

Drei Standbeine auf vier Rädern



Das Unternehmen Cartrans GmbH ist mit seinen sonnengelben Autotransportern auf Europas Straßen unterwegs. Dass das Freudenberger Unternehmen für den ADAC fährt, sieht man an den vier dicken schwarzen Buchstaben, die neben der Aufschrift des Unternehmens auf die schweren Lastzüge im Verkehr aufmerksam machen. Alle unternehmenseigenen Fahrzeuge und Fahrer wickeln tagtäglich eine breite Transportpalette ab.

45.000 Autos bewegt die Cartrans GmbH jedes Jahr. Dabei ist das Nachauseholen von Pannenfahrzeugen für den Automobilclub nur eins von drei Standbeinen, auf denen der Betrieb breit und stabil steht. Ein weiteres wichtiges Feld sind Sondertransporte: Auf geschlossenen Ladeflächen bringen Cartrans-Lkw besonders schutzwürdige Gefährte, beispielsweise Prototypen, besonders sicher von A nach B. Standbein Nummer drei, ebenso wichtig für das Unternehmen auf der Wilhelmshöhe, ist die Lieferung von Neuwagen für namhafte Autobauer wie Mercedes, Renault, Opel und Ford sowie der Transport von Neu- und Gebrauchtwagen für Autohändler landauf, landab und auch im benachbarten Ausland.

Angefangen hat die Cartrans-Geschichte mit einem regionalen Abschleppdienst, berichtet Oliver Hirth, geschäftsführender Gesellschafter. Sein Vater Heinrich Hirth,

ebenfalls Geschäftsführer, unterstützte einst seinen Neffen in dessen Abschleppdienst mit seinem kaufmännischen Wissen. Daraus ergab sich 1984 die Gründung des heutigen Unternehmens Cartrans (damals als Brück GmbH) durch Heinrich Hirth und seinem Neffen Hermann Brück. „Mein Vater war kaufmännisch schon immer versiert“, berichtet Oliver Hirth. In der Tat, Heinrich Hirth bewies ein gutes Gespür, als er Anfang der 1980er Jahre einen Vertrag mit der ADAC-Autoversicherung abschloss, die gerade ihren Rückholdienst aufbaute und dazu Partner benötigte. Der Freudenberger Betrieb ist seit den Anfängen an Bord. Wenn andere Urlaub machten, hatte Cartrans Hauptsaison. Seine Fahrer holen seit jeher liegengeliebene und verunglückte Autos aus vielen Ländern Europas zurück nach

Verunglückte Fahrzeuge zurückholen

Deutschland und bringen sie zu ihren Besitzern beziehungsweise in deren Wunschwerkstätten. „Das ist ein extremes Saisongeschäft und macht von Juli bis September einen erheblichen Teil unserer täglichen Arbeit aus“, berichtet Oliver Hirth. Im Juni holen die Freudenberger Fahrer im Durchschnitt rund 1200 Autos zurück, im Winter gibt es Monate, in denen es nur 300 sind. Der Freudenberger ADAC-Partner fährt heute vor allem in Nord- und Westeuropa, viel nach Skandinavien, durchaus bis zum Nordkap.

Nach Schweden unternehmen Cartrans-Fahrer längst auch regelmäßig Sondertransporte für Autobauer, die ihre Erprobungsfahrzeuge und Prototypen mit den Freudenberger Lastzügen ins Winter-Testcenter in Lappland in Nordschweden schicken. Die

Testwagen werden in geschlossenen Transportern gefahren, um sie vor neugierigen Blicken zu schützen. Namhafte Autozulieferer betrauen Cartrans mit sensiblen Transporten zur Winter-Teststation im hohen Norden, wo sie ihre Fahrzeugteile Bewährungsproben unterziehen. Sechs geschlossene Lastzüge gehören zum Fuhrpark des Unternehmens. Das Geschäft mit den Erprobungsfahrzeugen entwickelte sich in den neunziger Jahren für Cartrans zum zweiten Standbein neben dem ADAC-Service. In den geschlossenen Transportern bringen die Transport-Spezialisten auch Ausstellungsstücke zu Automobilmessen. Der Schutz vor Schmutz, Vandalismus, Diebstahl und Sichtbarkeit sind die Gründe für geschlossene Transporte – ein Markt, den sich das Unternehmen nach und nach erschlossen hat.

Cartrans fahre gut mit seiner breiten Aufstellung, berichtet Oliver Hirth. Und daran arbeite das Unternehmen ganz bewusst. „Es ist uns wichtig, nicht von einzelnen Kunden abhängig zu sein“, sagt er. Das dritte Standbein, den klassischen Neuwagentransport, hat er seit Ende der 1990er Jahre, seit er im Betrieb ist, mit aufgebaut. „Ich wollte das machen, weil wir es können“, blickt er zurück. „Damals fuhren wir die Testfahrzeuge zunächst vor allem für Opel und Mercedes.“ Der Kontakt zu Autobauern war also da – eine gute Grundlage für den neuen Geschäftszweig, der gut zu unserer Angebotspalette passt, wie Oliver Hirth verdeutlicht. Renault Deutschland zum Beispiel

wurde auf der Autobahn auf Cartrans aufmerksam und fragte in Freudenberg an, ob man sich vorstellen könne, für sie zu fahren. Man konnte. Heute zählen fast alle deutschen Autobauer und auch einige ausländische zum Kundenkreis. Die insgesamt 45 Cartrans-Lastzüge sind in Süd-, West- und Nordeuropa unterwegs, die meisten dürfen 36 oder 38 Tonnen wiegen, das heißt bis zu acht Autos passen auf einen Transporter.

Derzeit beschäftigen Oliver Hirth und Heinrich Hirth 45 Fahrer. Insgesamt sind 60 Mitarbeiter angestellt, darunter drei in der Werkstatt und zehn in der kaufmännischen Abwicklung. Sie erwirtschaften rund neun Millionen Euro jährlich. Wären die Straßen in einem besseren Zustand, könnte es noch ein bisschen mehr sein. Beispiel Köln, wo Cartrans-Fahrer drei Mal täglich die Ford-Werke ansteuern: Da gleich mehrere Rheinbrücken für Lkw gesperrt sind, müssen die Transporter weite Umwege fahren, um in den Kölner Norden zu gelangen – „auf verschiedenen Pfaden. Wir fahren zum Teil über Düsseldorf“, sagt Oliver Hirth. Ein Weg dauert eine Stunde länger als normalerweise, das bedeutet täglich sechs Stunden mehr Fahrzeit allein zu den Ford-Werken. Tag für Tag Umwege bedeuten Tag für Tag Zeitverluste, bedeuten Tag für Tag Mehrkosten – und das in doppelter Hinsicht, denn erschwerend kommt hinzu: „Wir können Fahrten zum Teil gar nicht an-

nehmen“, berichtet der Geschäftsführer. Die Brückensperrungen in der Domstadt sind übrigens ein Dauerzustand. „In den letzten Jahren ist es immer schlimmer geworden“, beurteilt Oliver Hirth den Straßenzustand in Deutschland insgesamt. Besonders gravierend sei es in Nordrhein-Westfalen. Oliver Hirth gefällt das natürlich nicht, aber es stellt ihn auch nicht vor existenzielle Probleme, denn: „Gute Leute sind uns wichtiger als schlechte Straßen.“

Und die findet das Unternehmen offenbar. Um die riesigen Transporter mit ihrer sensiblen Fracht zu steuern, bedarf es einer etwas speziellen Qualifikation. Das nötige Spezialwissen und -können, etwa zum Verladen und zur Ladungssicherheit, bekommen die Fahrer – meist sind es schon gelernte Berufskraftfahrer – bei Cartrans vermittelt. Cartrans beschäftigt auch vier

Rund 60 Mitarbeiter angestellt

Auszubildende zum Kraftfahrer – und stellt jedes Jahr drei Azubis ein. Es gibt einige Abbrecher, wie das so üblich ist in der Branche. „Einer geht immer in den ersten drei Monaten. Etwa die Hälfte bleibt bis zum Ende der Ausbildung“, schildert Oliver Hirth seine Erfahrung. Einige blieben dauerhaft im Unternehmen, so gehörten vier „Eigengewächse“ zum Fahrerstamm. Wirkliche Probleme mit Fahreremangel habe Cartrans aber nicht, so Oliver Hirth: „Wenn man den Fahrern ein gutes Angebot machen kann und die Rahmenbedingungen stimmen, findet man auch welche.“ jule

Angefangen hat die Cartrans-Geschichte mit einem regionalen Abschleppdienst, berichtet Oliver Hirth, geschäftsführender Gesellschafter.

