

# „Die andere Transportwelt fängt schon in Deutschland an“

Mit 250 Mitarbeitenden und 38 Mio. Euro Jahresumsatz zählt die Petschl Transporte GmbH zum Kreis der relevanten Anbieter im Güterbeförderungsgewerbe in Oberösterreich. Schwer- und Sondertransporte mit hohen Anforderungen sind neben konventionellen Planenverkehren die Kernkompetenz des inhabergeführten Unternehmens.

Foto: Petschl



Frachtstücke mit Übermaßen und Übergewichten gehören bei Petschl Transporte zum Tagesgeschäft.

PERG. Niemand soll sich täuschen lassen. Bei Diskussionen über die schwierigen Rahmenbedingungen für die Transportunternehmen bei der Ausübung ihrer Tätigkeit denken viele Menschen automatisch an kaputte Straßen in Osteuropa, an Fahrten in tief verschneiten Regionen in Skandinavien oder an die kilometerlangen Lkw-Staus an der bulgarisch-türkischen Grenze. Jeder dieser Punkte ist zutreffend. Doch die Herausforderungen für das heimische Güterbeförderungsgewerbe fangen schon viel früher an, und sie betreffen die Unternehmen in einem viel größeren Ausmaß als die Probleme in den neuen EU-Mitgliedstaaten oder am Balkan.

„Was die Straßeninfrastruktur betrifft, leben wir in Österreich in einem gelobten Land. Das muss einmal gesagt werden“, reflektiert Dr. Christian Spendel im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung*. Der Geschäftsführer der Petschl Transporte Österreich GmbH & Co. KG ist weit davon entfernt, den heimischen Politikern nach dem Mund zu reden. Vielmehr formuliert er in regelmäßig erscheinenden Zeitungskommentaren seine Verbesserungsvorschläge für den Güterverkehr in Österreich. Zwar ist sein Fokus schwerpunktmäßig auf das Marktsegment der nationalen und internationalen Straßentransporte gerichtet. Immerhin bildet er gemeinsam mit Ing. Nikolaus Glisic die „Doppelspitze“ eines Unternehmens mit einem Eigenfuhrpark bestehend aus 143 Zugmaschinen und 180 gezogenen Einheiten in allen erdenklichen Ausstattungen.

Wenn Christian Spendel aus der Sicht des Spezialisten im Marktsegment des Straßengüterverkehrs von einer anderen Welt spricht, so fängt die für ihn bereits in Deutschland und Italien an. Dazu muss man wissen, dass die Kernkompetenzen von Petschl Transporte im Bereich der Schwer- und Sondertransporte sowie im nationalen und internationalen Planenverkehr liegen. Etwa die Hälfte der Aufträge fällt in die Kategorie der Beförderung von Maschinen und Anlagenteilen mit Übermaßen bis 6 Meter Breite, 4 Meter Höhe und 22 Meter Länge oder mit Stückgewichten bis maximal 90 Tonnen. Der Rest wird mit konventionellen Planenfahrzeugen abgefahren. „Die Kunden erwarten heute aus Gründen der Versorgungssicherheit Kom-

pletangebote für Projektentwicklungen, durchgeführt mit einem modernen Eigenfuhrpark und betreut durch Spezialisten“, erklärt Christian Spendel.

Womit sich diese Fachleute im Tagesgeschäft konfrontiert sehen, übersteigt in vielen Fällen die Vorstellungskraft der breiten Öffentlichkeit. So ist zum Beispiel das deutsche Straßennetz komplett überlastet. Es kommt immer und überall zu Stausituationen. Außerdem bereitet Christian Spendel die Qualität der Straßeninfrastruktur Sorge. Selbst klassische Lkw-Züge mit 40 Tonnen Gesamtgewicht müssen vermehrt größere Umwege fahren, weil wichtige Verbindungen für durch den Wildwuchs an lokalen Lkw-Fahrverboten gesperrt sind. Gleichzeitig forciert eine steigende Zahl von

Foto: Petschl



Am Firmensitz in Perg finden Besucher eine moderne Infrastruktur vor.

Großverladern den Einsatz von Zeitfenster-Managementsystemen. Dabei kommen die Fahrzeuge der Frächter und Spediteure in den Genuss einer getakteten Verladung, vorausgesetzt sie stehen zum vorgegebenen Zeitpunkt bereit und die Ware ist fertig. Nur wenn beide Faktoren zutreffen, klappt die Sache – ansonsten sind Irritationen und Diskussionen vorprogrammiert.

Über die maroden Brücken in Deutschland ist schon so viel berichtet worden, dass Christian Spendel das nur noch als Randnotiz streift. „Natürlich stellt das eine Herausforderung bei der Routenplanung dar“, bemerkt er knapp. Aber das sei nur eine von vielen Facetten, die den Mitarbeitenden in der Disposition den Alltag erschweren. Wirklich komplex gestalten sich laut seinen Angaben die Prozesse im Zusammenhang mit der Beantragung und Erlangung von Sondergenehmigungen zur Durchführung von Transporten mit Übermaßen und Übergewichten. Da bleibe die Harmonisierung der Bestimmungen in der Europäischen Union ein reines Wunschdenken, verlautet aus der Zentrale von Petschl Transporte.

Speziell in Italien müsse man Schwer- und Sondertransporte mindestens ein Monat im Voraus planen, und selbst dann werde die Zeit knapp, weiß Christian Spendel aus den Erzählungen seiner Kollegen aus der Dispo-Abteilung. Demnach gelten neuerdings auch in Spanien verschärfte Regeln für derartige Beförderungsfälle und kann sich in den anderen Ländern jederzeit etwas ändern. Bei Petschl Transporte beschäftigen sich drei Vollzeit-arbeitskräfte mit nichts anderem, als mit der Koordination der Verfahren im Zusammenhang mit den Sondergenehmigungen und mit der Organisation der Begleitfahrzeuge. Wenn sich dann in der Produktion oder im Versandlager der Kunden etwas verzögert, steht die Gefahr eines „Totalausfalles“ im Raum.

Bei Eintreten eines derartigen Szenarios müssten aller Sondergenehmigungen neuerlich beantragt und auch die Begleitfahrzeuge für einen späteren Zeitpunkt gebucht werden, schildert Christian Spendel. Diesbezüglich verwundert ihn das Selbstverständnis mancher Kunden, deren Verantwortliche denken, sie müssten in Notfällen nur einen kurzen Anruf tätigen um ein geeignetes Fahrzeug für einen Schwer- oder Sondertransport zu erhalten. Wobei das mit dem Telefonieren mit Vorsicht zu genießen ist. Jedenfalls können die Disponenten von Petschl Transporte in einer wachsenden Zahl von Ländern nur mehr über das Internet Fahrgenehmigungen beantragen. Selbst wenn sie das wollten, besteht für sie keine Möglichkeit mehr zu einer mündlich vorgetragenen Intervention.

Nicht zuletzt aus den in den vorigen Absätzen angeführten Gründen ist bei Petschl Transporte die monatliche Laufleistung der konventionellen Planenfahrzeuge von 14.000 Kilometer im Jahr 2006 auf zuletzt bestenfalls



*Dr. Christian Spendel, Geschäftsführer Petschl Transporte GmbH.*

11.000 Kilometer gesunken. Gleichzeitig steigen die Anforderungen an die immer schwerer zu findenden Lkw-Fahrer kontinuierlich. Vor ihnen zieht Christian Spendel den Hut, „weil diese Damen und Herren heute abgesehen von der sicheren Fortbewegung der ihnen anvertrauten Transportmittel den Umgang mit vielen Gesetzen und mit den Feinheiten der Ladungssicherung beherrschen müssen und sich keine Fehler bei den Fahrzeiten leisten dürfen“. Wer da in Deutschland, Österreich und Mitteleuropa nach 18 Uhr einen zugelassenen Lkw-Parkplatz sucht, der hat schon verloren.

**JOACHIM HORVATI**