

Extrablatt

175 Jahre L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH – vom regionalen Fuhrbetrieb mit Pferdefuhrwerk zum internationalen Logistikunternehmen.

Immer in Bewegung
175 Jahre
Wackler
Seit 1846

Liebe Leserin, lieber Leser,

175 Jahre Wackler. Wir sagen es Ihnen ganz offen: Darauf sind wir sehr, sehr stolz. Denn unsere Familie hat es geschafft, dieses Unternehmen über Generationen erfolgreich weiterzuentwickeln, durch schlechte Zeiten zu führen und wachsen zu lassen. Wie wir das bewerkstelligt haben? Indem wir zusammenhalten, uns kontinuierlich austauschen, Ideen kreieren, Ziele setzen und dann machen. Wir sind Unternehmer durch und durch und wollen etwas bewegen. Lange Entscheidungswege und ewige Diskussionen sind nicht unser Ding.

Ein weiterer Erfolgsfaktor ist, dass jeder von uns den richtigen Platz in der Gruppe gefunden hat, wo er seine Stärken voll einsetzen kann. Rationalität, Kreativität und soziales Engagement – die Mischung macht's. Das gilt natürlich nicht nur für uns als Familie, sondern ebenso für unsere Mitarbeiter. Viele von ihnen sehen unsere Unternehmen als Familie an – auch das macht uns stolz.

Gerne hätten wir in diesem Jahr mit allen im großen Stil gefeiert. Ein historischer Jahrmarkt, ein Tag der offenen Tür, Veranstaltungen im Friederike-Wackler-Museum, Feiern mit Mitarbeitern und Geschäftspartnern. Die Planungen liefen bereits Anfang 2020 auf Hochtouren. Die Pandemie hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht. Aber wer uns kennt, weiß, dass wir flexibel

sind. Und so haben wir umdisponiert, denn natürlich feiern wir unser Jubiläum – nur etwas anders.

Unter dem Motto **„Tradition, Generation und Innovation“** veranstalten wir eine Talkreihe im Friederike-Wackler-Museum. Halten Sie sich den 16. März, den 22. Juni und den 21. September am besten schon einmal frei, denn wir konnten ganz besondere Referenten gewinnen. Lukas Petrasch, Geschäftsführer bei Cargoboard und Gewinner des Global Student Entrepreneur Awards, Nicola Buck, Geschäftsführerin bei Buck & Hirmer sowie Walter Jerusalem, Geschäftsführer bei Zeller + Gmelin sind mit dabei – und wir natürlich auch. Seien Sie gespannt. Die Filstalwelle streamt live und zeichnet alles auf, so dass Sie auch zu einem späteren Zeitpunkt die Möglichkeit haben, sich die Veranstaltungen anzusehen. Auch über unterschiedliche Social-Media-Kanäle wie Instagram und Facebook erfahren Sie Wissenswertes über Wackler, die Geschichte und Menschen. Schauen Sie auch hier mal rein.

Allein unser Extrablatt war von Anfang an geplant. Hier kommen alle zu Wort: die Schwarz-Familie genauso wie unsere Mitarbeiter. Freuen Sie sich auf Einblicke in unser traditionsreiches Unternehmen.

Ihre Familie Schwarz: Günter Schwarz, Gabriele Schwarz, Beate Schwarz, Oliver Schwarz, Maximilian Schwarz und Hildegard Schuster.

Editorial Familie Schwarz	1
Verband Spedition und Logistik Andrea Marongiu	2
Historischer Rückblick Günter Schwarz	4
Blick auf das Unternehmen Oliver und Maximilian Schwarz	6
Frauen bei Wackler Gabriele und Beate Schwarz	8
Arbeiten bei Wackler Mitarbeitende im Interview	12
Standort Wilsdruff Markus Hecker	18
Die Verkehrspolitik Nicole Razavi MdL BW	20

Das Haus Wackler ist gerüstet

Andrea Marongiu

Geschäftsführer des Verbandes Spedition und Logistik Baden Württemberg e. V.

Die Zukunft der Logistik kommt schneller als erwartet – das Haus Wackler ist gerüstet!

Wir schreiben das Jahr 2046 und blicken anlässlich des 200-jährigen Jubiläums des Hauses Wackler zurück in die Vergangenheit, ins Jahr 2021. Die Coronakrise hatte ganz Europa fest im Griff, doch die Logistikbranche hielt die Versorgung der Bevölkerung und der Industrie aufrecht. Auf die Politik war in diesen Tagen nicht immer Verlass: kurzfristig umgesetzte Grenzsicherungen ohne Ausnahmen für Lkw-Fahrer brachten auch die Logistikprofis an ihre Grenzen. Einmal mehr setzten sich nationale Alleingänge durch und missachteten die auf europäischer Ebene getroffene Vereinbarung der „green lanes“, der freien Fahrt für Waren und Güterverkehre.

Spannende Zeiten für die Logistik, die sich – trotz Pandemie – mit der größten technischen Wandlung auseinandersetzen musste. Entscheidungen von größter Tragweite waren zu treffen und dies an mehreren Fronten gleichzeitig: neue Antriebstechnologien, Digitalisierung, autonomes Fahren, Personalgewinnung, Gewerbeflächen für dringend notwendige Expansionen. Obwohl sich die öffentliche Meinung in Bezug auf die Logistik während der Pandemie sehr positiv entwickelte, blieben die Probleme der Branche,

„Wackler ist ein Aushängeschild für die mittelständische internationale Speditions- und Logistikbranche.“

wenn es darum ging, neue Logistikflächen zu erschließen. Kaum ein Bürgermeister lässt sich hierfür begeistern, obwohl die Bedeutung der Branche als wichtiger Standortfaktor überall bekannt ist.

Heute, im Jahr 2046 sind die Visionen von damals Realität. Ein Truckpilot der Firma Wackler macht sich mit seinem Brennstoffzellen-Lkw auf den Weg zur Autobahnanschlussstelle. Dort unterhält Wackler einen großen Übergabepunkt, in welchem auf der Autobahn autonom fahrende Lkw ankommen und in den Regional- bzw. Nahverkehr von „echten“ Fahrern übernommen werden. Eine größere Partie wird direkt beim Kunden zugestellt, der Rest geht ins Umschlaglager, von wo aus Paketroboter für die City bestückt werden. Flugdrohnen haben sich in den Städten nicht durchgesetzt und kommen eher in abgelegenen Gegenden zum Einsatz. Die rollenden Paketroboter indes laufen störungsfrei und wurden von der Bevölkerung gut aufgenommen ...

Gabi Schwarz hat mich gebeten, einige Zeilen für das „Extrablatt“ anlässlich des 175-jährigen Jubiläums des Hauses Wackler zu schreiben und da kam mir die Idee mit einem Rückblick aus dem Jahr des 200-jährigen.

Zurück ins heute. Die Logistik steht vor sehr spannenden Zeiten und ein Blick in die Szene der Startups zeigt, dass wir einiges erwarten dürfen. Weltweit kümmern sich geschätzt 40 Prozent der Startups um das Thema Mobilität in all ihren Facetten, von der Antriebstechnologie über den Bau von Fahr- und Flugzeugen hin zur Entwicklung von Algorithmen zur Verbesserung der Prozesse entlang der Transportkette. Bis vor Jahren abwegig erscheinende Visionen, wie die Versorgung von Städten über große Rohrleitungssysteme, werden inzwischen als Teil der Lösung für überirdische Verkehrswege diskutiert, die sich am Limit ihrer Kapazität befinden.

Über dem Limit sind vielerorts noch die Grenzwerte der Schadstoffe in der Luft, weshalb in den kommenden Jahren hohe Investitionen in alternative Antriebe anstehen. Die Logistikbranche ist sich ihrer Verantwortung auch beim Klimaschutz bewusst und verweist zu Recht auf die Errungenschaften der letzten Jahrzehnte, die in der öffentlichen Debatte oft vernachlässigt werden. So ist die deutsche Flotte eine der modernsten weltweit und der

Mix aus Technik und Fahrerschulungen hat die Durchschnittsverbräuche weit unter die 30-Liter-Marke gebracht; kurzum Unternehmer kaufen die Technik, die zur Verfügung steht. Im Bereich schwerer Lkw ist das Angebot an Dieselalternativen noch beinahe null, das wird sich jedoch bis 2030 stark ändern.

Im Bereich leichter Transporter und Lkw für die innerstädtische Logistik wird sich der Elektroantrieb durchsetzen. Bei den schweren Nutzfahrzeugen auf der Fernstrecke sehen Experten den Brennstoffzellenantrieb und den Einsatz künstlich erstellter Treibstoffe (Refuels); übergangsweise kommen die weiter optimierten Diesel- und Gasaggregate zum Einsatz. Insofern begrüßen Logistiker die Abkehr von der 100-Prozent-Elektro-Idee durch die Politik.

Beim im Rückblick beschriebenen autonom fahrenden Lkw gehen die Meinungen auseinander. Optimisten des Themas sehen diesen bis zum Ende des Jahrzehnts, kritische Stimmen sagen, die Technik sei nicht umsetzbar.

Wenn diese Fahrzeuge je Realität werden, kann die uns heute bekannte Transportwelt grundsätzlich auf den Kopf gestellt werden. Die zentral gesteuerten Lkw würden heute bestehende Geschäftsmodelle obsolet machen. Es kommt dann weniger auf logistisches Knowhow als vielmehr auf finanzielle Leistungsfähigkeit an, um die Investitionen in die Technik und Anschaffung der „Roboter“ und dazugehöriger Datenbanksysteme stemmen zu können.

Apropos Daten – hier dürfen wir in naher Zukunft Quantensprünge erwarten, eben wegen der zum Einsatz kommenden Quantencomputer. Diese werden in der Lage sein, gigantische Datenmengen in Echtzeit zu verarbeiten. Entlang der Transportkette werden alle Beteiligten noch enger verzahnt, und zwar beim Konsumenten beginnend, dessen nächster Bestellvorgang bereits prognostiziert werden kann – der größte Onlinehändler soll in dieser Disziplin schon heute ganz gut unterwegs sein. Jede kleinste Abweichung würde in Echtzeit eine Anpassung der ganzen Kette nach sich ziehen. Auch eine Lkw-Tour würde praktisch an jeder Kreuzung neu analysiert und bei Bedarf angepasst. Die Daten sind heute schon zum großen Teil vorhanden, der Quantencomputer in Kombination mit maschineller Mustererkennung (künstliche Intelligenz) ermöglicht die Verarbeitung.

Welche Rolle spielt der Mensch in der Logistik der Zukunft? Die Angst des Menschen, durch Roboter oder andere Technik ersetzt zu werden, besteht seit der industriellen Revolution und war damals wie heute unbegründet.

Die Zukunft wird uns neue Jobs bringen, von welchen wir heute kaum eine Vorstellung haben. Der Mensch wird auch in Zukunft Problemlöser sein und es werden Werkzeuge zur Verfügung stehen, die heute noch unbekannt sind. Voraussetzung ist eine gute Aus- und Weiterbildung, die die Menschen auf Flexibilität und Agilität vorbereitet. Die Logistik als Arbeitgeber in einer versorgungsrelevanten Branche ist und wird immer attraktiv bleiben für Menschen, die etwas bewegen wollen.

Aufgrund unserer langjährigen Zusammenarbeit mit dem Hause Wackler und der Familie Schwarz, sehen wir das Göppinger Traditionsunternehmen gut aufgestellt. Der Verband Spedition und Logistik profitiert seit vielen Jahren von der Expertise aus dem Hause Wackler. So verantwortete Günter Schwarz über 20 Jahre bis zum Jahr 2003 die Finanzen des Verbandes. Auch ihm ist es zu verdanken, wenn wir in diesem Jahr das neue Verbandshaus im Eigentum beziehen. Im Bereich der Aus- und Weiterbildung ist der VSL – Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V. sehr dankbar für das Engagement von Gabi Schwarz, die sich als Vorsitzende der Kommission für berufliche Bildung in Baden-Württemberg und im Bundesverband DSLV (Deutscher Speditions- und Logistikverband) für den Speditionsnachwuchs einsetzt.

Erfolgreiche Verbandsarbeit kann nur mit ehrenamtlichem Engagement funktionieren und so wundert es nicht, dass das Haus Wackler für den VSL – Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V. eine der ersten Anlaufstationen ist, wenn es darum geht, Politik, Presse und Öffentlichkeit Logistik live vor Ort zu zeigen. Dutzende Betriebsbesichtigungen in Göppingen haben dazu beigetragen, Spedition und Logistik ins richtige Licht zu rücken.

Sehr geehrte, liebe Familie Schwarz, liebes Wackler-Team,

ein weiterer Meilenstein in der spannenden Wackler-Geschichte ist mit dem 175-jährigen Jubiläum vollbracht. Im Namen des Vorstandes und der Geschäftsführung Ihres VSL – Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V. – gratulieren wir herzlichst und rufen Ihnen zu: Schreiben Sie Ihre Erfolgsgeschichte weiter! Wackler ist ein Aushängeschild für die mittelständische internationale Speditions- und Logistikbranche. Wir sind stolz darauf, Sie zu unseren Mitgliedern zählen zu dürfen und freuen uns schon heute auf die nächste Erfolgsmeldung aus Ihrem Hause.

Aus der Historie

1837 Christian Victor Lutz, Sohn eines Metzgerobermeisters aus Göppingen, gründet einen Personentransport mittels Pferdeomnibus zwischen Göppingen und Stuttgart.

1846 Der „Stuttgarter Bote“ widmet sich vermehrt der Güterbeförderung und Kontakte zu regional ansässigen „Fabrikanten und Geschäftsleuten“ werden ausgebaut. Das Unternehmen etabliert sich.

1867 Die Tochter von C. V. Lutz, Friederike, heiratet Ludwig Wackler aus Wasseralfingen. Dieser steigt ins Unternehmen ein.

1870 C. V. Lutz überträgt dem Schwiegersohn die Leitung des Fuhrbetriebes und zieht sich aus der Geschäftstätigkeit zurück. Die Firma wird in „Ludwig Wackler, Güterbeförderung“ umbenannt.

1876 Das Wohn- und Betriebsgebäude nebst Stallungen und Lager in der Davidstraße in Göppingen wird gebaut.

1880 Ein regelmäßiger Sammelgüterverkehr nach Mannheim wird ausgebaut, das erste Netzwerk in Zusammenarbeit mit einem Partnerunternehmen entsteht.

1885 Wackler erweitert das Angebot um den speziellen Möbeltransport.

1891 Im Alter von nur 51 Jahren stirbt Ludwig Wackler. Seine Ehefrau Friederike übernimmt die Leitung des Betriebes und führt die Geschäfte mit gleicher Tatkraft weiter.

1893 Am 29. März 1893 wird die Firma mit geänderter Bezeichnung „L. Wackler Witwe“ als Speditionsgeschäft in das Handelsregister des Amtsgerichtes Göppingen eingetragen.

1894 Wackler bekommt den ersten Telefonanschluss.

1898 Das Geschäftsvolumen weitet sich aus, so dass Friederike Wackler qualifizierte Unterstützung braucht und den 21-jährigen Carl Friedrich Jäger, Kaufmann, einstellt.

Unternehmer durch und durch

Günter Schwarz



*Günter Schwarz, Gesellschafter
der Firma Wackler Wwe. Nachf. GmbH*

Der Tag fängt bei Günter Schwarz um 6:10 Uhr an. Er radelt 5 Kilometer auf dem Heimtrainer, frühstückt und dreht eine Runde mit dem Familienhund Emmy. Und danach? Wie wohl nur wenige in seinem Alter verbringt der rüstige 84-Jährige seine Zeit nicht Daheim, sondern in der Firma. Zwar ist er 2004 aus dem operativen Geschäft ausgeschieden, aber seine Expertise ist nach wie vor gefragt. Seit 64 Jahren ist Wackler sein Lebensinhalt. Günter Schwarz hat das familiengeführte Unternehmen maßgeblich zu dem gemacht,

was es heute ist: ein erfolgreiches, modernes Logistikunternehmen mit rund 800 Mitarbeitern. Oft hörte er als Kommentar zu seinen Ideen: Du bist verrückt! Doch der eigensinnige Unternehmer ließ sich nicht beirren. Und es zeigte sich, dass er mit seinem Bauchgefühl, seinem Weitblick und seinem Drang, unabhängig zu sein, in den allermeisten Fällen richtig lag.

Dabei sieht es anfangs gar nicht danach aus, dass Günter Schwarz ins Familienunterneh-

men einsteigt. Er hat andere, eigene Pläne. Gegen den Willen seines Vaters Georg Schwarz macht er eine Lehre als Speditionskaufmann in Stuttgart und geht 1956 nach Hamburg, um bei einer Spedition zu arbeiten, die speziell auf das Überseegeschäft ausgerichtet ist. Von dort aus soll es nach Amerika weitergehen, wo er für das Unternehmen tätig sein soll. Daraus wird nichts. Seine ältere Schwester Inge Schwarz, die als kaufmännische Angestellte bei Wackler arbeitet, heiratet 1957 und hängt ihre Berufstätigkeit an den Nagel. Georg Schwarz zitiert seinen Sohn zurück nach Göppingen: Er will unbedingt, dass das Geschäft in Familienhand bleibt. So beginnt am 1. April 1957 für den 21-jährigen Günter Schwarz die Laufbahn bei Wackler „Rückblickend war es gut, dass ich eingestiegen bin, denn mein Vater war gesundheitlich angeschlagen und hatte wenig Energie, den damaligen wirtschaftlichen Aufschwung fürs Unternehmen zu nutzen“, erzählt Günter Schwarz.

Der Tag fängt bei Günter Schwarz um 6:10 Uhr an. Er radelt 5 Kilometer auf dem Heimtrainer, frühstückt und dreht eine Runde mit dem Familienhund Emmy

Voller Tatendrang

Anders als sein Vater hat Günter Schwarz den Drang, etwas zu bewegen. Er will am Aufschwung teilhaben und erkennt, dass die Zukunft dem Lkw- und nicht dem Bahnverkehr gehört. Er gründet sein eigenes Fuhrunternehmen, das er neben seiner Arbeit bei Wackler betreibt. Die Geschäfte laufen gut, die Industrie im Filstal prosperiert und Wackler profitiert: 1960 erwirtschaftet das Unternehmen erstmals eine Million Deutsche Mark. In diesem Jahr steigt auch Günter Schwarz Bruder Hans-Jörg mit in die Firma ein.

Es gibt keinen Stillstand für Günter Schwarz. Energisch bringt er den Betrieb voran, der kontinuierlich wächst. Auch privat ändert sich für ihn einiges: Ende 1962 heiraten er und Dagmar Lange. Doch selbst bei der Hochzeitsfeier im Hotel Hohenstaufen musste er mehrmals ans Telefon, um Geschäftliches zu regeln. Die Reihenfolge war für Günter Schwarz stets klar: erst das Unternehmen, dann das Privatleben. „Meine Frau hat das immer mitgetragen und viel Verständnis ge-

habt. Sie war das Rückgrat“, sagt der Unternehmer anerkennend. Sie nennt ihn „Herrn Ämtle“, denn ihr Mann ist ein Hans Dampf in vielen Gassen. Ein Netzwerker durch und durch. Als „Jungspund“, wie er sagt, tritt er Anfang der 70er-Jahre der Industrie- und Handelskammer Stuttgart bei. Diese hat zu der Zeit nur eine Geschäftsstelle in Göppingen, bevor sie selbstständige Bezirkskammer wird. 1981 wird er Vorsitzender des Verkehrsausschusses von der IHK-Region Stuttgart. Von 1989 bis 2004 ist er Präsident der Bezirkskammer Göppingen. Zudem ist Günter Schwarz von 1975 bis 2003 Vorstandsmitglied des Vereins Spedition und Logistik. Auch an der Fusion der Speditionsverbände Baden und Württemberg 2001 ist er maßgeblich beteiligt – und das sind nur einige Beispiele seiner Betriebsamkeit. Dem rührigen Unternehmer ist es wichtig, an den Verkehrs- und umweltpolitischen Diskussionen teilzunehmen und mitzubekommen, wohin die Entwicklung geht. Doch damit nicht genug. Zum 150-jährigen Jubiläum von Wackler erhält er das Bundesverdienstkreuz am Bande vom baden-württembergischen Verkehrsminister Hermann Schaufler. „Das war eine hohe Anerkennung meiner unternehmerischen Leistung“, stellt Günter Schwarz stolz fest.

Unternehmerische Meilensteine

Immer wieder stellt er seinen unternehmerischen Weitblick unter Beweis und erschließt 1969 ein neues Geschäftsfeld. Wackler bewirbt sich für die Müllentsorgung der Stadt Göppingen und erhält den Zuschlag. „Ein Meilenstein war, dass wir dieses Geschäftsfeld 1983 in ein eigenständiges Unternehmen, nämlich die ETG, ausgegliedert haben. Müllentsorgung und die Spedition passten einfach nicht mehr zusammen“, betont Schwarz. Auch die Gründung der CargoLine Gesellschaft, die er gemeinsam mit sechs weiteren Speditionen 1993 auf die Beine stellt, zählt er zu einem Meilenstein in seiner Karriere. Heute gehört die CargoLine zu einer der führenden Kooperationen für flächendeckenden Stückgutverkehr.

Beim Thema „Dresden“ fangen Günter Schwarz Augen an zu leuchten. „Das ist mein Baby“, bekennt er stolz. 45 Millionen Euro hat Wackler bis dato in den Standort nahe Dresden investiert – und es hat sich gelohnt. „Wilsdruff ist zur tragenden Säule von Wackler geworden“, freut sich Schwarz. Das Areal auf der Hühndorfer Höhe 2 wächst kontinuierlich und umfasst heute den Umschlag, zwei Lagerhallen sowie eine Gefahrguthalle, die seit Anfang Februar in Betrieb ist. Rund 250 Mitarbeiter sind hier beschäftigt. Dass

sich alles so positiv entwickelt hat, ist auch dem Niederlassungsleiter Markus Hecker zu verdanken, der von Anfang an mit dabei ist. Günter Schwarz kann den gebürtigen Saarländer für den Aufbau des Standorts gewinnen und beweist damit eine glückliche Hand bei der Personalwahl. Denn Hecker und vier Mitarbeiter krempeln die Ärmel hoch und stürzen sich 1991 in die Arbeit. „In den ersten Jahren haben wir viel improvisiert und einfach mal gemacht“, erzählt Schwarz und lacht verschmitzt. (Mehr über die 30-jährige Geschichte der Niederlassung auf Seite 18).

Günter Schwarz könnte noch stundenlang über sein prall gefülltes Unternehmerleben erzählen, doch das Telefon klingelt und zudem steht seine Tochter Gabriele Schwarz in der Tür – der nächste Termin steht an. Die Geschicke des Unternehmens haben nach wie vor Priorität.

Aus der Historie

1909 Carl Friedrich Jäger wird von Friederike Wackler zum Geschäftsführer bestellt. Als sie sich 1911, 65 Jahre alt, aus der Geschäftstätigkeit zurückziehen möchte, bietet sie ihm den Kauf ihres Unternehmens an. Er sieht sich mit dem Einverständnis von Friederike Wackler nach potenziellen Mitgesellschaftern um. Er findet sie in den Brüdern Johannes und Georg Schwarz. Eine neue Ära beginnt.

1912 Am 9. Februar erwerben die Brüder Johannes und Georg Schwarz zusammen mit Carl Friedrich Jäger den in der Davidstraße in Göppingen zum Verkauf stehenden Fuhrbetrieb „L. Wackler Witwe“ mit 31 Zugpferden und Wagenpark.

1921 Ein eigenes Lagerhaus mit Zollabfertigung wird gebaut und die ersten Automobile werden angeschafft.

1934 Der Fuhrpark besteht aus 28 Zugpferden und 12 Lastkraftwagen.

1938 Johannes Schwarz stirbt, Georg Schwarz zieht sich in den Ruhestand zurück. Josef Grohs und Georg Schwarz jun. erwerben die Firmenanteile.

1939 Der Zweite Weltkrieg beginnt. Viele Fahrzeuge, Anhänger und Gespanne werden beschlagnahmt.

Generation 4 und 5

Oliver und Maximilian Schwarz



Maximilian Schwarz ist seit Oktober 2020 im Unternehmen.

Normalerweise geht es bei Wackler leger zu, auch was das Outfit anbelangt. Doch zurzeit stehen die Zeichen auf Jubiläum. Oliver Schwarz (55 Jahre) und sein Sohn Maximilian (29 Jahre) erscheinen zum Interviewtermin in blauem Anzug, Weste und weißem Hemd. Im Anschluss ist ein Fotoshooting angesagt. Was 175 Jahre Wackler für sie bedeuten, wie es ist, in einem traditionsreichen Familienbetrieb in der 4. und 5. Generation tätig zu sein und wie ihr Einstieg ins Unternehmen war, darüber berichten sie im Gespräch.

Maximilian Schwarz, Sie sind im Oktober 2020 als Business Development Manager eingestiegen. Die ersten 100 Tage sind also rum. Wie waren die für Sie?

Maximilian Schwarz: Aus meiner Sicht sind die sehr gut gelaufen. Natürlich haben wir vorher alles gut vorbereitet, indem wir das

Anforderungsprofil, die Position und die Aufgaben klar definiert und abgesteckt haben, und zwar innerhalb der Familie und mit externen Coaches. Das war eine gute Ergänzung und sehr hilfreich, denn dadurch habe ich noch einmal andere Perspektiven aufgezeigt bekommen.

Herr Schwarz, war der Start ins Unternehmen 1997 für Sie genauso geschmeidig?

Oliver Schwarz lacht: Also, sagen wir mal so: Den Start von Maximilian haben wir deutlich professioneller gestaltet als meiner es damals war. Der verlief aus mehreren Gründen etwas holperig. Zum einen gab es kein Anforderungsprofil, zum anderen war es für mich schwierig, mich wieder unterzuordnen. Mit 28 Jahren hatte ich schon eine Niederlassung mit 70 Mitarbeitern geleitet, sie restrukturiert und saniert. Dann bin ich zu Wackler als stellvertretender Bereichsleiter in die Abteilung Internationale Spedition gekommen – das war schon eine Umstellung. Zumal diese Abteilung in Stuttgart und nicht in Holzheim untergebracht war. So hatte ich keinen direkten Draht, der Informationsfluss war zäh und ich fühlte mich ein Stück weit abgeschnitten. Einen Mentor hatte ich nicht und ich musste mich alleine durchboxen. Es war eine andere Zeit.

Haben Sie je daran gedacht, das Handtuch zu schmeißen?

Damals habe ich zu meinem Vater gesagt, dass ich aussteige, wenn es für mich nicht weitergeht. Ich bin ungeduldig und möchte gern Dinge bewegen. Zum Glück wurde 1999 die Stelle als Kaufmännischer Leiter frei. Die Arbeit mit Zahlen, Daten und Fakten hat mir Spaß gemacht und es war von Vorteil, die Firma aus dieser Position heraus kennenzulernen.

Oliver Schwarz, Geschäftsführer der Firma Wackler Wwe. Nachf. GmbH



Haben Sie die Ungeduld Ihres Vater geerbt?

Maximilian Schwarz lacht: Ein Stück weit schon. Aber wir ticken auch in anderen Punkten ähnlich, zum Beispiel in puncto Durchsetzungskraft und -willen. Wir finden beide schnell Lösungen, wollen unsere Ziele erreichen, sind flexibel und schnell.

Oliver Schwarz: Wobei ich manchmal auch etwas bremsen und über Sachverhalte erst einmal nachdenken muss. Da merkt man den Generationsunterschied. Unser Unternehmen bietet so viel Potenzial und es gibt so viele Ideen, da müssen wir aufpassen, dass wir uns nicht überschlagen.

War es immer klar für Sie, dass Sie ins Familienunternehmen einsteigen?

Oliver Schwarz: Ja, absolut. In den Sommerferien habe ich bei Wackler gearbeitet. Dann habe ich mir während der Studienzzeit ganz bewusst Betriebe aus anderen Branchen ausgesucht, um herauszufinden, ob die etwas für mich sind. Auch Konzernluft habe ich geschnuppert und musste feststellen: Der Mittelstand ist genau richtig für mich. Keine Grabenkämpfe, schnelle und direkte Entscheidungswege. Das macht mir Spaß.

Maximilian Schwarz: Für mich stand es schon vor dem Abitur fest, dass ich später im Familienbetrieb arbeiten möchte. Ich bin mit dem und im Unternehmen groß geworden und schon als kleiner Bub mit dem Stapler rumgefahren. Zu Hause war das Geschäft immer präsent. So habe ich auch früh gelernt, was es heißt, Verantwortung zu übernehmen. Ein Wert, der bei uns groß geschrieben wird. Nichtsdestotrotz habe ich mir gründlich überlegt, was ich will. Ich habe wie mein Vater in anderen Bereichen gejobbt, Erfahrungen im Ausland gesammelt und drei Jahre als logistischer Unternehmensberater in Berlin gearbeitet.

**„Ich musste feststellen:
Der Mittelstand ist
genau richtig für mich.
Keine Grabenkämpfe,
schnelle und direkte
Entscheidungswege.
Das macht mir Spaß.“**

Oliver Schwarz

tet. Dort habe ich auch Kunden aus Konzernen betreut und festgestellt, dass mich Konzerne nicht reizen. Machtkämpfe und sich langsam drehende Mühlen – das ist nicht meins.

Haben Sie Ihren Sohn beeinflusst, dass er zurückkommt?

Oliver Schwarz: Nein, ich habe ihn nie in diese Richtung gedrängt, Erwartungen geäußert oder Druck aufgebaut. Vielmehr war ich gespannt, wie er sich entscheiden wird. Wahrscheinlich hat es deswegen funktioniert.

Onkel, Cousinen, Töchter, Söhne, Väter: Alle arbeiten im Familienunternehmen zusammen. Wie erleben Sie das?

Oliver Schwarz überlegt kurz: Es ist manchmal anstrengend und mit Familienmitgliedern läuft es anders als mit Geschäftsführern, mit

denen man sonst nichts zu tun hat. Wir haben es bislang immer geschafft, zumindest in meiner Erinnerung, dass wir uns sachlich auseinandersetzen und nicht persönlich werden – auch wenn wir unterschiedlicher Meinung sind. Unsere Familie hat ein großes Verantwortungsgefühl für die Mitarbeiter. Meine Tür steht immer offen und alle wissen, dass sie zu mir kommen können. Wenn jemand in Not gerät, unterstützen wir so gut wir können.

Maximilian Schwarz: Ich glaube, es klappt gut, weil wir ehrlich miteinander umgehen. Themen und Ideen werden angesprochen, diskutiert, abgestimmt, abgewogen und dann entscheiden wir, wie es weitergeht.

Seit 175 Jahren geht es immer weiter. Was bedeutet für Sie das diesjährige Jubiläum?

Oliver Schwarz: Was wir und die Generationen vor uns geleistet haben, darf uns stolz machen. Ich persönlich schwelge allerdings nicht so sehr in der Vergangenheit, sondern schaue nach vorn. Was können und müssen wir tun, um das Unternehmen erfolgreich in die Zukunft zu führen? Deswegen bin ich sehr froh, dass mit Maximilian die fünfte Generation in die Firma eingestiegen ist.

Maximilian Schwarz: Für mich ist es schön, auf diese langjährige Tradition zurückzublicken. Aber letztlich gilt es, sich Tag für Tag und auch in Zukunft zu beweisen.

*Beate Schwarz (links) und
Gabriele Schwarz (rechts)
im Friederike-Wackler-Museum*



Frauen bei Wackler – die weibliche Perspektive

Gabriele und Beate Schwarz

Dass Friederike Wackler (1846 – 1933) je die Leitung der Spedition und des Möbeltransports übernehmen würde, war nicht geplant. In der patriarchalisch geprägten Gesellschaft des 19. Jahrhunderts lag das Unternehmertum fest in Männerhand. Frauen hatten sich ausschließlich um das Wohl ihrer Familie zu kümmern. Dennoch gab es einige, wenige Ausnahmen, zu denen auch Friederike Wackler zählt. Als ihr Mann Ludwig 1891 starb, nahm sie im wahrsten Sinne des Wortes die Zügel in die Hand und führte das Fuhrgeschäft erfolgreich fort. Sie hatte „a Gosch wie a Schwert“ und konnte sich durchsetzen. Ob das heute auch noch nötig ist und was die Schwestern Gabriele und Beate Schwarz daran schätzen, im Familienunternehmen zu arbeiten, erfahren Sie im Interview.

Friederike Wackler musste hart dafür kämpfen, in einer männerdominierten Branche akzeptiert zu werden. War es beruflich gesehen je ausschlaggebend für Sie, ob Sie Frau oder Mann sind?

Beate Schwarz: Nein, es kam immer ganz allein auf die Qualifikation an. Bei unserer 96-jährigen Tante Hildegard Schuster liegt die Sache anders. Sie musste 1954 auf Drän-

Beate Schwarz

„Wandel und Wechsel liebt, wer lebt.“

1988 – 1992 Studium Unternehmensführung und Logistik an der Fachhochschule in Geislingen.

1993 – 1995 Abteilungsleitung EDV/Organisation bei der Stadtreinigung Holtmeyer in Osnabrück.

1995 Eintritt ins Familienunternehmen als Abteilungsleiterin für Abrechnung und EDV bei der ETG (Entsorgung + Transport GmbH).

1999 Prokura und Bereichsleitung.

2003 Geschäftsführerin der ETG.

2007 Geschäftsführerin der Fetzer Rohstoffe + Recycling GmbH.

2009 Geschäftsführerin der Holding, Schwarz GmbH & Co KG und der PET Recycling GmbH.

gen ihres Großvaters Johannes Schwarz als Prokuristin die bahnamtliche Rollfuhr übernehmen. Tante Hildegard verlud Sendungen für die Fuhrleute, machte Vesper und erledigte die Abrechnungen – bis spät abends, auch an Weihnachten. Die Arbeit und die Männer fand sie schrecklich, wie sie mir erzählte. Sie hatte das Gefühl, dass sie als Frau in der Männerwelt nicht geschätzt wurde.

Übrigens hat es für unseren Vater zunächst schon eine Rolle gespielt, dass ich nur als Mädchen auf die Welt gekommen bin, denn eigentlich hätte ich ein Junge sein sollen. Deswegen wurde auch drei Tage lang nach meiner Geburt die Fahne im Garten nicht gehisst, wie es bei uns üblich ist.

Gabriele Schwarz: Das ist halt eine andere Generation mit einem anderen Rollenverständnis. Dennoch war unser Vater immer sehr weitblickend. Als es keine männlichen Nachfolger in unserer Familie fürs Unternehmen gab, hat er geschaut, wie er die Geschäftsführung an uns weitergeben kann. 2004 ist er aus dem operativen Geschäft ausgeschieden, aber er hat den Generationenwechsel noch 10 Jahre lang begleitet. Das hat uns sehr geholfen und wir konnten genauso wie unser Cousin Oliver Schwarz von seinen jahrzehntelangen Erfahrungen profitieren.

Sie sind beide schon seit 25 Jahren in führenden Funktionen in der Schwarz-Gruppe tätig. Was schätzen Sie an Ihrer Position als Unternehmerinnen?

Beate Schwarz: Dass ich in der Lage bin, mir die Aufgaben auszusuchen, die mir liegen und den Rest zu delegieren. Ich arbeite gerne mit Menschen zusammen, finde heraus, wo sie ihre Stärken haben, entwickle sie weiter und setze sie so ein, dass wir ein maximales Ergebnis erzielen. Ich kann gestalten und Ideen einbringen, spannende Bereiche vorantreiben, kurzum auch meine Kreativität ausleben.

Gabriele Schwarz: Ich schätze es, dass jeder seine Aufgaben hat, die ihm Spaß machen und seinen Begabungen entsprechen. Durch meine soziale Ader bin ich als Ausbildungsverantwortliche genau an der richtigen Stelle. Und auch die Leitung des Friederike-Wackler-Museums liegt mir sehr am Herzen. Da erlebe ich so viele schöne Momente, zum Beispiel als mich im letzten Jahr ein Herr aus dem Rheinland anruft und mir erzählt, dass er das Museum mit seinem 94-jährigen Vater besuchen möchte. Denn dessen Vater, der Fuhrknecht Jakob Johann Mayer, war viele Jahre lang bei Wackler tätig. Ein Bild von ihm aus dem Jahr 1913 ziert unsere Chronik „schwarz auf weiß“. Auch unsere Veranstaltungsreihe „Kinder, Kapital, Karriere“ war ein Highlight.

Was finden Sie in Ihrem Alltag schwierig?

Gabriele Schwarz: Eine Trennung zwischen privat und beruflich gibt es bei mir nicht – das Geschäft ist immer mit dabei. Das erlebe ich oft als belastend. Wir stehen in der Öffentlichkeit und werden genau beobachtet. Natürlich bin ich durch die jahrelange Erfahrung gelassener geworden und vieles ist nicht mehr schwierig. Abgesehen von der Zusammenarbeit mit manchen Männern. Ich beobachte immer wieder, wie anders sie ticken und es fällt mir schwer, mich darauf einzustellen. Da prallen meine spontane, impulsive Art und rationale Sachlichkeit aufeinander.

Beate Schwarz: Als die Kinder noch klein waren, war es die zeitliche Taktung. Es kam nie wie geplant, ständig wurde alles wieder geändert. Das war anstrengend. Im Unternehmen ist es für mich nach wie vor eine Herausforderung, zwischen den verschiedenen Firmen und Aufgaben zu wechseln. Ich bin permanent gefordert, eine andere Rolle einzunehmen und mit diesem Kopf zu agieren – aber das hält fit!

In den letzten Jahrzehnten haben Sie viel angestoßen und auf den Weg gebracht. Welche Wünsche und Ziele haben Sie aktuell?

Gabriele Schwarz: Für mich ist es wichtig, die Schwarz-Akademie zu digitalisieren und dass wir als Arbeitgeber für junge Leute weiterhin attraktiv bleiben.

Beate Schwarz: Zu meinen Zielen gehört die Weiterentwicklung neuer strategischer Geschäftsfelder und das Vorantreiben der Digitalisierung. Was mir spontan als Wunsch einfällt: mehr Wertschätzung für unsere Dienstleistungen. Wie respektlos unsere Mitarbeiter manchmal behandelt werden, ist unfassbar. Und natürlich wünsche ich mir, unser Familienunternehmen an die Kinder zu übergeben, es weiter auszubauen und nach vorne zu bringen. Damit es immer weitergeht und wir auch noch das 200-jährige Jubiläum feiern können.

Gabriele Schwarz

„Wer Menschen führt, muss Menschen lieben.“

1984 – 1986 Lehrjahre bei der Spedition Andreas Schmid in Gersthofen.

1987 – 1991 Studium der Verkehrsbetriebswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten „Güterverkehr und Logistik“ in Heilbronn.

1992 – 1995 Spedition Bruhn in Hamburg und Spedition Deugro in Frankfurt.

1995 Eintritt ins Unternehmen im Bereich Controlling bei Wackler.

1996 Abteilungsleitung Lagerlogistik.

2005 – 2008 Bereichsleitung Personal.

2009 Prokuristin der Schwarz-Gruppe, Leitung Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Bildung.

2014 Gründung des Friederike-Wackler-Museums in Göppingen.

2016 Gründung der Schwarz-Akademie.



Oliver Schwarz

Georg Schwarz

Georg Schwarz jun.

Günter Schwarz

Gabriele Schwarz

Immer in Bewegung
Seit 1846

175 Jahre Wackler

WACKLER

Spedition & Logistik

Maximilian Schwarz



Johannes Schwarz

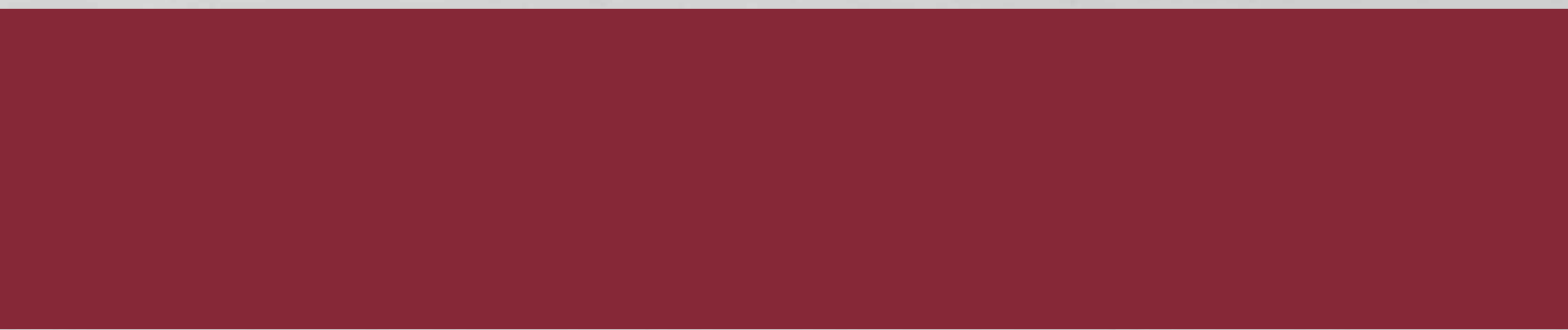
Karl Schwarz

Carl Friedrich Jäger

Beate Schwarz



Hildegard Schuster



Abschied nach fast 50 Jahren

*Hermann Staudenmaier,
erst Speditionskaufmann,
dann Leiter der IT-Abteilung
bei Wackler Spedition & Logistik,
geht nach 47 Jahren in Rente*

Hermann
Staudenmaier



Für Hermann Staudenmaier ist Schluss. Nach 47 Jahren bei Wackler Spedition & Logistik in Holzheim geht der Leiter der IT-Abteilung im Herbst 2020 in Pension. „Mit Wehmut“, wie der 64-Jährige sagt.

Für ihn gab es nie einen Grund, das Unternehmen zu wechseln. Im Gegenteil. „Sowohl Günter Schwarz als auch mein heutiger Chef Oliver Schwarz waren immer fair und wertschätzend, der Job hat mich gefordert und mir Spaß gemacht und mit den Kollegen bin ich gut ausgekommen. Warum sollte ich einen anderen Arbeitgeber suchen?“, lautet Staudenmaiers Bilanz.

Auf eine Zeitungsannonce von Wackler bewarb sich der damals 17-Jährige auf die Ausbildungsstelle zum Speditionskaufmann. Günter Schwarz stellte ihn ein und vom

ersten Tag an gefiel es dem jungen Mann im Unternehmen. In der EDV-Abteilung, dem letzten Bereich seiner zweijährigen Lehre, blieb er. Hier hatte er mit Technik in Verbindung mit den Geschäften der Spedition und Logistik zu tun. Für Staudenmaier die perfekte Kombination. „Damals haben wir Daten noch auf Lochkarten gespeichert“, erinnert er sich und lacht.

Meilensteine

Die Entwicklung in der IT war rasant und in den darauf folgenden Jahrzehnten gestaltete er die IT-Abteilung bei Wackler mit. „Immer waren wir in Bewegung“, berichtet Staudenmaier. Meilensteine waren für ihn der Wechsel auf andere Betriebssysteme, der Postleitzahlenwechsel 1993, der Jahrtausendwechsel sowie die Einführung einer neuen Finanz-

buchhaltung und Kostenrechnung. Die Verantwortung als Leiter der IT-Abteilung bedeutete aber auch, immer in Bereitschaft zu sein – auch nachts. Heute lassen sich viele Probleme dank moderner Technik aus der Distanz lösen. Damals musste Staudenmaier dafür von seinem Wohnort Böhmenkirch nach Holzheim fahren, egal zu welcher Uhrzeit. „Darauf hätte ich verzichten können, aber das war halt üblich“, erzählt Staudenmaier auf seine ruhige, gelassene Art.

Die Übergabe an seinen Nachfolger hat er vorbereitet und früh angefangen, sämtliche Aufgaben zu dokumentieren. Wo manche nach so langer Zeit nicht loslassen können, kann Staudenmaier seine Arbeit gut abgeben. Auch wenn ihm seine Kollegen fehlen werden, freut er sich auf mehr Zeit mit seiner Familie. „In jedem Ende steckt auch ein Neuanfang“, lautet sein Motto.



*Manfred Koppik,
erst Lkw-Fahrer,
dann Schichtleiter im Umschlag,
war 41 Jahre bei Wackler*

Miteinander durch dick und dünn

Manfred Koppik

Eigentlich wollte Manfred Koppik nur Übergangsweise bei Wackler bleiben. Eigentlich. Nach der ersten Tour mit dem Lkw war ihm klar, dass ihm die Arbeit gefällt – und Koppik blieb 41 Jahre. Von 1979 bis 1999 war er hauptsächlich und gern in Ostdeutschland unterwegs, nahm politische Belehrungen an der Grenze zur DDR in Kauf und ließ sich nichts gefallen. „Für mich war es der Reiz des Verbotenen, in ein Land einzureisen, das sonst komplett verriegelt war“, erzählt Koppik, den seine Arbeitskollegen alle nur „Fury“ nannten. Was ihm sonst noch an der Arbeit als Fahrer gefiel? „Die Fracht quatscht nicht“, antwortet Koppik ernst.

Kalisalz, Möbel, Konserven, Schnaps – Koppik, der gelernte Sanitärinstallateur, transportierte alles. Eine anstrengende Zeit mit vielen

Stunden auf dem Bock. „Früher konnten wir noch mit den Fahrzeiten mogeln. Das geht heute nicht mehr“, gesteht der 64-Jährige. Nach 20 Jahren als Fahrer kam der Bruch: Koppik verlor seinen Führerschein. Da sein damaliger Chef Günter Schwarz ihn als guten Mitarbeiter schätzte, bot er ihm einen Job im Umschlag an, wo er 10 Jahre als Schichtleiter arbeitete. Zuerst vermisste er das Fahren, dann war ihm der geregelte Arbeitsalltag im Lager lieb.

Rückhalt in schwerer Zeit

Hoch her ging es bei Diskussionen im Betriebsrat, in dem er sich engagierte. „Wir haben uns gestritten und wieder vertragen. Es wäre doch schlimm, wenn es nur eine Mei-

nung gäbe“, betont Koppik. Dass sein Vorgesetzter Oliver Schwarz alle Standpunkte ernst nahm, mit ihnen diskutierte und auf dieser Grundlage entschied, rechnet er ihm hoch an – wie vieles andere auch. Als Koppik 2010 seine Frau verlor und er in eine schwere persönliche Krise stürzte, gab ihm das Unternehmen Rückhalt. Oliver Schwarz kümmerte sich um seinen Umzug, griff ihm finanziell unter die Arme und ermöglichte eine Reha im Klinikum Christophsbad in Göppingen, unter der Prämisse, dass er erst wiederkommen solle, wenn er gesund sei. „Allein hätte ich das nicht geschafft“, unterstreicht Koppik. Er sieht Wackler als große Familie, in die er aufgenommen wurde und wo er immer ein offenes Ohr fand.

Bis 2020 arbeitete Koppik im Umschlag, dann ging er nach insgesamt 47 Jahren Berufstätigkeit in den wohlverdienten Ruhestand. Was man so Ruhestand nennt. Denn ganz ohne Arbeit mag er nicht sein und das Rumsitzen liegt ihm nicht. Ein Freund hat ihn für Hausmeisterarbeiten auf 450-Euro-Basis eingestellt. Hecken schneiden, Fenster putzen, Parkplätze räumen, Rasen mähen, Schnee schippen: Koppik, der gebürtig aus dem an Holzheim grenzenden Ort Schlat stammt, übernimmt alles, was gerade anfällt. Auch bei Wackler ist er nach wie vor im Einsatz. Jede Woche putzt er die Lagerhalle und alle zwei Wochen die Rampen. Das will er machen „solange ihn die Knochen tragen“, wie er lachend feststellt.

Auf der Straße ist er sein eigener Chef

Gerhard Wolf

Wie Manfred Koppik ist Gerhard Wolf ein Urgestein. Seit 1988 ist er für Wackler als Berufskraftfahrer im Nahverkehr unterwegs. Das Ganze kam über einen Disponenten ins Rollen, der Wolf darauf ansprach, ob er nicht Lust habe, bei Wackler zu arbeiten. „Da ich mir das vorstellen konnte, bin ich ein paar Tage mitgefahren und habe dann entschieden, zu bleiben“, erzählt Wolf, der gelernter Bauschlosser ist und 5 Jahre für eine andere Spedition gefahren ist, bevor er zu Wackler wechselte. Den Ausschlag gab der bessere Lohn sowie die längeren, unterschiedlichen Tagestouren, die er heute im Raum Tübingen fährt. Nachttouren und der Fernverkehr waren für Wolf keine Optionen. „Wissen Sie, wenn man eine Freundin hat und dann für eine Woche oder ein paar Tage weg ist, ist das nicht so schön. Und im Lkw zu schlafen, ist nicht mein Ding“, erklärt Wolf auf seine ruhige Art.

Morgens um 6 Uhr fängt Wolfs Arbeitstag an, zwischen 17:30 und 18 Uhr ist Feierabend. In dieser Zeit fährt er mit seinem 40-Tonner 4 bis 5 Kunden an und liefert Ware aus und holt sie ab. Dabei muss er ordentlich anpacken, denn beim Abladen bewegt er Schwergewichte bis zu einer Tonne mit der Hebebühne und dem Hubwagen. Die Überstunden, die sich bei seinen 11-Stunden-Schichten ansammeln, feiert Wolf alle 4 Monate ab. „Dann kann ich einfach mal eine Woche zu Hause bleiben. Das finde ich gut“, meint der 58-Jährige.

Gut findet er auch, dass er als Lkw-Fahrer sein eigener Chef ist. Er kann sich die Arbeit einteilen, wie er möchte. Einzige Voraussetzung ist, dass er alle Aufträge termingerecht erledigt. Was er ebenfalls schätzt, ist der Kontakt zu den Kunden, aus dem mit den

Jahren sich teilweise sogar Freundschaften entwickelt haben. Und dann ist da noch der Reiz des Fahrens. „Das macht mir immer noch Spaß. Außerdem freut mich die Anerkennung, die ich bekomme, wenn ich mit dem Lkw irgendwo schnell reinkomme, wo andere eine dreiviertel Stunde rangieren“, sagt Wolf bescheiden. Dass er ein absoluter Fahrprofi ist, zeigt sich auch in seiner Unfallstatistik: 2013 erhielt er eine Auszeichnung für 25 Jahre unfallfreies Fahren. Bereits da hatte er eine Million Kilometer für Wackler auf dem Tacho. Heute, nach 33 Jahren, sind es 1,4 Millionen Kilometer und ein Auffahrunfall, der glimpflich ausging.

Wackler ist wie eine Familie

Nach wie vor gefällt es Wolf, bei Wackler zu arbeiten. „Sonst wäre ich nicht so lange geblieben“, stellt er trocken fest. Als langjähriger Fahrer habe er „einen gewissen Stellenwert“, wie er es ausdrückt. In der Spedition, die für ihn wie eine Familie ist, kennt ihn jeder. Er ist der langjährigste Berufskraftfahrer bei Wackler.

In den letzten Jahrzehnten hat sich viel in dem Berufsbereich verändert, allein in puncto Digitalisierung. „Früher mussten wir beim Kunden fragen, ob wir sein Telefon benutzen dürfen, um in der Spedition anzurufen, oder eine Telefonzelle suchen. Wenn ich Pech hatte, warteten noch 5 Leute vor mir und ich hatte kein Kleingeld in der Tasche. Heute sind wir alle übers Handy erreichbar und über GPS weiß man immer, wo der Lkw gerade fährt oder steht“, gibt Wolf Auskunft. Die meiste Kommunikation läuft allerdings schriftlich über den Scanner, den er mit dabei hat. Auch das Navigationssystem gehört heute zum Standard, der Wolfs Alltag leichter macht. „Nach Straßenkarte zu fahren, war schon heikel, denn ich musste fahren, gucken, fahren, gucken“, erklärt Wolf, der nach 33 Jahren zufrieden ist mit seinem Beruf und seinem Arbeitgeber – was für eine positive Bilanz.

Gerhard Wolf,
Berufskraftfahrer im Nahverkehr



Jana Hahn,
Fachkraft im Umschlag



Jana Hahn

Klare Ansage

Dass Jana Hahn nicht auf den Mund gefallen ist, merkt man sofort. Eine wichtige Eigenschaft, mit der man sich im Lager einer Spedition Respekt verschafft. Damit hatte die energische Frau nie ein Problem, sonst wäre die gebürtige Tschechin wohl kaum 25 Jahre bei Wackler geblieben. Wie sie zu Wackler kam? 1996 jobbte sie nebenbei in einer Kneipe in Ursenwang, wo auch Wackler-Mitarbeiter ihr Feierabendbier tranken. Sie kannten Jana Hahns „große Gosch“ und gaben ihr den Tipp, sich bei Wackler zu bewerben. Denn zu der Zeit suchte sie eine neue Stelle, da ihr Jahresvertrag bei Hugo Boss auslief. Wackler und sie wurden sich einig. Seitdem ist die heute 60-Jährige im Umschlag und verantwortlich dafür, dass im Bereich Nahverkehr alles rund läuft.

Dafür sorgt sie schon seit vielen Jahren in der Spätschicht von 13 bis 21 Uhr. Jana Hahn hat alles im Blick. Dank ihrer langjährigen Erfahrung sieht sie, wenn Gewichtsangaben nicht stimmen und achtet darauf, dass keine Bar-

codes vertauscht werden. Wenn Fahrer sich nicht auskennen, packt sie beim Ausladen mit an – der Umgang mit Hubwagen und Stapler gehören zu ihrem Alltag. Zwischen 13 und 20 Kilometer läuft sie pro Schicht. „Ich brauche Bewegung. Büroarbeit ist nichts für mich“, gibt Jana Hahn klar zu verstehen. Auch Hektik und Stress muss sie haben, sonst wird der quirligen Frau langweilig.

Einziges Frau im Umschlag

15 Mitarbeiter hat sie in ihrer Schicht – alles Männer, was für Jana Hahn nie ein Problem war. Im Gegenteil. „Mit Männern arbeite ich lieber als mit Frauen“, erzählt sie. Vielmehr war es so, dass manche Männer Schwierigkeiten hatten, sich von einer Frau etwas sagen zu lassen. Dann gab es eine klare Ansage von ihr und die Sache war geritzt. Klar, der Ton auf dem Lager ist rau und es geht auch laut zu. „Ein Fahrer hat mir mal erzählt, dass er mich bis zur Tankstelle gehört hat“, erin-

tert sich Jana Hahn und lacht herzlich. Sie hat sogar erlebt, dass Mitarbeiter zum Chef gegangen sind, weil sie Angst vor ihrer energischen Art hatten. Dahingegen ist sie für die Azubis „wie eine Mama“, wie sie selbst sagt. Gibt es Probleme, kommen die jungen Leute zu ihr. Bis heute ist Jana Hahn die einzige Frau bei Wackler, die über so einen langen Zeitraum im Lager gearbeitet hat. Ihre Mitarbeiter sind froh, dass sie da ist und für einen reibungslosen Ablauf sorgt.

Für Jana Hahn war immer klar, dass sie bei Wackler bleibt. „Hier kenne ich meine Arbeit und die Kollegen“, betont sie. Nur 10 Minuten mit dem Rad sind es von ihr Zuhause bis zur Spedition. Ein weiteres Plus, das sie zu schätzen weiß. Auf Wackler als Arbeitgeber lässt sie nichts kommen. „Hut ab“, lautet ihr Fazit. „Wackler kümmert sich.“ In 3 oder 4 Jahren geht Jana Hahn in Rente. So genau weiß sie das noch nicht. „Vielleicht komme ich danach als Aushilfe, dann kann ich mein 30-jähriges Jubiläum feiern.“

*Mouhoussinou Aliou-Aboubakar,
Auszubildender zum Berufskraftfahrer*

Angekommen

Mouhoussinou
Aliou-Aboubakar



Mouhoussinou Aliou-Aboubakar macht bei Wackler eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Das klingt erst einmal nicht besonders spektakulär. Hört man seine bewegende Geschichte, wie er zum Unternehmen kommt, ist man zutiefst berührt.

Babs, wie ihn hier alle nennen, stammt aus Togo, wo seit 50 Jahren eine Militärdiktatur herrscht. „Ein kleines, gefährliches Land“, wie der 32-Jährige es formuliert. Bedrohlich wird es für ihn, als er aufgrund von Nachbarschaftsstreitigkeiten – es geht um ein Stück Land – 2016 verhaftet werden soll. Er flieht zu einem Bekannten nach Libyen, wo er 4 Monate bleibt. „Dort war Krieg und das Leben war sehr unsicher“, berichtet Babs. Zurück kann er nicht und so entscheidet er, sich in einem Flüchtlingsboot nach Europa abzusetzen. 1000 Euro muss er für die riskante, lebensbedrohliche Überfahrt bezahlen. „Von 3 Schlauchbooten sind nur 2 angekommen“, erzählt der junge Mann. Welches Elend er erlebt, lässt sich nur erahnen.

Glücklicherweise geht es für ihn weiter: Zuerst kommt er in ein Auffanglager nach Salerno, dann nach Karlsruhe, Heidelberg und Mehrstetten auf die Schwäbische Alb. „Dort habe ich 5 Monate gelebt und im Kindergarten des Flüchtlingslagers gearbeitet. Mit den

Kinder zu spielen, war toll“, bekräftigt Babs und strahlt. Als er danach nach Heiningen kommt, steht für ihn fest, dass er Deutsch lernen will.

Täglich fährt er mit Bus und Bahn nach Stuttgart, um an einem Deutsch-Kurs des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge teilzunehmen. „Sprachen zu lernen, fällt mir leicht“, sagt er. Neben Englisch und Französisch spricht er die afrikanischen Sprachen Cchamba, Kotokotoli, Hausa und Akan. Vor seiner Flucht aus Togo arbeitet Babs wie sein Vater als Lkw-Fahrer, und zwar auch international. So verbrachte er viel Zeit in afrikanischen Ländern wie Ghana und Nigeria, wo er schon nach ein paar Monaten Aufenthalt die jeweiligen Sprachen beherrschte.

Ausbildung bei Wackler

Er liebt seinen Beruf als Fahrer. Unterwegs und draußen zu sein, ist genau sein Ding. Eine Arbeit im Büro kann sich Babs nicht vorstellen. Deswegen bewirbt er sich im Anschluss an den Deutschkurs in Stuttgart für einen Praktikumsplatz bei Wackler. Da er keine Antwort erhält, macht er zunächst ein Praktikum in einem anderen Betrieb. „Die Firma hätte mich gern behalten, doch ich

wollte unbedingt eine Ausbildung als Lkw-Fahrer machen. Ich will immer lernen“, bekräftigt Babs.

Also schreibt er zum zweiten Mal eine Bewerbung, die er diesmal direkt im Personalbüro bei Wackler abgibt. Schon nach 3 Tagen bekommt er Bescheid und eine Einladung zum Vorstellungsgespräch. Seit September 2018 ist er Azubi bei Wackler und fühlt sich wohl. Er nimmt regelmäßig jeden Samstag an einem Deutschkurs teil, den Wackler für seine ausländischen Azubis bis zur B2-Prüfung finanziert und wohnt mittlerweile in einer Mietwohnung in UHINGEN, die Wackler für Mitarbeiter bereitstellt. „Die Familie Schwarz hat mir sehr geholfen“, unterstreicht Babs.

Gern möchte er nach der Ausbildung im Unternehmen bleiben. Denn nicht nur die Arbeit, sondern auch das Leben in Deutschland gefallen ihm. Er schätzt die Sicherheit und mag die Landschaft. Auch an die für ihn anfangs kalten Temperaturen hat er sich gewöhnt. Was er vermisst? „Meine Familie“, kommt es wie aus der Pistole geschossen. Die hat Babs seit 5 Jahren nicht gesehen. 2 seiner 4 Geschwister würden ebenfalls nach Deutschland kommen. Wie das funktionieren soll, weiß Babs noch nicht. Sicher ist: Wackler unterstützt ihn, so gut es geht.

Zwar ist Didem Sahin erst seit September 2020 bei Wackler, doch schon jetzt sagt sie: „Ich habe mich gleich wohlfühlt.“ Die 22-Jährige macht eine Ausbildung zur Kaufrau für Spedition und Logistikdienstleistung. Den Impuls, sich zu bewerben, erhielt die junge Frau von einer Freundin, die ebenfalls bei Wackler arbeitet. Didem Sahin schätzt die Freundlichkeit ihrer Kollegen genauso wie die abwechslungsreichen Aufgaben, bei denen zum Teil jede Menge Phantasie gefragt ist. Zum Beispiel wenn es darum geht, sich mit den ausländischen Fahrern zu verständigen, die kein Wort Deutsch sprechen. „Das geht manchmal nur mit Händen und Füßen“, erzählt Sahin lachend. Sie selbst jobbt an Wochenenden als FahrerIn für eine Autovermietung in Göppingen, was ihr Spaß macht. BerufskraftfahrerIn wollte sie aber nicht werden.

Dass es ihr so gut bei Wackler gefällt, liegt auch an der Betreuung. Azubi-Wochenende, Telefon- und E-Mail-Schulung: Der Start in den neuen Alltag verlief sanft. „Ich bin nicht ins kalte Wasser gestoßen worden“, freut sich Sahin. Schon seit vielen Jahren setzt Wackler auf dieses Konzept und macht damit nur gute Erfahrungen. Das Azubi-Wochenende dient dazu, dass sich die Auszubildenden aller Lehrjahre kennenlernen, wodurch später auch die Zusammenarbeit besser klappt. Teambildung, Kommunikation und Austausch stehen ebenfalls im Fokus des Wochenendes. „Das bereitet die jungen Leute gut auf den Berufsalltag bei uns vor. Sie müssen in der Lage sein, klar zu kommunizieren, schnell zu entscheiden und richtig zu handeln“, erklärt Gabriele Schwarz, Prokuristin und verantwortlich für die Auszubildenden der Schwarz-Gruppe.

Der Wohlfühfaktor zählt

Didem Sahin



Aus der Historie

- 1947** Allmählich wird der Betrieb mit 9 Pferdegespannen, 10 gebrauchten und instand gesetzten Lastkraftwagen und 3 Möbelfahrzeugen aus der Vorkriegszeit wieder aufgenommen.
- 1950** Georg Schwarz junior führt in zweiter Generation allein den Betrieb.
- 1957** Günter Schwarz tritt in die Firma ein.
- 1960** Hans-Jörg Schwarz vervollständigt die dritte Generation.
- 1964** Günter Schwarz wird Geschäftsführer.
- 1968** Die Deutsche Möbelspedition (DMS) wird gegründet und Hans-Jörg Schwarz wird Beiratsmitglied.
- 1969** Die Gesellschafter erwerben 4 Hektar Land in Göppingen-Holzheim und Wackler übernimmt die Müllentsorgung der Stadt Göppingen.
- 1972** Umzug nach Holzheim.
- 1973** Der Bauabschnitt Zwei wird in Angriff genommen und die zweite Speditionsumschlagshalle mit Gleisanschluss wird gebaut.
- 1978** Die ersten Wechsellpritschen mit sieben Metern werden eingesetzt.
- 1983** Die ETG Entsorgung + Transport GmbH wird gegründet.
- 1984** Wackler kauft das Berliner Transportunternehmen Fritz Hänsel und Sohn.
- 1985** Gründung der „belosped“ Logistik- und Speditionsgesellschaft mbH Berlin.
- 1989** Wackler kauft die KURZ Transport- und Lagerhausbetriebe GmbH im Stuttgarter Hafen.
- 1990** Aufgabe der bahnamtlichen Rollfuhr nach über 140 Jahren.
- 1991** Wackler ist im Großraum Dresden mit einer Niederlassung präsent.

Didem Sahin, Auszubildende zur Kaufrau für Spedition und Logistikdienstleistung

Viel mehr als ein Standort

Markus Hecker



Markus Hecker, Niederlassungsleiter von Wackler in Wilsdruff

Wie die Zeit vergeht! Nicht nur, dass wir in diesem Jahr 175 Jahre Wackler feiern, sondern auch unsere Niederlassung in Wilsdruff begeht ein Jubiläum: Seit 30 Jahren hat Wackler einen Standort in Sachsen. Wie alles anfing? Wie so oft: Mit dem Weitblick von Günter Schwarz. Der streckt bereits 1986 beim Kongress der FIATA, der weltweiten Spediteur-Föderation in Dresden, seine Fühler Richtung Ostdeutschland aus. Der Unternehmer kann sich vorstellen, dass sich diese Region wieder zu einer bedeutenden Drehscheibe für den Güterverkehr mit einem großen Industriepotenzial entwickeln könnte. Aber auch emotionale Gründe spielten mit: Dagmar Schwarz ist in der Nähe von Dresden geboren und das Ehepaar fühlt sich hier sehr wohl.

So nimmt die Entwicklung ihren Lauf: In einem Güterschuppen der ehemaligen Reichsbahn in Freital-Potschappel richtet Wackler 1991 seine erste Niederlassung auf 360 Quadratmetern ein. Von der ersten Stunde mit dabei: Markus Hecker. Günter Schwarz sieht in dem gebürtigen Saarländer, der seit 1987 in der Disposition Nahverkehr bei Wackler arbeitet, den passenden Mann, um den Standort aufzubauen. Er spricht den richtigen an: Noch heute ist Hecker Niederlassungsleiter. „Damals war ich begeistert, den Job zu übernehmen, denn ich bin immer offen für Neues, mag es, zu improvisieren und Lösungen zu finden“, erzählt der 56-Jährige. Er erinnert sich gern an die Anfangszeit, in der es abenteuerlich und ziemlich hemdsärmelig zugeht. „Wir haben einfach gemacht, auch ohne Genehmigung, zum Beispiel in der Mittagspause mal gerade 8 Kubikmeter Beton für eine Rampe verbaut“, berichtet Hecker und lacht herzlich. Die Kommunikation über die einzige Telefonleitung ist reine Glücksache, die Schreibtische sind uralt genauso wie die vier Lkw der Marke IFA W 50. 12 Mitarbeiter sind anfangs im Einsatz, um

die Eingangsendungen zu verteilen. Von wirtschaftlichen Geschäften kann nicht die Rede sein, da die Warenströme ausschließlich von West nach Ost fließen und keine paarige Verkehre möglich sind. Das ändert sich bereits Mitte der 90er-Jahre. Die Zahl der Mitarbeiter steigt auf 40, die der Fahrzeuge auf 25 – und der Platzbedarf nimmt entsprechend zu.

Umzüge und Veränderungen

Größere Räumlichkeiten werden dringend gesucht und 1997 findet der Umzug nach Dresden-Neustadt in einen größeren Güterbahnhof statt. Parallel beginnt die Suche nach einem passenden Gelände: Wackler wollte längerfristig lieber selbst bauen als Gebäude anmieten. Als 2006 die ABX, eine Tochter der belgischen Eisenbahn SNCB, ihre deutschen Niederlassungen in den Verbund der CargoLine eingliedert, übernimmt Wackler dennoch den ABX-Standort Dresden-Radebeul. Dieser liegt zwar verkehrsgünstiger als der vorherige in Dresden-Neustadt, ist aber von den Umschlags- und Büroflächen her leistungsfähiger. Dennoch reichen die 4.000 Quadratmeter Umschlag und 450 Quadratmeter Bürofläche hinten und vorne nicht aus. „Die Infrastruktur war eine Katastrophe. Alles war so beengt, wir kamen uns vor wie Ölsardinen“, beschreibt Hecker die Situation. So fällt 2007 die Entscheidung, ein Logistikzentrum in Wilsdruff zu bauen. Die Kleinstadt liegt unmittelbar westlich von Dresden und hat einen direkten Autobahnanschluss.

Dann geht alles ganz schnell und läuft wie am Schnürchen: Im Januar 2008 erfolgt der erste Spatenstich und schon Anfang September 2008 feiert Wackler die Inbetriebnahme des Areals, das 5.760 Quadratmeter Hallenfläche, 74 Verladetore, 6.300 Quadratmeter Hochregallager mit 13 Ladetoren und 9.850 Palettenplätzen sowie 1.000 Quadratmeter Bürofläche umfasst. Bereits 110 Mitarbeiter sind zu dieser Zeit in Wilsdruff beschäftigt. Doch damit nicht genug: Drei Jahre später kann Wackler der Stadt Wilsdruff ein weiteres Grundstück mit gut 24.000 Quadratmetern abkaufen, auf der 2012 die zweite 12.700 Quadratmeter große Logistikhalle in Betrieb geht. „Dadurch hat sich gezeigt, dass uns die Stadt sehr wohlgesonnen war und auch wir wollten die gute Verbindung festigen“, betont Hecker. Wackler ist nicht nur Arbeitgeber, sondern unterstützt auch den Fußball und die Kultur in Wilsdruff.

Planung eines Gefahrgutlagers

Die Geschäfte laufen in allen Bereichen gut und immer mehr Firmen setzen auf die zuverlässigen Dienstleistungen von Wackler. Das Auftragsvolumen in der Lagerlogistik steigt

kontinuierlich, denn immer mehr Großkunden lassen ihre Rohstoffe sowie Halbfertig- und Fertigerzeugnisse von Wackler einlagern und verwalten. Zudem wird das Thema Lagerung von Gefahrenstoffen immer bedeutender, weswegen Wackler Mitte 2016 in die Planung eines Gefahrgutlagers einsteigt und Ende 2016 den Bauantrag stellt. „Auf die Genehmigung zum vorzeitigen Baubeginn mussten wir zweieinhalb Jahre lang warten“, stellt Hecker trocken fest.

Doch im März 2019 geht es endlich los, und zwar rasant. Innerhalb kürzester Zeit lassen sich die Umrisse der neuen, 14 Meter hohen und 17.000 Quadratmeter großen Halle erkennen. Diese bietet Platz für 25.000 Euro-Paletten und für rund 30.000 Tonnen Gefahrgut. Hier kann vieles gelagert werden, was leicht entzündbar ist: von Fässern mit Säure und anderen Chemikalien bis hin zu Deosprays. Damit sich im Brandfall das Feuer nicht ohne Weiteres ausbreiten kann, ist die Halle in 14 Brandabschnitte aufgeteilt. Eine CO₂-Löschanlage sorgt ebenfalls für Sicherheit. Neben der Lagerfläche befinden sich auf 1.000 Quadratmetern Sozial- und Büroräume für zunächst 20 kaufmännische Angestellte. Die EDV und das Lagerverwaltungsprogramm funktionieren reibungslos. Das Navigationssystem für die Regalstapler ist einzigartig in Europa und nichts aus der Schublade. Alles läuft halbautomatisch: vom Lkw bis hin zum entsprechenden Lagerplatz. Allein das Einlagern der Palette übernimmt ein Mitarbeiter. Dabei bleibt er immer am Boden, endkontrolliert den Prozess über Kameras und gibt die Einlagerung ins Regalsystem am Ende frei. Anfang 2020 war der Bau zu 95 Prozent fertig.

Eine neue Löschanlage muss her

In der Rohbauphase 2019 musste Wackler allerdings eine Hiobsbotschaft verdauen: Der Schaum für die ursprünglich geplante Schaumlöschanlage verliert die Zulassung und es gibt kein Alternativprodukt am Markt. Unter hohem Druck entscheidet das Unternehmen, auf eine CO₂-Löschanlage umzuschwenken. Diese gilt als höchsteffektiv, umweltfreundlich sowie warenschonend und ist in den bestehenden Rohbau integrierbar. „Wir mussten im Mai 2020 die geänderte Löschtechnik nachgenehmigen lassen. Da kamen noch einmal sieben spannende Monate dazu. Das war schon hart“, gibt Hecker zu. Als Ende Dezember 2020 das Go für die Inbetriebnahme des wohl modernsten Gefahrgutlagers in Deutschlands kommt, ist die Freude groß. Die Arbeit kann am 1. Februar 2021 endlich losgehen. Einziger Wermutstropfen: Aufgrund der Corona-Pandemie muss die Einweihungsfeier erstmal verschoben werden.

Aus der Historie

1993 Wackler und 6 weitere Speditionen gründen die CargoLine.

1995 Gabriele und Beate Schwarz treten in den Familienbetrieb ein. Gründung der GARANT Spedition und Logistik GmbH in Mainz.

1997 Oliver Schwarz vervollständigt die vierte Generation.

1999 Wackler nimmt das neue Logistikzentrum in Holzheim in Betrieb.

2004 Erweiterung der Logistikhalle in Göppingen. Beendigung der operativen Tätigkeit von Günter Schwarz als Geschäftsführer.

2008 Erwerb eines größeren Grundstücks in Wilsdruff und Eröffnung der neuen Speditionsanlage.

2012 Familie Schwarz feiert ihre 100-jährige Firmengeschichte. Die Firmenchronik „schwarz auf weiß“ erscheint. Bau eines neuen Hochregallagers in Wilsdruff.

2013 Wackler erhält das Ausbildungszertifikat von der Agentur für Arbeit.

2014 Eröffnung des Friederike-Wackler-Museums in der Davidstraße in Göppingen. Die Dauerausstellung dokumentiert die Entstehung und Entwicklung des Familienunternehmens.

2016 Die Schwarz-Akademie wird ins Leben gerufen.

2020 Maximilian Schwarz steigt ins Unternehmen ein und läutet die fünfte Generation der Familie Schwarz ein.

2021 175-jähriges Firmenjubiläum, Bezug der Gefahrguthalle in Wilsdruff.

Aktueller Blick auf die Verkehrspolitik im Landkreis Göppingen

Nicole Razavi MdL Baden-Württemberg

Schon vor Jahren hat die Weltbank den Güter- und Logistikstandort Deutschland als weltweit führend eingestuft. Als bedeutendes und leistungsstarkes Speditions- und Logistikunternehmen im Landkreis Göppingen hat das Haus Wackler daran einen wichtigen Anteil. Güterverkehr und Logistik sind nicht nur wichtig für die Gesamtwirtschaft von der Großindustrie bis zum Mittelstand, auch die Branche selber ist eine wichtige Säule der Wirtschaft. Damit das so bleibt, braucht sie gerade in einer so starken Wirtschaftsregion gute Rahmenbedingungen und leistungsfähige Standorte. Güter und Waren brauchen freie Wege, ebenso wie die Menschen selbst. Deshalb ist auch für den Landkreis Göppingen eine gute Verkehrsinfrastruktur auf Straße und Schiene unverzichtbar. Nicht nur als Wirtschaftsstandort. Es geht um Mobilität und Erreichbarkeit und es geht auch um den Schutz von Menschen und die Lebensqualität in unseren Gemeinden. Sie leiden seit Jahrzehnten unter dem vielen Verkehr, Lärm und Abgasen und müssen unbedingt entlastet werden.

Die Chancen, mit dem Ausbau des A8-Albaufstiegs die letzte Lücke des durchgehenden 6-streifigen Ausbaus der A8 zwischen Karlsruhe und München zu schließen, sind so groß wie nie zuvor. Der Bund stellt die Mittel für die Finanzierung bereit und steht zu diesem Projekt, daran ändert auch Corona nichts. Im Herbst 2021 soll der Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Diese hervorragende Ausgangslage muss jetzt genutzt werden, um den neuen Albaufstieg über die Ziellinie zu bringen und den Dauerstau durchs obere Filstal zu beenden.

Ähnlich ist die Situation im Filstal mit Blick auf den Ausbau der B 10. Mit dem Weiterbau der B 10 bis Gingen Ost und mit der Umfahrung von Süßen sind wir nach jahrzehntelangem Stillstand entscheidende Schritte vorangekommen. Jetzt muss auch das noch fehlende Teilstück der neuen B 10 von Gingen-Ost bis Geislingen-Ost so schnell wie möglich kommen. Alles andere wäre eine Zumutung für die Menschen in Kuchen und Geislingen. Auch hier gilt: Das Geld vom Bund ist da, jetzt muss das Land zügig planen und bauen. Sonst fließt das

Geld woanders hin. Deshalb darf jetzt keine Zeit mehr mit Trassendiskussionen verthan werden.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch das Filstal wird mit S21 und dem Bahnprojekt Stuttgart-Ulm eine neue Dimension erreichen. Die Qualitätsprobleme der letzten Jahre müssen dringend gelöst werden. Ausreichend Sitzplätze, Sicherheit und Abstand sind nicht nur in Corona-Zeiten wichtig, um Fahrgäste zu halten und neue zu gewinnen. Das System aus schnellen Zügen nach Stuttgart und Ulm und einem S-Bahn-ähnlichen Verkehr mit dem Metro-polexpress ist die Grundlage für ein gutes Angebot. Besonders Geislingen und das Obere Filstal müssen aber unbedingt wieder besser in Richtung Ulm angebunden werden.

Der Bus ist und bleibt das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Bereich. Unser mittelständisches Busgewerbe ist dafür unverzichtbar. Im Landkreis Göppingen wurde die Qualität mit neuen Linien und einem stark ausgebauten Angebot verbessert. Dazu gehört vor allem die bessere Abstimmung mit dem Schienenverkehr. Angepackt werden muss jetzt außerdem die Idee einer neuen Expressbuslinie zwischen Göppingen, Bad Boll und Kirchheim für die vielen Pendlerinnen und Pendler aus und in den Raum Voralb.

Die Vollmitgliedschaft des Kreises im Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) seit 1. Januar 2021 ist das Happy End einer langen Geschichte. Die Tarifreform im VVS hat diesen Schritt für unseren Landkreis möglich gemacht. Denn dadurch werden die Fahrpreise in den nur noch vier Zonen jetzt auch für die Bürgerinnen und Bürger in den Räumen unseres Landkreises attraktiv, die nicht an der Filstalachse liegen. Nun muss es darum gehen, auch die Tarifbedingungen in den DING (Donau-Iller-Nahverkehrsverbund) zu verbessern.

Ich gratuliere dem Unternehmen Wackler sehr herzlich zum 175. Jubiläum seines Bestehens und werde mich auch weiterhin mit aller Kraft für eine gute Verkehrsinfrastruktur im Kreis Göppingen und im Land einsetzen.

Immer in Bewegung
175 Jahre
Wackler
Seit 1846

Impressum

Herausgeber:
L. Wackler Wwe. Nachf. GmbH
Louis-Wackler-Straße 2
73037 Göppingen
www.wackler.de

Gesamtkoordination:
Gabriele Schwarz

Text:
Textwerkstatt Andrea Toll
www.textwerkstatt-uml.de

Fotografie:
Focus F Fotografie, Lea Theweleit
www.focus-f.de
Seite 18: Wilsdruff

Konzeption und Gestaltung:
Schindler Kommunikation + Design
www.schindler-kommdesign.de

Druck und Verarbeitung:
di bello – ihre druckerei
www.dibello.eu

© März 2021
Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte des Nachdrucks, der Vervielfältigung, auch auszugsweise, sowie der Text- und Bildentnahme sind untersagt und unterliegen den gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland.