

Immer kürzere Zeitfenster für Warenannahmen im Großraum Wien

Auch wenn die Nachfrage nach Abhol- und Lieferservices in Wien rückläufig ist, bleibt die Bundeshauptstadt ein wichtiges Einsatzgebiet für die Saexinger GmbH. Umso vehementer verlangt Firmenchef Mag. Karl Böntner die Beseitigung der missbräuchlichen Nutzung der Ladezonen durch die Betreiber von privaten Pkw und Kleinfahrzeugen.



Die Lkw der Firma Saexinger sind bei Liefertouren in Wien ordentlich gefordert.

WIEN. In den Tourenplänen der Rollfuhr-Lkw der Saexinger GmbH sinkt die Zahl der Lieferstellen in Wien seit Jahren beständig. Das hat verschiedene Gründe. Einerseits verschwinden viele Kleinbetriebe nahezu unbemerkt von der Bildfläche. Ihre Eigentümer und Teilhaber veräußern die Firmenanteile entweder an Großkonzerne oder schließen den Betrieb mangels geeigneter Nachfolger aus freien Stücken. Ihnen gegenüber stehen Händler und Produzenten mit wachsenden Geschäftsumfängen und akuten Platznöten. Wollen sie flächenmäßig expandieren, müssen die Gesellschafter tief in die Tasche greifen. In den letzten Jahren haben die Preise für Gewerbeimmobilien in der Bundeshauptstadt stark angezogen.

Wer kann, der sucht sein Heil folglich an Plätzen außerhalb von Wien, spricht in den niederösterreichischen Umlandgemeinden, in Ortschaften im Nordburgenland oder noch weiter im Osten. Dadurch bedingt haben sich die Lieferstellen für die Lkw des Spezialisten für Gefahrgut- und Thermologistik Saexinger GmbH erheblich verschoben. Karl Böntner kann mit dieser Entwicklung leben. Das erleichtere seinen gut geschulten Fahrern die tägliche Arbeit, stellt er im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung* fest. Und, so ergänzt er: „Die Rollfuhrdienste im Großraum Wien sind in den letzten Jahren unendlich mühselig geworden. Vor allem die Bedienung von Empfängern und Versendern mit engen Zeitfenstern bei Zustellungen oder Abholungen stellen für uns eine große Herausforderung dar.“

Insofern profitiert das Team der Firma Saexinger von der Tatsache, dass die Zahl der Fahrzeugstopps an Liefer- oder Ladestellen in

den Gemeinden Himberg, Leopoldsdorf, Achau oder Guntramsdorf im Süden von Wien beziehungsweise im Weinviertel entlang der Achse Korneuburg, Hagenbrunn, Gerasdorf, Wolkersdorf bis nach Mistelbach zunimmt. Das erleichtere einem die Arbeit, wobei die Südosttangente phasenweise schon ein Nadelöhr darstelle, wie Karl Böntner auf Anfrage bestätigt. Daher bricht auch er eine Lanze für den raschen Bau des Lobautunnels, wodurch Wien in den Genuss eines zweiten Umfahrungsringes kommen würde. Das wäre vor allem den Fahrten der Saexinger-Lkw vom Firmensitz in Wien Liesing zu den Liefer- und Ladestellen im Norden und Osten von Wien förderlich.

Abgesehen von dieser Problematik bereitet dem Gefahrgutlogistik-Spezialisten eine Entwicklung Sorgen, die man bisher nur von den Fußgängerzonen im 1. Wiener Gemeindebezirk gekannt hat. Demnach streicht eine steigende Zahl von Firmen aus den Sektoren Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen die Zeitfenster für die Warenannahmen zusammen, um sich entweder mehr um das Kerngeschäft kümmern oder Personalkosten einsparen zu können. Karl Böntner verweist in diesem Zusammenhang auf eine wachsende Zahl von Adressen, „an denen Palettensendungen nur mehr in der Zeit zwischen 7 Uhr in der Früh und spätestens um 11 Uhr am Vormittag angenommen werden. Danach erfahren die eintreffenden Rollfuhr-Lkw und Zustellfahrzeuge eine abschlägige Behandlung.“

„Die Warenübernahmezeiten haben sich drastisch zuungunsten der Zulieferer verengt“, verlautet aus der Zentrale der Saexinger GmbH. Wie die Leidtragenden damit umgehen, hängt

von den Begleitumständen ab. Normalerweise bekämen sie von den Speditionen für Zustellungen oder Warenabholungen zu Fixterminen erhöhte Kosten in Rechnung gestellt. Es wäre vermessen zu behaupten, dass derartige Vorgehensweisen beliebt sind. Daher müssen sich die Speditionen Lösungen einfallen lassen, von denen alle Beteiligten in der Logistikkette etwas haben. Stellt sich für Karl Böntner die Frage wie das gehen soll, wenn manche Liefertouren von früher sieben Stunden auf nunmehr drei bis vier Stunden zusammengeschnitten werden.

Selbst wer eine Lösung dafür findet, für den bleibt die in Wien weit verbreitete Misere mit den Ladezonen im Raum. Diese eigentlich für den gewerblichen Güterverkehr bis hin zu den Transportern der Paket- und Expressdienste reservierten Flächen sind häufig von Privatfahrzeugen belegt. In solchen Fällen verlagert sich die Durchführung der Be- und Entladungen der Lkw auf die zweite Spur. Anzeigen durch die Parkraumüberwachungsorgane der Stadt Wien sind die Folge. So landen auf dem Schreibtisch von Karl Böntner regelmäßig Strafmandate von einer Lieferadresse in der Kaiserstraße im 7. Wiener Gemeindebezirk, „wo unsere Fahrzeuge aufgrund der verparkten Ladezonen leider immer wieder die Straßenbahnschienen blockieren, was wir nicht zum Spaß tun“. Er kann den diesbezüglichen Kummer bei den Wiener Stadtbetrieben nachvollziehen. Jedoch wüsste er schon gerne, warum die Blockierer der Ladezonen selten oder nie angezeigt oder anderwertig zur Rechenschaft gezogen werden, um aus ihrem Fehlverhalten vielleicht einmal teure Lehren zu ziehen.

JOACHIM HORVATH