einen Zuschlag. Begründung: „Sie müssen mehr arbeiten und werden deshalb belohnt. Das stärkt das Gemeinschaftsgefühl.“

Kein Wunder also, dass es bei Kellershohn gar keine Fluktuation gibt. Das ist zunächst schön, birgt aber die Gefahr der demografischen Falle. Der letzte neue Fahrer wurde vor fünf Jahren eingestellt, drei kamen

schon vor 20 Jahren als Dekra-Praktikanten, der Altersdurchschnitt liegt zwischen 40 und 55. „Neueinstellungen scheiterten auch am hohen Anspruchsdenken der Interessenten“, bedauert Kellershohn, „mit einigen jungen Leuten waren meine Erfahrungen ganz bitter.“

Deshalb hat sich Kellershohn – auch aufgrund der Doku-Reihe im

### **Die Fahrer sind sich einig: So ein fürsorgliches Unternehmen ist selten**

FERNFAHRER – nun zu einem weiteren ungewöhnlichen Schritt entschieden: konsequent die Gesundheit seiner Mitarbeiter zu fördern. In einem offenen Brief hat der begeisterte Sportler, der vorhat, auch mit über 65 Jahren noch zu arbeiten, seine Fahrer aufgefordert, auf Kosten des Unternehmens etwas für den eigenen Körper zu tun – sei es der nachhaltige Besuch eines Fitnessstudios, einer Rückenschule oder durch eine Prämie für das konsequente Nichtrauchen. Die Fahrer sind begeistert und haben schon erste Kurse belegt: „Man muss sehr lange suchen, bis man so ein fürsorgliches Unternehmen findet“, sagt Mario Toutenburg. „Ich kenne allerdings kein anderes.“

## **Fakten und Zahlen**

### **Anschrift**

Spedition Kellershohn GmbH & Co. KG  
Bahnhofstraße 25  
51789 Lindlar  
Tel.: 0 22 66/47 41-0  
Fax: 0 22 66/47 41-24  
www.kellershohn.de

### **Gründungsjahr**

1894

### **Unternehmensgröße**

Mittelständisches Transport- und Logistikunternehmen in vierter Generation

### **Umsatz**

2,3 Millionen Euro (2010)

### **Schwerpunkt**

Transporte, Lagerung, Verpackung, Palettenverwaltung, Transportberatung (5 Profitcenter)

### **Beschäftigte**

23

### **Fahrer**

12

### **Fuhrpark**

Insgesamt 10 eigene Lkw, alles Mercedes-Benz, 6 Sattelzüge Actros 1841 und 8 Auflieger mit Plane, Bracken, Edscha-Verdeck von Krone, zwei Hängerzüge mit Actros 1841 (4x2) und 3 Dreiachs-Hänger von Krone, ein Actros 2541 (6x2) als Wechselbrückenzug mit Zweiachs-Hänger. Alle mit Abstandstelematik. Ein Atego 1226 mit Kofferranhänger, ein Sprinter. Alle Lkw gekauft, fünf Jahre Laufzeit. Ab Juni 2011 nach Fuhrparkerneuerung alle Lkw mit Euro 5 und digitalem Tacho

### **Eigene Werkstatt**

Nein

### **Einsatzbereich der Fahrer**

Überwiegend national im Radius bis 300 km, auch Touren nach Holland und Belgien

### **Fahrleistung der Lkw**

Ca. 100.000 km/Jahr

### **Offene Stellen**

Nein

**Die BKrFQG-Urkunden zieren den Pausenraum.**



**Spätestens im Sommer 2011 soll der Fuhrpark noch weiter modernisiert werden.**

Alle Angaben laut Geschäftsführer Willi Kellershohn