

# Nahtlose Speditionsdienstleistungen zwischen Orient und Okzident

Der Türkei-Verkehr hält für die verladende Wirtschaft immer Überraschungen bereit. Das hält die involvierten Speditionen ganz schön auf Trab. NUN Overland begegnet dieser Herausforderung mit einem hohen Grad der Spezialisierung in Verbindung mit einem flexiblen Geschäftsmodell.



NUN Overland agiert nach der Devise „Strong-2-Gether – für den Erfolg unserer Kunden“.

LEIBNITZ. Auf den Verkehrsrelationen von Europa in die Türkei und retour machen erstaunlich viele kleine und mittelgroße Speditionen eine gute Figur. Das mag Außenstehende auf den ersten Blick überraschen. Jedoch gibt es eine plausible Erklärung dafür. Demnach erfordert die Erbringung von Transport- und Logistikdienstleistungen den involvierten Parteien ein hohes Maß an Flexibilität ab. Wenn sich die Bestimmungen für die internationalen Frachtführer mit den kürzest erdenklichen Vorlaufzeiten ändern, wie das Mitte Februar mit der Einführung der verpflichtenden elektronischen Vorabinformation von Warensendungen der Fall war, dann sind rasche Entscheidungen gefragt.

„Das ist mit kleinen Konstrukten leichter zu bewerkstelligen als mit Großkonzernen“, stellt Kurt Stessl im Gespräch mit der Zeitschrift *LogEASTics* fest. Der Steirer bildet gemein-

## Für alle Ewigmorgigen. Select Masterpiece *Professional*.

Die Transport-Versicherung, welche heute schon daran denkt,  
was morgen passieren kann.

Für Pioniere und Unternehmen, die etwas bewegen.

Wir freuen uns auf das Gespräch mit Ihnen!  
Tel.: +43(0)732/65 30 65-0  
logistics@selectvb.at  
www.selectvb.at



Select  
Versicherungsberatung

Wir entwickeln Sicherheit



Foto: NUN Overland

*RoRo-Verschiffungen von Triest nach Istanbul sind Teil der Seefracht-Servicepalette.*

sam mit den Herren Jochen Neukirchner und Hannes Reiterer die Geschäftsführung der NUN Overland GmbH. Das Unternehmen mit Sitz in Leibnitz engagiert sich seit Jahrzehnten im Türkei-Verkehr. Seine Ursprünge liegen in der Alois Nunner Spedition (ab 2000 Nunner GmbH), die im Jahr 2001 von der Microlog Logistics AG übernommen wurde. Die neue Muttergesellschaft erfuhr in 2002 eine Einbringung in die Thiel Logistik AG. Aus 2008 datiert die Umbenennung der Nunner GmbH in Logwin Road + Rail Leibnitz GmbH. Diese wurde 2009 zusammen mit der Niederlassung in Istanbul Gegenstand eines Management-Buy-out.

Nunner Logistik Istanbul und JCL Logistik Istanbul fusionierten im Jahr 2010 zum paritätischen Joint Venture JCL Overland Istanbul. Diese Konstellation währte vier Jahre. Seit Oktober 2014 hält NUN Overland sämtliche Anteile der Niederlassung in der türkischen „Megalopolis“. Der Ausstieg von JCL Logistics aus dem Gesellschafterkreis vereinfacht die Entscheidungsfindung, und das könnte der steirischen Spedition schon bald zum Vorteil gereichen. Es gibt Anzeichen für die eine oder andere einschneidende Veränderung für die internationalen Speditionen im Großraum Istanbul.

Eine davon betrifft das Zollamt am Frachtbahnhof Halkali. Seine Verlegung an einen anderen Standort ist seit längerer Zeit Gegenstand von Spekulationen. „Jedes halbe Jahre treten neue Mutmaßungen zu Tage. Bisher ist alles beim Alten geblieben. Aber

Türkei-Kenner wissen, dass in letzter Konsequenz alles sehr schnell gehen wird. Da liegen Firmen mit kurzen Entscheidungsfindungsprozessen im Vorteil“, glaubt Kurt Stessl. Außerdem könne NUN Overland mit der neuen Eigentümerstruktur am Standort in Istanbul der verladenden Wirtschaft jetzt Lösungen aus einem Guss offerieren. Sollte das Zollamt in Halkali seine Pforten schließen, werde man das Lager in Istanbul an einen anderen Standort verlegen.

Die Bedienung der Türkei schien lange Zeit eine Domäne der Bahnspeditionen zu sein. Davon kann heute keine Rede mehr sein. Ausschlaggebend dafür sind die Arbeiten zur Modernisierung und Kapazitätssteigerung auf der Schienenverbindung von der bulgarisch-türkischen Grenze in Capicule nach Istanbul-Halkali. Sie sollten längst abgeschlossen sein. Aber das ist blanke Theorie. In der täglichen Praxis vermag niemand mit Gewissheit zu sagen, ob und wann der Güterverkehr auf der Schiene auf dieser Teilstrecke wieder uneingeschränkt läuft. Die damit verbundene Ungewissheit bildet einen krassen Widerspruch zu den Erwartungen der Supply Chain Manager der internationalen Industrie- und Handelsunternehmen. Sie erwarten von einem hohen Grad der Zuverlässigkeit gekennzeichnete Transportlösungen, und die sind auf dem Verkehrsträger Schiene derzeit schwer darstellbar.

Als Reaktion darauf haben zahlreiche Verlader auf alternative Servicekonzepte für ihre Türkei-Sendungen umgeschwenkt. Dazu

zählen neben intermodalen Transporten mit Umladungen in Rumänien oder in Bulgarien die Containerdienste von Koper nach Istanbul einerseits sowie die mit kroatischen oder mazedonischen Frachtführern durchgeführten Lkw-Transporte andererseits. Nicht zu vergessen die RoRo-Verschiffungen von Triest nach Istanbul. Die dafür bei NUN Overland bereitstehende Trailerflotte wurde in den vergangenen zwei Jahren von 250 auf rund 60 Einheiten reduziert. Man sei ein klassischer Spediteur und kein Frachtführer, begründet Kurt Stessl diese Maßnahme zur geringeren Kapitalbindung und damit verbunden zur Risikominimierung. Daran geknüpft ist die Bemerkung, „dass wir zwecks Wahrung der Versorgungssicherheit bei strategisch wichtigen Geschäften an einem Eigenfuhrpark in der Größenordnung von 50 Trailereinheiten festhalten wollen“.

NUN Overland verbindet den Orient und den Okzident per Lkw, Bahn und Schiff. Mit der Ausarbeitung, Umsetzung, Vermarktung und Betreuung der dafür erforderlichen kundenspezifischen Konzeptionen sind ungefähr 40 Mitarbeitende an den Standorten in der südsteirischen Gemeinde Leibnitz und in Istanbul befasst. Dazu kommen Depotbetriebe in Fürnitz als Drehscheibe für die Lkw-Transporte, in Werndorf bei Graz für die Containerverkehre und im westungarischen Györszemere als CEE-Hub für die Transportabwicklungen auf der Schiene. Allen Betriebsstätten gemeinsam ist die Einbindung in paarige Operationen, ohne die man im Türkei-Geschäft unter keinen Umständen reüssieren kann, wie Kurt Stessl aus langjähriger Erfahrung weiß.

Die Zentrale von NUN Overland ist seit dem vergangenen Herbst in einem Neubau mit 360 m<sup>2</sup> Bürofläche am Westrand von Leibnitz angesiedelt. Von hier aus steuert das Team des Türkei-Spezialisten sämtliche Transportaktivitäten, darunter die täglichen Sammelgutverkehre von Österreich an den Bosphorus und retour. „In dieser Disziplin gehören wir bestimmt zur Gruppe der Marktführer“, sagt Kurt Stessl. Ansonsten macht die steirische Spedition ganz bewusst einen Bogen um die von den großen Transportorganisationen besetzten „Rennstrecken“ vom Raum Mannheim und vom Ruhrgebiet in die Türkei und retour, weil es hier für kleine und mittelgroße Anbieter nichts zu vernünftigen Konditionen zu holen gibt.

Statt dessen schreibt man sich bei NUN Overland die Bedienung von ausgewählten Transportrelationen in erstklassiger Qualität auf die Fahnen. Damit sind in erster Linie die Verbindungen von Süddeutschland, Österreich und aus der Schweiz in die Türkei und retour gemeint. „Italien hat in letzter Zeit wieder zugelegt“, stellt Kurt Stessl fest. Beim Güterspektrum wähnt er das 1955 als Alois Nunner Speditionen GmbH gegründete und seit mehr als 30 Jahren im Türkei-Verkehr engagierte Unternehmen in den Bereichen Stahl, Chemie, Papier, Verpackungen, Konsumgüter und Halbfertigprodukte gut verankert.

JOACHIM HORVATH