

Spedition Unertl

„Transport-Qualität ist lebenswichtig“

Spezialisten in Sachen Haushaltsgeräte-Transport: Die Spedition Unertl in München-Allach liefert jährlich 370.000 Maschinen an Kunden im Großraum der bayerischen Hauptstadt. Wir waren ein paar Tage mit auf Tour.

Die drei Waschmaschinen gehen noch rein, sonst müssen wir halt noch umschichten". Peter Unertl, Junior-Chef des gleichnamigen Münchner Familienunternehmens, wuchtet mit Schwung den letzten der Kartons in die obere Reihe des vollausgeladenen Kofferaufbaus. „Jetzt ist er wirklich voll“, bemerkt der Bayer, „da brauchst dir keine Sorgen um Ladungssicherung mehr machen“.

Seit der Firmengründung am 1. Juli 1975 fährt die Spedition Unertl Haushaltsgerä-

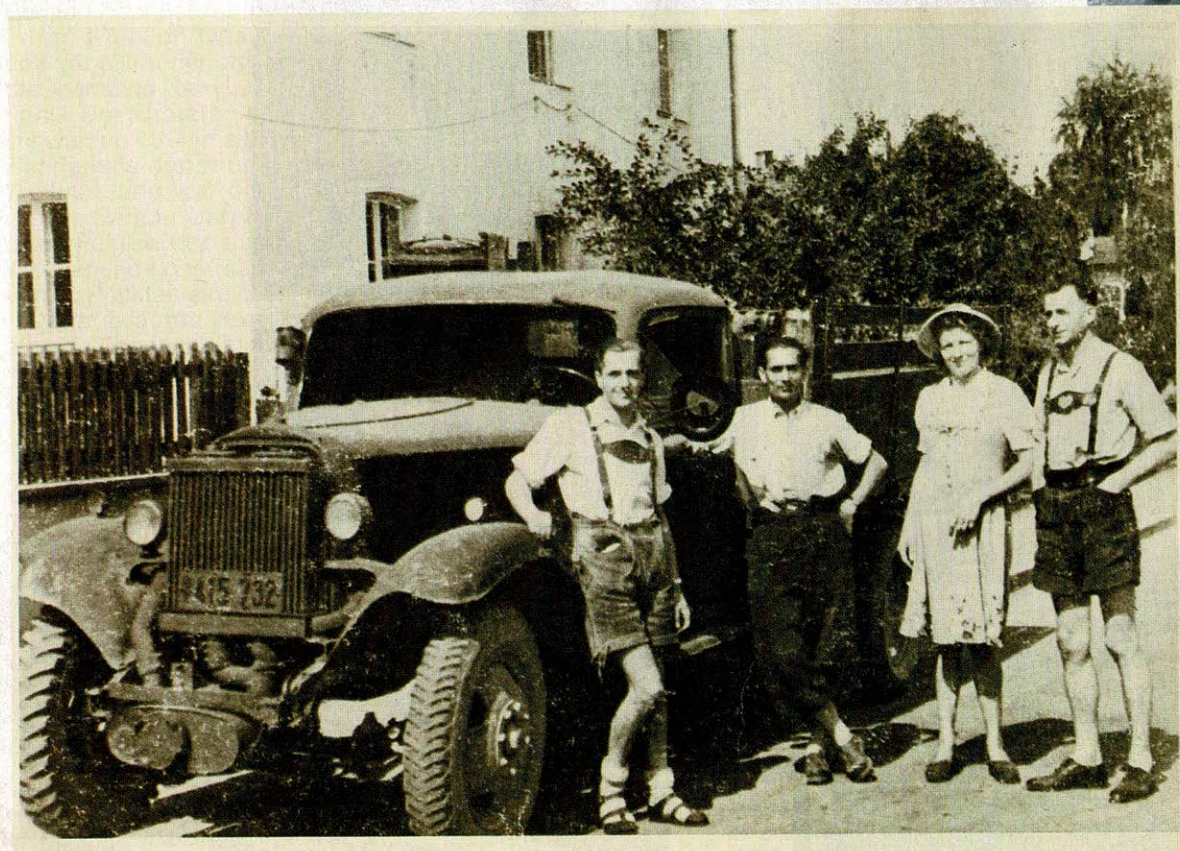
te für Bosch-Siemens. Täglich werden im Schnitt 25 Tonnen Geräte in der Lagerhalle umgeschlagen und neu kommissioniert. Drei Fernverkehrszüge liefern die Haushaltsgeräte aus den Werken an. Spätestens innerhalb eines Tages bringt einer der acht Verteilertrucks die Ware zum Kunden. Von Ingolstadt bis Garmisch, vom Allgäu bis Rosenheim – Oberbayern ist in feste Unertl-Routen eingeteilt.

Egal, ob es nur ein Ersatzteil oder eine ganze Kücheneinrichtung ist, ganz

gleich wie groß und voluminös. Inzwischen ist es kurz vor sieben. Drei Abladestationen sind's heute morgen auf der ersten Tour. Gut zwei Tonnen Haushaltsgeräte müssen noch vor 9.00 Uhr in den Großmärkten abgeladen werden. „Wenn du nicht früh genug da bist, wartest du ewig, bis du dran bist.“

Um 6.00 Uhr haben Peter Unertl und seine Kollegen mit der Arbeit begonnen. Die Trucks wurden schon am Vortag geladen. Morgens werden dann nur noch die Maschinen beige packt, die aus der 6.00-Uhr-Lieferung noch möglichst schnell ausgefahren werden müssen.

Wir begleiten Peter Unertl heute auf einer Stadttour. „Man muß schon alle Schleichwege hier in München kennen, um nicht irgendwo im Stau festzuhängen. Die Kunden haben meist feste Warenannahmezeiten. Wenn man zu spät kommt, nimmt man die Maschinen wieder mit.“ Bei Fröschl sind wir dann auch die ersten. Dachten wir. In der Tiefgaragen-Einfahrt



Familientradition: 1948 begann Hei-drun Unertls Vater Hubert Völkel (2. von links) mit diesem Opel (Holzgaser!) seinen ersten Fuhrbetrieb. 1948 gründete er die Spedition Bayerwald Kraftverkehr, aus der 1975 die Spedition Unertl hervorgegangen ist. Schon in den frühen 60er-Jahren hatte sich die Spedition auf die Auslieferung von Bosch-Haushaltsgeräten spezialisiert.



Markenreiner Fuhrpark bei Unertl: Acht MAN L2000 mit Guggenmoos-Aufbauten versorgen den Großraum München mit Siemens- und Bosch-Produkten.



Harter Job: In der Spedition Unertl sind die Fahrer auch fürs Laden und Entladen ihrer Fahrzeuge verantwortlich. Täglich werden im Schnitt 25 Tonnen Waren von Hand bewegt. Ohne Ladebordwand geht bei den meisten Kunden nichts. Wichtiges und einziges Lademittel ist die Stechkarre. „Unser Betrieb funktioniert wie eine große Familie“, erzählt Peter Unertl Mutter Heidrun. Die Chefin des Hauses ist stolz darauf, daß die meisten Ihrer Angestellten schon seit vielen Jahren im Unternehmen arbeiten. Nur mit guten und engagierten Leuten lasse sich die vom Kunden geforderte Qualität sichern. Mit Leuten, denen es nichts ausmacht morgens um halb sechs mit der Arbeit zu beginnen, und wenn es sein muß, auch mal länger zu bleiben.

klemmt ein Sattelzug. Rückwärts versucht der Fahrer den Auflieger in die Einfahrt zu rangieren. „Das kenn' ich schon. Wenn wir den Kollegen jetzt nicht einweisen, stehen wir in zwei Stunden immer noch da.“ Die Einfahrt ist einfach nur für kleine Fahrzeuge konzipiert. „Die Anlieferungen wissen das, trotzdem schicken sie immer wieder Fernzüge“, schimpft der Lagermeister. Wir stehen inzwischen an der Rampe. Ohne Ladebordwand keine Chance. Mit der Stechkarre wuchtet Peter Unertl Waschmaschinen dreistöckig ins Tiefparterre-Lager. Zirka 370.000 Maschinen sind es, die jährlich von der Spedition Unertl in München geliefert werden. Jedes Stück wird mindestens dreimal von Menschenhand bewegt. Abladen vom Fernverkehrszug, aufladen auf den Verteilertruck, abladen beim Kunden. Jedes Teil hat eine andere Dimension. Maschinelles Be- und Entladen ist unmöglich. Bei Unertl's lädt jeder Fahrer seinen Truck selbst. „Im

Waren-Annahme: Großgerät
 Montag -
 Donnerstag: 8.00 Uhr - 15.00 Uhr
 Freitag: 8.00 Uhr - 12.00 Uhr
Bitte vor Abfahrt im Kellerbüro Melden!

Verteilerverkehr geht's schon härter zu als bei den Fernverkehrstruckern“, meint Peter Unertl. „Wenn ich beim Kunden darauf warte, daß mein Fahrzeug entladen wird, stehe ich übermorgen noch da.“ Wer nun glaubt, diese Arbeit könne nur von stämmigen Truckern verrichtet werden, der irrt. „Es ist alles eine Frage der Technik“ grinst Unertl. „Aber abends weißt du dann schon, was du gemacht hast.“ Um 9.00 Uhr sind wir wieder im Depot zurück. Stefan Faber, bei Unertl Lagermeister und Disponent, hat inzwischen die nächste Tour zusammengestellt. „Scheiße“, murmelt Peter beim Blick auf die Ladepapiere. „Lauter Kleindantler.“ Diesesmal sind es 20 Entlastungen. Hier eine Waschmaschine, dort eine Herdplatte, beim nächsten zwei Kaffeemaschinen. Lade-



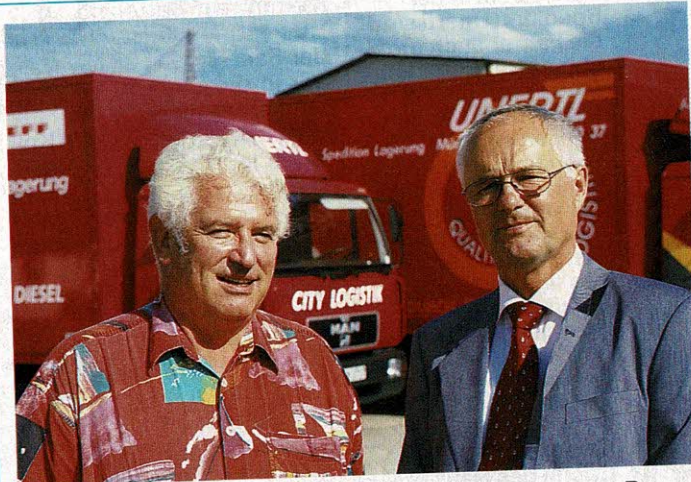
Dieser Hanomag war Hubert Völkels erster richtiger Truck. In den Anfangsjahren des Fuhrbetriebes versuchte man den kompletten Speditionsbereich abzudecken. Stückgut, Lagerhaltung, Fernverkehr, der Jungunternehmer aus Deggendorf betätigte sich überall.

bordwand auf. Ware abladen. Ladung sichern. „Wir sind stolz darauf, daß wir fast keine Schäden melden müssen“, erklärt Firmenchef Ludwig Unertl. „Unsere Fahrer wissen, daß Transportqualität für unseren Betrieb lebenswichtig ist.“

Kurz vor 14.00 Uhr treffen wir mit dem MAN wieder in der Zentrale ein. Vorladen für morgen steht noch auf dem Programm. Die Sondertour, die uns Stefan Faber dann noch aufs Auge drückt, ist außerplanmäßig. Eine komplette Fuhre Kühlschränke war in Allach gestrandet. Der Truck, der den TV-Markt beliefern sollte, konnte in Ermangelung einer Ladebordwand nicht entladen werden.

Diskussionen mit dem Lagermeister vorort. Die Ware sei schon vier Stunden überfällig. Sein Lager wäre jetzt voll. Gereizte Stimmung. Peter Unertl kennt die Situation. Seit 13 Jahren fährt er im elterlichen Betrieb. „Der kann maulen und schimpfen wie er will. Der Junge beruhigt sich schon wieder. Und wenn er will, kann er ja schriftlich die Annahme verweigern. Aber soweit wird's nicht kommen.“ Und es kommt auch nicht so. Peter wuchtet zum dritten Mal an diesem Tag zweieinhalb Tonnen Haushaltsgeräte.

Text und Fotos:
H.-G. v.d.Marwitz



„Die Trucks unserer Partner befördern neben unseren Produkten auch unser Firmenimage“. Albert Blum (re.) – bei Bosch-Siemens-Hausgeräte für das Transportmanagement verantwortlich – im Gespräch mit Ludwig Unertl.

Bio-Diesel – ein Zeichen für Umweltbewußtsein

Man darf nicht jede umweltfreundliche Technologie nur unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilen.“ Ludwig Unertl, Spediteur aus Leidenschaft, und Albert Blum, verantwortlich bei der Bosch-Siemens-Haushaltsgeräte GmbH (BSH) für Logistic-Traffic-Management, sind sich einig. Umweltschutz ist kein Hobby, Umweltschutz ist zwingend not-

wendig, will man heute mit gutem Gewissen einen Lkw einsetzen.

„Öko“ ist einer der Marketing-Slogans unseres Unternehmens“, erklärt Albert Blum. „Wir können bei unseren Produkten nicht auf die Umweltverträglichkeit hinweisen und nicht gleichzeitig dafür sorgen, daß unsere Waschmaschinen und Kühlschränke mit Fahrzeugen ausgeliefert werden, die dieser Philosophie entsprechen.“ Die BSH unterhält keinen eigenen Fuhrpark. Zwölf Fernverkehrsspediteure beliefern in Deutschland täglich 29 regionale Umschlagpunkte. Von hier aus werden die Händler mit den vorgeordneten Haushaltsgeräten beliefert.

„Die Verteilerspediteure sind unser direkter Kontakt zur Öffentlichkeit. Unser Endkunde wird ja nicht von der Firma Unertl beliefert. Die Spedition Unertl als unser Vertragspartner transportiert neben unseren Produkten unser Image.

BSH unterhält in der Bundesrepublik Verträge mit 29 Verteilerspeditionen. 344 Fahrzeuge sind derzeit unter der Siemens-Bosch-Flagge

im Einsatz. Ein einheitliches Erscheinungsbild der Trucks mit den Marken-Logos ist selbstverständlich.

„Billigspediteure, die unseren Qualitätsvorstellungen nicht entsprechen, haben keine Chance, für BSH transportieren zu können.“ Man fordert eine hohe Transportqualität, ist aber auch bereit, diese BSH-Forderungen zu honorieren. Die Auswertung eines Bewertungssystems bringt dem Spediteur am Jahresende einen attraktiven Bonus, „für den es sich auf jeden Fall lohnt, in Fuhrpark und Personal zu investieren“, wie Ludwig Unertl bestätigt.

82 Prozent aller Fahrzeuge, die für Bosch-Siemens im Einsatz sind, entsprechen den Euro-2-Abgas-Vorschriften. Euro-1 ist ein zwingendes Muß. Diese Verlader-Vorschrift ist dann auch der Grund, warum man sich bei der Firma Unertl zu Leasing-Fahrzeugen entschlossen hat. „Bei unseren Kilometerleistungen müßte ein Lkw bei uns mindestens 6 Jahre lang laufen.“ Bei dreieinhalbjähriger Leasinglaufzeit habe man immer neue Fahrzeuge im Fuhrpark. Die Unterhaltskosten sind dank Wartungsverträgen transparent und damit kalkulierbar. „Und wenn BSH morgen Euro-3-Trucks fordert, können wir kurzfristig reagieren.“

In diesem Zusammenhang ist auch Unertls Engagement für die Bio-Diesel-Technologie zu sehen. „Rein wirtschaftlich betrachtet rechnet sich die umweltfreundliche Energiealternative noch nicht“, bestätigt der Münchner Spediteur. Die neuesten MAN L2000, die in Dienst genommen wurden, können wahlweise konventionell oder auch mit Bio-Diesel betrieben werden. Wenn die Preisdifferenz zwischen normalem und Biokraftstoff nur ein paar Pfennige beträgt, wird Rapsöl getankt. Die Fahrer meckern zwar über Leistungsverlust und den „Frittengeruch“. Man hat jedoch eingesehen, daß dieses Manko zur Arbeitsplatzsicherung beträgt. VDM



Aus der Spedition Bayerwald Kraftverkehr entstand 1975 die Spedition Unertl. Heute betreiben die Münchner für Bosch-Siemens ein Auslieferungslager für Haushaltsgeräte.