© NZZ AG

WIRTSCHAFT IM GESPRÄCH

Ein Transpörtler mit Herz für Benachteiligte

Daniel Schöni setzt sich für schwächere Schüler und osteuropäische Fahrer ein

DOMINIK FELDGES, ROTHRIST

Das Motto «Yes, we can!» habe seine Firma Schöni Transport schon 2003 kreiert, sagt Daniel Schöni. Damals, sagt der Patron und gelernte Lastwagenmechaniker, habe noch kaum jemand Barack Obama gekannt.

Firmensitz mit Kapelle

Schöni will nun auch noch den auf jeder Dollarnote aufgedruckten Satz «In God we trust» auf die über 300 Lastwagen des gegenwärtig noch im bernischen Wynau ansässigen Transportunternehmens schreiben lassen. Der Unternehmer, der sich als evangelikal bezeichnet und mit seiner Familie in Oberbipp wohnt, macht kein Geheimnis daraus, dass ihm der Glauben nicht nur privat, sondern auch im Geschäftsleben ein Anliegen ist. Am neuen Hauptsitz in Rothrist, den Schöni zurzeit für 84 Mio. Fr. errichten lässt, ist für die 550 Mitarbeiter neben einer Kantine und einem als Partyraum dienenden «Grotto» auch eine Kapelle vorgesehen.

Während des Rundgangs auf der Grossbaustelle lässt der Unternehmer durchblicken, dass er zurzeit immer wieder das eine oder andere Stossgebet Richtung Himmel richtet. Um die mit Abstand teuerste Investition in der 47-jährigen Geschichte der Firma zu finanzieren, musste der Geschäftsführer und Inhaber nicht nur das gesamte Kontokorrent-Guthaben von 20 Mio. Fr. einsetzen, sondern auch eine Hypothek über 50 Mio. Fr. aufnehmen. An diesem Rucksack trage er zeitweise schwer, erklärt er freimütig.

Auf der Suche nach einer Bank kassierte der Patron, der sich auch als Sonntagsschullehrer betätigt, fast nur Absagen. Lediglich die Zürcher Kantonalbank sagte als Kreditgeber zu. Am sichtlich in die Jahre gekommenen Hauptsitz in Wynau, wo bisher auch das internationale Transportgeschäft der Firma ansässig war, ist es Schöni zu eng geworden. Die neue Zentrale in Rothrist bietet den Vorteil, dass das Unternehmen auch die momentan noch an einem separaten Standort, in Neuendorf, untergebrachte nationale Transportabteilung in ein und demselben Gebäude unterbringen kann. Sie verfügt zudem über einen direkten Bahnanschluss für den unbegleiteten kombinierten Verkehr.

Die Mitarbeiter, welche die von den Camions angelieferten Waren entladen und nach Postkreisen für den Weitertransport innerhalb der Schweiz sortieren, mussten bisher mit ihren Palettenrollis hin und her laufen. Dabei legten sie, wie Berechnungen auch zum grossen Erstaunen Daniel Schönis ergaben, im Durchschnitt 3,7 Kilometer pro Lastwagen zurück. Am neuen Ort ist alles auf möglichst kurze Wege ausgelegt, wobei im Innern des Gebäudes auch ein automatisches System zur Beförderung der Paletten zum Einsatz gelangt. Für die mit dem Entladen der Camions beauftragten Mitarbeiter sollten sich die Wege dadurch auf jeweils nur noch 500 Meter verkürzen.

Zeit ist Geld, ganz besonders in der Logistik. Auf der Strasse sind Transpörtlern wie Schöni, dessen Firma zu den mittelgrossen Anbietern hinter Branchenschwergewichten wie Bertschi, Galliker, Planzer und der Post zählt, die Hände weitgehend gebunden. Schöni beklagt, dass wegen der steigenden Überlastung des Strassennetzes und der verschärften Arbeits- und Ruhezeitverordnung für die Chauffeure Lastwagen fast 30% weniger Leistung erbringen als früher. Legal liessen sich jährlich pro Fahrzeug nur noch rund 100 000 km statt 140 000 km zurücklegen.

Damit nicht genug. Wegen der vor allem von Unternehmen aus Ostmitteleuropa ausgehenden scharfen Konkurrenz haben sich laut dem Transportunternehmer die internationalen Frachtraten ab der Schweiz seit 2002 halbiert. Seine Firma verdiene heute lediglich noch ein Viertel von dem, was vor zehn Jahren üblich gewesen sei. Trotz diesem rauen Umfeld will sich der 44-Jährige nicht aus dem internationalen Transportverkehr zurückziehen. Dazu seien zu viele Emotionen mit diesem Geschäft verbunden.

Schöni möchte auch einen Beitrag zur Verbesserung der oft misslichen Situation unter den Fahrern in Europa leisten. Bedingt durch den starken Preis-

© NZZ AG

druck stammen diese auf internationalen Routen fast nur noch aus Niedriglohnländern wie Polen und der Slowakei. Aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit sah sich auch die Firma Schöni gezwungen, vor drei Jahren slowakische Fahrer einzustellen. Diese arbeiten wie in der Branche üblich jeweils vier Wochen am Stück und haben dann zwei Wochen frei. Den Preis dafür, dass Waren kostengünstig durch ganz Europa hin und her gekarrt würden, bezahlten Zehntausende osteuropäischer Fahrer und deren Familien, die wochenlang voneinander getrennt seien, gibt Schöni zu bedenken. Der Patron erachtet es als Selbstverständlichkeit, ihnen wenigstens die neusten Lastwagen seiner Flotte zur Verfügung zu stellen. Er hat für sie in Wynau auch eine Küche, ein Raucherzimmer mit WLAN-Anschluss und Duschen eingerichtet, falls sie dort die Wochenenden verbringen müssen.

Kampf gegen Nachwuchsmangel

In der Schweiz mangelt es an Nachwuchs sowohl bei Chauffeuren als auch bei Mechanikern. Viele Transportfirmen behelfen sich mit Grenzgängern oder angelernten Arbeitskräften. Schöni fühlt sich auch hier zum Gegensteuern verpflichtet. Seine Firma beteiligt sich zusammen mit der Stiftung Wendepunkt am Aufbau einer – in das neue Logistikzentrum in Rothrist integrierten – Berufsschule. In ihr sollen auch schwächere Schüler eine neuartige Lehre absolvieren können, welche die Grundkenntnisse für die Tätigkeit als Chauffeur, Logistiker und Mechaniker vereint. «Diese Leute werden bestimmt nie arbeitslos», ist Schöni überzeugt.