

# Menschen statt Roboter

MMK Frachtdienste hat eine KEP-Task-Force gegründet, die in Spitzenzeiten Paket-Depots unterstützt

**D**ank des boomenden Onlinehandels steigen die Paketmengen Jahr für Jahr – vor allem in den Städten. Das stellt die Logistiker vor große Herausforderungen. Die Sortiermaschinen laufen auf Hochtouren und die Mitarbeiter in den Paketzentren sowie Boten müssen sich auf Überstunden einstellen. Die Paketdienste benötigen saisonale Aushilfskräfte, um der Paketflut Herr zu werden. Gute Kräfte zu finden, wird jedoch zunehmend schwer. Der Arbeitsmarkt ist ziemlich abgegrast. „Wir haben schon seit vielen Jahren einen Fahrermangel“, sagt Michael Mlynarczyk, Geschäftsführender Gesellschafter der MMK Frachtdienste mit Sitz in Unna. Auch weil viele es aufgrund der hohen Sozialleistungen in Deutschland vorzögen, lieber nichts zu tun, mutmaßt er.

## Fahrer ist Fachkraft

„Man fängt natürlich tief an in dem Bereich“, fügt er hinzu. Um einen Mitarbeiter anzulernen, damit er selbstständig arbeiten kann, seien ungefähr drei Monate erforderlich. Denn die Anforderungen an Fahrer steigen stetig. Sie müssen nicht nur das Fahrzeug und den Umgang mit dem Handscanner kennenlernen, sondern sich gesetzlich unterweisen lassen sowie Ladungssicherungs- und gegebenenfalls Gefahrgut-Schulungen absolvieren. Wer Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen fahren will, muss Führerscheinklasse C vorweisen und eine Grundqualifikation erwerben. „Da muss viel in die Köpfe der Mitarbeiter“, sagt Mlynarczyk. Der Fahrer ist mittlerweile eine Fachkraft, die bestens qualifiziert sein und besser bezahlt werden muss.

Die Unternehmer finden keine Fahrer, können demzufolge nicht mehr zustellen und bekommen die Mengen nicht mehr abgewickelt. Das wird von Jahr zu Jahr schlimmer. Zumal vor allem in der kalten Jahreszeit vor Weihnachten außerdem viele Mitarbeiter wegen Krankheit fehlen. Brechen in einem Unternehmen, das täglich zehn Touren fährt, fünf Leute weg, sind das 50 Prozent. Die Touren wachsen auf ein Maximum von 180 bis 200 Stopps. „Das macht ein Fahrer eine Woche, dann fällt er um“, betont der Geschäftsführer, dessen Fahrer im Jahreschnitt zwischen 80 und 100 Stopps pro Tag erledigen. „Wir fahren auch mal 110 oder maximal 120 und dann schalten wir ein Auto auf, damit der Fahrer entlastet wird“, erläutert er. Das machen seiner Aussage zufolge aber viele nicht.

MMK Frachtdienste ist Ausbildungsbetrieb für die Berufe Fachkraft für KEP-Dienstleistungen, Servicefahrer und Berufskraftfahrer. Das Unternehmen verfügt über ausreichend Personal und kann so stets seinen eigenen Risikobereich abdecken und sogar Fahrer entsenden. Eigens dafür hat das Unternehmen den Geschäftsbereich „KEP-Task-Force“ entwickelt. „Wir schicken seit 2015 unsere allerbesten Fahrer



in die Depots, wo es eng wird – egal wohin, bundesweit“, erläutert Mlynarczyk. Sie arbeiten dann dort 14 Tage lang jeweils sechs Tage pro Woche. „Das ist manchmal die letzte Möglichkeit der Paketdienste, das Geschäft noch sauber abzuwickeln“, fügt er hinzu. Kommen die Fahrer zurück, haben sie ein paar Tage frei, um sich zu erholen, und fahren bei Bedarf in das nächste Depot, das für Anfahrt und Übernachtungen aufkommt.

Bis zu fünf Zusteller kann das Unternehmen aus den normalen MMK-Touren rausnehmen. Das Task-Force-Team hat Erfahrungen in den Systemen von DPD, GLS, TNT, Trans-o-flex, DHL, Gel und GO. „Wir haben seit vielen Jahren ein Branchenproblem“, sagt der MMK-Geschäftsführer. Obwohl er von der Situation profitiert, bemängelt er, dass die Unternehmen nicht genug für Fahrpersonal aufwenden. „Anstatt in Fahrer zu investieren, werden Millionen Euro für Roboter rausgehauen.“

## Branchenlöhne zu niedrig

Nicht nur, dass diese leicht Dieben zum Opfer fallen können, für Roboter werde der fünf-fache Paketpreis verbucht. „Das ist doch für unsere Fahrer ein Schlag ins Gesicht“, ärgert er sich. Zumal die Maschine bislang ein bis zwei Pakete auf einer Tour befördert, während der Mensch bis zu 220 Pakete pro Tag schafft. Mlynarczyk appelliert an die Unternehmen, das Geld lieber in die Ausbildung zu stecken sowie den Beruf wieder attraktiv zu machen. Das Fahrer-Image sei mehr als angekratzt – allerdings auch nicht ganz zu Unrecht. Denn es

gebe Unternehmen, die schlecht ausgebildete Leute beschäftigen, diese schlecht bezahlen und mit schlechten Autos losschicken.

Spätestens seit der Undercover-Reportage von Günter Wallraff vor ein paar Jahren wisse jeder, dass die Branchenlöhne nicht sehr hoch sind. „Ich bin als Unternehmer aber auch Kaufmann und verlange einen Preis, den ich haben muss, um meine Mitarbeiter ordentlich bezahlen und einen Auftrag in guter Qualität ausführen zu können“, sagt Mlynarczyk. Er und seine Mitarbeiter wollen schließlich legal arbeiten. Dazu gehört, sie anzumelden und deren Krankenkassen- sowie Berufsgenossenschaftsbeiträge zu bezahlen. Sie sollen sich auch Urlaube leisten können.

Gegen das System der Unternehmerschaft spreche aus seiner Sicht jedoch nichts. „Würden alle Paketdienste ihre Fahrer einstellen, würde ich ja meine Arbeit verlieren“, sagt er. Kleine und mittlere Unternehmen würden wesentlich entscheidungsschneller agieren als Konzerne und seien gerade deshalb so nützlich für diese. Er wünscht sich aber eine partnerschaftlichere Zusammenarbeit. Könnten die Sendungen der Paketdienste beispielsweise in einem Fahrzeug zum Empfänger gefahren werden, würde das den Unternehmern das Leben erheblich erleichtern. „Wir haben vor einiger Zeit gemeinsam darüber diskutiert, doch die Paketdienste bestehen auf ihre letzte Meile“, sagt er.

Mlynarczyk appelliert gleichzeitig an die Politik, die Berufszugangsvoraussetzungen strenger zu regeln. Ein Gewerbebeschein würde nicht reichen, weil die Kenntnisse über die Tätigkeit fehlen. Es sei

aus seiner Sicht dringend nötig, potenzielle Unternehmer eine Prüfung ablegen zu lassen, die besagt, dass diese in der Lage sind, einen Betrieb zu führen.

Text: Nicole de Jong | Foto: MMK

## FORDERUNGEN AN DIE POLITIK

- Zufahrtsbeschränkungen in Innenstädte lockern. MMK Frachtdienste fordert mehr Rechte und Möglichkeiten für die Zustellung, etwa kurz auf Taxi- oder Behindertenparkplätzen halten zu dürfen (die häufig unbesetzt sind).
- Gelder nicht für alternative Antriebe und Forschungen zur Verfügung stellen, sondern mehr in Aus- und Weiterbildung von Servicefahrern investieren. Denn spritsparendes und ökologisches Fahren spart mehr Emissionen ein als Hybrid-Fahrzeuge.
- Die Möglichkeit der Sub-sub-Verhältnisse einschränken. Je länger die Kette der an einem Auftrag Beteiligten, desto weniger bleibt am Ende für den eigentlichen Zusteller übrig.

## DAS UNTERNEHMEN

MMK Frachtdienste hat 2016 sein 20-jähriges Bestehen gefeiert. Das auf KEP-Transporte spezialisierte Unternehmen beschäftigt 36 Mitarbeiter. Es sitzt in Unna und unterhält einen weiteren Standort am Dortmunder Airport. Seit 1. März ist MMK als Partner des Netzwerks „Der Kurier“ für Dortmund, Unna, Hamm, Werl und deren Umgebungen zuständig.

KEP-Fahrzeuge mieten, statt leasen oder kaufen mit KEPrent!



Jetzt ihr Angebot anfragen!  
04286 7703 343