

PLANEN WIRTSCHAFT

Breit, hoch, schwer: Mit ihren europaweiten Maschinen- und Anlagentransporten belegt die Spedition Diez eine wichtige Nische. Hinzu kommt eine Portion schwäbische Cleverness.

Text | Jan Bergrath



Triumvirat: Andreas (li), Herbert und Matthias Diez leiten die Spedition.



Stahltransporte: Die Sicherung der Coils ist Teil der Fahrerschulungen.



Unabhängig: Die eigene Werkstatt erledigt 95 Prozent der Reparaturen.

Die Schwäbische Alb schmückt sich mit ihren Burgen. Hunderte sind nachgewiesen, teilweise erhalten und restauriert, auch die Teck am Albtrauf über Dettingen. Zu ihren Füßen residiert hier im Gewerbegebiet die Familie Diez, die am Wochenende eine ganze Phalanx moderner Rösser, 420 bis 480 Pferdestärken stark, in Reih und Glied auf dem Speditionsgelände zur Schau stellt. Keine Frage, die vielen MP3 passen ins klassische Herrschaftsland des Actros. Aber auch zehn Volvo laufen derzeit als zweite Marke im Fuhrpark mit. Ein deutliches Zeichen der Unabhängigkeit gegenüber dem dominierenden König der Zulassungszahlen.

Die Spedition Diez startete mit Oma Else – und dem einzigen Telefon im Ort. Wie so viele Spediteure nach dem Krieg begann Fir-

mengründer Alfred mit einem alten Militär-laster, seine Frau saß in der „Firmenzentrale“, dem örtlichen Bahnhof. Sie nahm die Aufträge entgegen. Diez transportierte zunächst die Schlepper der schwäbischen Firma Allgäuer, später kamen Transformatoren von Siemens dazu. Das waren die ersten erfolgreichen Schritte in die Spezialisierung, die bis heute das Unternehmen prägt.

Mittlerweile stehen vier Lagerhallen entlang der Kirchheimer Straße: 10.000 Quadratmeter überdacht, 16.000 Quadratmeter Freifläche. Kräne verladen schwere Maschinen, die von Kunden bis zum Transport zwischengelagert werden.

Die Spedition hat ihren Schwerpunkt in der dritten Generation bei europaweiten Maschinentransporten. Dafür wurde der Fuhrpark über die Jahre spezialisiert (siehe

Kasten Seite 81). Herbert Diez, 65, hat sich aus dem Tagesgeschäft allerdings zurückgezogen. Ihm obliegt die Kundenbetreuung. Seine Söhne Andreas, 30, und Matthias, 27, sind die operativen Leiter. Und das klappt, so betonen beide, ohne die oft üblichen Kompetenzgerangel eines Familienunternehmens. „Wir sprechen uns nach wie vor ab“, sagt Matthias Diez, der den Bereich der Lagerlogistik ausgebaut hat. Wichtig vor allem: „Unser Vater war nie gegen notwendige Modernisierungen.“

Trotz modernem Management – der gute alte Fuhrmannsgeist ist bei Diez erhalten geblieben. Obwohl der Servicebetrieb von Mercedes-Benz nur 500 Meter weit entfernt liegt, erledigt die eigene Werkstatt mit vier Mitarbeitern immer noch 95 Prozent aller anfallenden Wartungen und Reparaturen, auch



Strahlkraft: In den Schlachten um die Frachten setzt Diez auf die Stahlrösser aus Stuttgart.



Matthias Hempel, 57, aus Daaden (Westerwald)



„Ich bin seit 2005 schon zum zweiten Mal bei Diez, nachdem ich vorher in den Westerwald gezogen bin. Den Lkw darf ich mit nach Hause nehmen. Der moderne Fuhrpark ist spitze. Ich fahre seit Januar einen Actros MP3 mit dem kompletten Sicherheitspaket.“

Stefan Zore, 29, aus Reutlingen

„Ich bin erst seit drei Monaten bei Diez. Früher fuhr ich für eine kleine Spedition. Ich bin hier sehr zufrieden, die Vielfältigkeit der Aufgaben und das unterschiedliche Equipment hat mich gereizt. Hier gibt es wenig Fluktuation, entsprechend gut ist das Betriebsklima.“



Egon Steck, 63, aus Kirchheim

„Ich bin seit vier Jahren hier, meine alte Firma musste aufgeben. Ich bin mit Maschinenteilen europaweit unterwegs und ich habe das große Glück, einen unserer wenigen Volvo zu fahren. Ich persönlich finde, dass die Spedition uns Fahrern gegenüber sozial eingestellt ist.“



Ingo Lang, 34, aus Frickenhausen

„Mein Vater hat vor mir hier gearbeitet, nach der Bundeswehr habe ich ebenfalls angefangen. Es muss schon passen, sonst wäre ich nicht so lange hier. Nach einem Jahr in Elternzeit fahre ich jetzt Tagestouren, damit ich jeden Abend pünktlich bei meiner Familie sein kann.“



an Motor und Getriebe. „Vier Jahre bleiben die ziehenden Einheiten bei uns im Fuhrpark“, sagt Herbert Diez. „Und Neufahrzeuge kaufen wir aus dem Cashflow heraus.“

Breit, hoch, schwer – das ist in drei Worten die Bandbreite der Ladungen. Der größte Vorteil ist die Flexibilität: Die meisten Maschinen werden unter Plane gefahren. Viele Kunden kommen zwar traditionell aus der Region. Aber auch in anderen Ländern Europas nimmt Diez Aufträge an – und kann preislich besser kalkulieren als ein Wettbewerber mit offenen Flachbettrailern. Denn auf dem Weg zu einer weit entfernten Lade- stelle nimmt der Fahrer noch konventionelle Fracht mit. Dadurch ist man nicht nur von einer Branche abhängig. In der gerade vergangenen Wirtschaftskrise, als der Maschinenbau im „Ländle“ extreme Einbrüche verkraften musste, hat sich diese Philosophie als richtig erwiesen. Nun boomt der Export. Und Diez spielt in seiner Nische erfolgreich mit. Allerdings nur bei den Landtransporten. Nach Übersee werden auch Maschinen im Container verschickt – aber das ist eine andere Baustelle.

Wie spannend der Job bei Diez für die Fahrer ist, zeigt Rolf-Dieter Hirthe, 61, aus Kirchheim. Seit 13 Jahren arbeitet er bei der Spedition. Die interessantesten Aufträge hat er in seinem Fotoalbum immer dabei, das er gerne vorzeigt. Bis Schweden hoch sind sie gefahren, mit 50 Tonnen Gewicht und fünf Meter breit. Oder nach England. „Mit unserer Überbreite dürfen wir allerdings nur bei Nacht fahren“, sagt er – und klingt in der Erinnerung etwas wehmütig. Mehrere Tage dauerte so eine Ferntour inklusive Fährpassage. „Vor Ort wird in der Regel mit schwerem Kran



Flexibel: Bei den meisten Kunden werden die Maschinen vor Ort per Kran geladen.

entladen. Ich war immer mit Leib und Seele dabei. Aber in 50 Monaten gehe ich endgültig in Rente.“

Da ist sie, die demografische Falle: Andreas und Matthias Diez wissen, dass sie demnächst selbst ausbilden müssen, um

Achslastig: Der hoch spezialisierte Fuhrpark bei Diez reizt gerade technisch interessierte Fahrer.





Ausladend: Einige der Spezialauflieger erreichen eine Breite von bis zu fünf Metern.



Logistik: In Dettingen deponiert Diez Maschinen der Kunden im eigenen Lager.

weiter gute Leute zu bekommen. Der erste Schritt ist mit den Modulen zum Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz schon getan: Externe Ausbilder führen sie im eigenen Haus durch, die Kosten übernimmt Diez. Zwei Drittel der Fahrer sind schon sehr lange dabei, zum Teil 40 Jahre, andere schon in der zweiten Generation, so wie Ingo Lang. Sein Vater hat bei Diez gefahren, er selbst kam nach der Bundeswehr und fährt heute im Nahverkehr. Mit seinem Actros lädt er andere Auflieger für Fernreisen vor oder

Bei diesen neuen Sozialvorschriften fehlt einfach der gesunde Menschenverstand

holt Teilpartien ins Lager. In den Fernverkehr möchte er nicht, er hat sich für die Familie entschieden. Und er ist der einzige Lkw-Fahrer, der dem Autor bekannt ist, der dafür ein Jahr Elternzeit genommen hat. „Ich habe das nicht einen Tag bereut“, sagt Lang.

Er gehört zum zuverlässigen Stamm, auf den eine Firmenleitung zählen kann. „Wir zeigen uns gegenüber unseren Fahrern sehr verantwortlich“, sagt Matthias Diez. Aber er macht auch kein Hehl daraus, dass es immer schwieriger wird, zuverlässige Fahrer zu fin-



Vielfalt: Rolf-Dieter Hirthe dokumentiert die interessantesten Touren.

den. „Wir hatten Fahrer, die waren eigentlich ganz gut, aber von einem Tag auf den anderen verschwunden und fuhren plötzlich im Rheinland. Wir erfuhren, dass sie auf der Flucht vor Pfändungen waren.“

Die Fahrer werden, unterschieden in Nah- und Fernverkehr, mit gutem Monatslohn bezahlt. Die Einhaltung der Sozialvorschriften ist oberstes Gebot, die Disposition plant entsprechend. Auch hier sind Tradition und Moderne mittlerweile in einen Konflikt geraten. War es früher bei

Diez Usus, dass alle am Sonntagabend um 22 Uhr vom Hof fahren, wird die Abfahrtszeit jetzt pro Tour individuell vorgegeben. Das Resultat: „Immer öfter verschlafen die Fahrer, die für Zeiten zwischen drei und vier Uhr morgens eingeteilt werden“, so Herbert Diez. „Bei diesen neuen Sozialvorschriften fehlt einfach der gesunde Menschenverstand.“ Da kann die Spedition zwar versuchen, mit gutem alten Fuhrmannsgeist dagegenzuhalten. Aber gegen das Diktat der Europäischen Union ist sie machtlos. ◀

Fakten und Zahlen

Anschrift

Spedition Diez GmbH
Kirchheimerstr. 175
73265 Dettingen/Teck
Tel.: 0 70 21/98 31-0
Fax: 0 70 21/98 31-50
www.diezsped.de

Gründungsjahr

1965

Unternehmensgröße

Mittelständisches Speditions- und Logistikunternehmen in 3. Generation

Umsatz

15 Millionen Euro

Schwerpunkt

Teil- und Komplettlösungen, europaweite Spezial- und Anlagentransporte mit Überbreiten und Überhöhen, Lebensmittellogistik

Beschäftigte

120

Fahrer

80

Fuhrpark

21 Actros (4x2), 6 Actros (6x2), 30 Actros und 4 Volvo (4x2) mit Megazugmaschinen. 10 Hängerzüge (6x2) mit Bordwänden, davon 6 Volvo und 4 Actros. 4 Actros-Jumbohängerzüge. Alle Fahrzeuge mit 420 bis 480 PS, mehrheitlich Euro 5. 20 Tautliner (verbreiterbar) mit 2,7 m Innenhöhe. 35 Megatrailer (verbreiterbar) mit Hubdach, 3 m Innenhöhe, bis 50 t Nutzlast. 6 Semitiefelader verbreiterbar mit Hubdach, 3,2 m Innenhöhe. 6 Spezialtieflader verbreiterbar mit Hubdach (Bettlängen: 7 m + 8,2 m), bis 3,9 m Innenhöhe. Spezialfahrzeuge von Schmitz und Meusburger, Anhänger von Krone

Eigene Werkstatt

Ja, mit 4 Mitarbeitern, etwa 95 Prozent der anfallenden Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie Motor und Getriebe

Einsatzbereich der Fahrer

Rund 200 Kilometer am Tag im klassischen Nahverkehr

Fernverkehr: 80 % innerdeutsch, 20 % projektgebundene überbreite Ladungen in viele Länder Europas

Fahrleistung der Lkw

Nahverkehr: 40.000 km/Jahr, Fernverkehr: 100.000 km/Jahr

Offene Stellen

Ein bis zwei zuverlässige Fahrer mit guten Deutschkenntnissen



Fahrbereit: Diez fährt auch im europäischen Ausland.

Alle Angaben laut Geschäftsführer Matthias Diez.