

„Den Kunden ist es eigentlich egal, welcher Hafen genutzt wird“

Im Gespräch mit Holger Dechant, Geschäftsführer der Universal Transport Michels GmbH & Co. KG

POHM: Herr Dechant, Universal Transport hat 1953 in Paderborn mit Silotransporten begonnen und ist seit 1970 im Großraum- und Schwerguttransportgeschäft tätig. Im Laufe der Jahre hat sich das Unternehmen zum umsatzstärksten Schwergutspezialisten in Deutschland entwickelt. Im aktuellen Ranking der Schwergutspediteure findet sich Ihr Unternehmen auf Platz 1. Sind Sie mit der aktuellen Auftragslage zufrieden?

Dechant: Zunächst einmal möchte ich darauf hinweisen, dass Universal Transport am Standort Paderborn immer noch einen beachtlichen Fuhrpark im Bereich Silo betreibt. Bezogen auf das Schwergutgeschäft: Durch die Branchenvielfalt – Betonfertigteile, Windkraftanlagen, Schienenfahrzeuge, Großfahrzeuge wie zum Beispiel Landmaschinen sowie den Maschinen- und Anlagenbau – erreichen wir unter dem Strich immer unsere Ziele. Aber natürlich versuchen wir parallel, uns in den einzelnen Bereichen quantitativ und qualitativ immer weiter zu steigern.

Nach der Anfang 2016 vollzogenen Übernahme des Projekt- und Anlagenlogistikers Züst & Bachmeier Project GmbH stellt sich Universal Transport noch internationaler auf. In welchen Ländern und Regionen sind Sie mittlerweile aktiv, und in welchen Märkten erwarten Sie Wachstum?

Aktiv sind wir neben Deutschland, Polen, Tschechien, Rumänien, Russland, Österreich und Ungarn nun auch in der Türkei sowie Ägypten. Durch die Übernahme von Züst & Bachmeier sind zudem weitere Standorte in Russland sowie in Malaysia hinzugekommen. Als

interessante Wachstumsmärkte haben wir außerdem weitere afrikanische Länder ausgemacht.

Welche Bedeutung hat der Hamburger Hafen bei der Abwicklung internationaler Projekte? Ist das dichte Netz an Liniendiensten und die Leistungsfähigkeit der in Hamburg vorhandenen Multipurpose-Terminals bei der Abwicklung von Schwerguttransporten im Land/See-Verkehr ein wichtiger Vorteil?

Selbstverständlich ist unsere Niederlassung in Hamburg sehr von Bedeutung, wenn es um die weltweite Abwicklung geht. Unsere Hamburger Dependence hat sich hervorragend entwickelt, was in erster Linie dem Team von Niederlassungsleiter Stephan Stender zu verdanken ist. Wir müssen allerdings feststellen, dass Hamburg verstärkt im Wettbewerb zu anderen Häfen steht. Unserer Kundschaft ist es letztendlich egal, welcher Hafen genutzt wird. Hauptsache Preis und Leistung stimmen.

Die Erreichbarkeit von Häfen und die damit verbundene Routenplanung für Schwergut- und Großraumtransporte ist sicherlich eine große Herausforderung für Ihre Mitarbeiter. Welchen vordringlichen Handlungsbedarf sehen Sie in den Bereichen Infrastruktur?

Natürlich spielt die Infrastruktur im Hafenhinterland eine entscheidende Rolle. Die Probleme mit Baustellen sowie maroden Straßen und Brücken sind ja hinlänglich bekannt. Das muss jetzt alles systematisch abgearbeitet werden. Nach dem Motto „Transportgut ist wie Wasser – es sucht sich immer den besten und günstigsten Weg“ sind wir immer bestrebt, für alle Beteiligten das Beste herauszuholen. Letztendlich zählt aber das Gesamtkonzept. Und das muss nicht zwangsläufig der Lkw sein. Durch unsere Niederlassungen in Nürnberg, Straubing und Dresden sind wir überall auch in Wassernähe. Und auch die Schiene behalten wir dabei im Auge.

Und wie sieht es mit den Genehmigungsverfahren aus? Seit Langem klagt die Branche über langwierige und unkoordinierte Arbeitsabläufe.

Bezüglich der Genehmigungen müssen wir, so ist meine Meinung, alle wieder zusammenrücken. Es kann sicherlich nicht sein, dass deutsche GST-Verlader von einzelnen Personen in den Behörden abhängig sind. Andererseits stellt sich hin und wieder auch die Frage, warum technische Zeichnungen und somit die Abmessungen erst auf

Holger Dechant,
Geschäftsführer der
Universal Transport
Michels GmbH & Co. KG



den letzten Drücker den Verantwortlichen ausgehändigt werden. Wir erleben das immer wieder bei Importen. Da ist der Schornstein des Schiffs in Hamburg schon zu sehen, und erst dann kommt die Anfrage beim Schwerlastspediteur. Die Ware kommt womöglich aus Asien und ist bereits seit vier Wochen unterwegs. Während dieser Zeit werden sich Abmessungen und Gewichte wohl kaum ändern. Insgesamt kann man aber auch feststellen, dass unsere Nachbarländer in Frankreich und Polen pragmatischer mit den Genehmigungen umgehen.

Die Begleitung zur Absicherung von Großraum- und Schwertransporten ist gesetzlich vorgeschrieben eine Aufgabe der Polizei. Zur Entlastung der Polizei übernehmen mittlerweile auch Privatunternehmen mit speziell geschultem Personal diese Aufgabe. Universal Transport macht das seit Anfang April 2016. Welche Erfahrungen haben Sie bisher mit diesem Modell gemacht?

Wir sichern bereits seit einigen Jahren Transporte von Brake an der Unterweser zur Autobahn A27 ab – bisher rund 3.000 Transporte und das ohne einen einzigen Blechschaden. Die Polizei in Oldenburg ist für diese Entlastung sehr dankbar und kann anderen Polizeiaufgaben nachkommen. Natürlich steht bei unserem Einsatz in erster Linie die Verkehrssicherheit im Vordergrund. Gleichzeitig können wir dem Kunden und somit dem

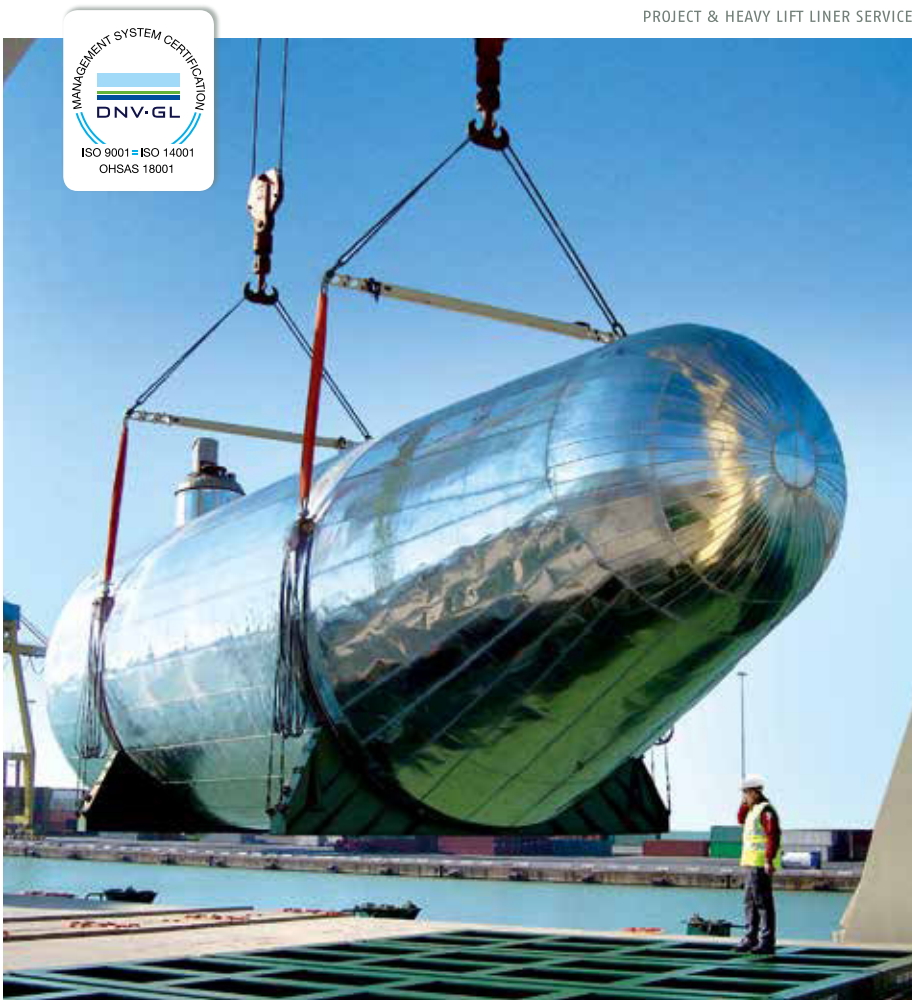
Verlader Planungssicherheit bieten. Kann die Polizei einen Transport aufgrund anderer Vorfälle – Einbrüche, Verkehrsunfälle oder ähnliches – nicht begleiten und erscheint statt um 22 Uhr erst um 0 Uhr, gehen auf den ersten Blick nur zwei Stunden verloren. Bedenkt man aber, dass um 6 Uhr der Großraum- und Schwertransport die Reise beendet haben muss, fehlen zwei von maximal acht möglichen Stunden. Das sind 25 Prozent weniger Einsatzzeit! Wenn dann der Hafen nicht rechtzeitig erreicht wird, könnte ein Schiffstermin platzen. Die Kosten und den Ärger hat auch der Verlader. ■

Universal Transport Michels GmbH & Co. KG

Universal Transport dirigiert Großraum- und Schwertransporte (GST) und organisiert verkehrsträgerübergreifende Schwerlastprojekte zu Lande, zu Wasser und in der Luft für Kunden aus Branchen wie unter anderem Bauwirtschaft, Windkraft, Schiene oder Maschinen- und Anlagenbau – und das weltweit. 2015 hat die Gruppe einen Umsatz von 150 Millionen Euro mit über 600 Mitarbeitern und 350 Fahrzeugen erwirtschaftet. Seit Beginn 2016 gehört die Züst & Bachmeier Project GmbH, die über 100 Jahre Erfahrung in der weltweiten Projektlogistik verfügt, zur Universal Transport-Gruppe.

PROJECT & HEAVY LIFT LINER SERVICES

Round-The-World Pearl String Service



Heavy metal world tour

Gas tanks, boilers, chemical reactors or coke drums: whenever large and heavy units need to be shipped, our experts will take good care of them. Departures every fortnight in our Round-The-World Pearl String Service. More information at www.rickmers-linie.com



RICKMERS-LINIE