

Alles außer Afghanistan

Spezialverkehr: Ein kleines Transportunternehmen aus dem Raum Hannover hat sich auf Expresslieferungen bis nach Zentralasien spezialisiert. Bis zu einer Last von 2.500 Kilo liefert die Firma Extra die Sonderfahrt von Haus zu Haus.

Michael Oeser liebt die Herausforderung. Und er bewegt sich nicht gern auf eingefahrenen Wegen. »Ich möchte etwas anbieten, was andere nicht anbieten«, sagt er. Deshalb macht er mit seinem Kleintransporter und drei Anhängern seit mehr als 15 Jahren Sonderfahrten, auch ganz weit in den Osten, über die Grenzen Europas hinaus.

Der 64-Jährige aus Neustadt am Rübenberge hat schon einen Formel-1-Rennwagen nach Bishkek in Kirgisien gebracht, Satellitenantennen nach Kasachstan und einen Kunsttransport ins georgische Tiflis geführt. Die Geschäftsidee entstand kurz nach der deutschen Wende, als ostdeutsche Express-Unternehmen auf den Markt drängten, die für wenig Geld den Markt in Westeuropa zu erobern suchten. »Da bin ich

nach Osten ausgewichen«, erläutert Unternehmer Oeser.

Oeser hat spezielle Transporte für die Bohrindustrie gemacht, war mit Geräten nach Bautino und Karachaganak (Kasachstan) und Ersatzteilen nach Kirow in Russland und Valeni in Moldawien unterwegs. Er verweist auf seine langjährige Erfahrung mit Sonderfahrten und darauf, dass dort ein deutsches Fahrzeug mit einem deutschen Fahrer unterwegs ist, dass das Ladegut nur von ein und derselben Person betreut wird – Expresstransport made in Germany. Für Osteuropa punktet er mit Carnet TIR und GPS-Ortung.

Oeser fährt viel für Speditionen, so gehören DHL, Dachser, ABX und Kühne + Nagel zu den Auftraggebern.



»Extra – Internationale Transporte« war schon in Usbekistan, Georgien, Aserbaidschan und Sibirien. »Aber nach Afghanistan fahre ich nicht«, betont der Unternehmer. Das Pflaster dort ist ihm dann doch zu heiß. Grund-

sätzlich macht ihm das Thema Sicherheit nicht so viel Sorgen, denn richtig schlechte Erfahrungen hat er bislang nicht gemacht. »In Südfrankreich kann man auch überfallen werden«, erklärt er lakonisch.

Mühsamer sind da schon die Bedingungen an den Grenzen. Das tue sich ein Deutscher oder ein Niederländer eigentlich nicht an, sagt er, denn 48 Stunden

Express made in Germany: So weit wie die Firma Extra wagt sich kaum ein deutsches Transportunternehmen auf eigene Faust in Richtung Osten vor.

Wartezeit seien keine Seltenheit. Für Deutsche sei dieses Geschäftsfeld seit der Wirtschaftskrise schwieriger geworden, die Anfragen gingen zurück. »Heutzutage wird auf diesen Strecken eher ein Pole, Russe oder Kasache eingesetzt, die sind meist billiger.« Auch seien beispielsweise russische Frachtführer die verschärften Bedingungen eher gewohnt als jemand aus Mitteleuropa.

»18 Stunden für 150 Kilometer auf einer Asphaltstrecke aus Sowjetzeiten, das ist nicht jedermanns Sache«, sagt Oeser. Aber Kasachstan beispielsweise habe bei der Erneuerung seiner Straßen schon viel getan. Rein betriebswirtschaftlich dürfe er seine Arbeit nicht betrachten, so Oeser, da gehöre auch eine ziemliche Portion Idealismus dazu. »Ich brauche das Fahren, und ich bin Individualist.« Eine Tour von Stuttgart nach Freiburg könne er auch einem

Kollegen überlassen, er fahre dann lieber von Hannover nach Wladiwostok.

Oeser hat auch Lehrgeld bezahlt. Wenn man an der russischen Grenze sechs oder sieben Tage immer wieder auf »sawtra«, auf »morgen« verwiesen werde, dann eigne man sich sehr schnell russische Kenntnisse an. An manchen Grenzen kenne man sich inzwischen, erzählt Oeser, grüße sich und habe dadurch einen »anderen Draht« zueinander. Er füge sich nicht so schnell, auch wenn es dann heiße: »Da kommt wieder dieser Deutsche.« Auf die Frage, warum er sich auf all dies einlässt, sagt Oeser nur: »Ich fahre sehr gern weg, und ich komme sehr gern wieder nach Hause.«

Regina Weinrich



Einsamkeit, viele Grenzen und ständige Kontrollen – der Alltag des Selbstfahrers.

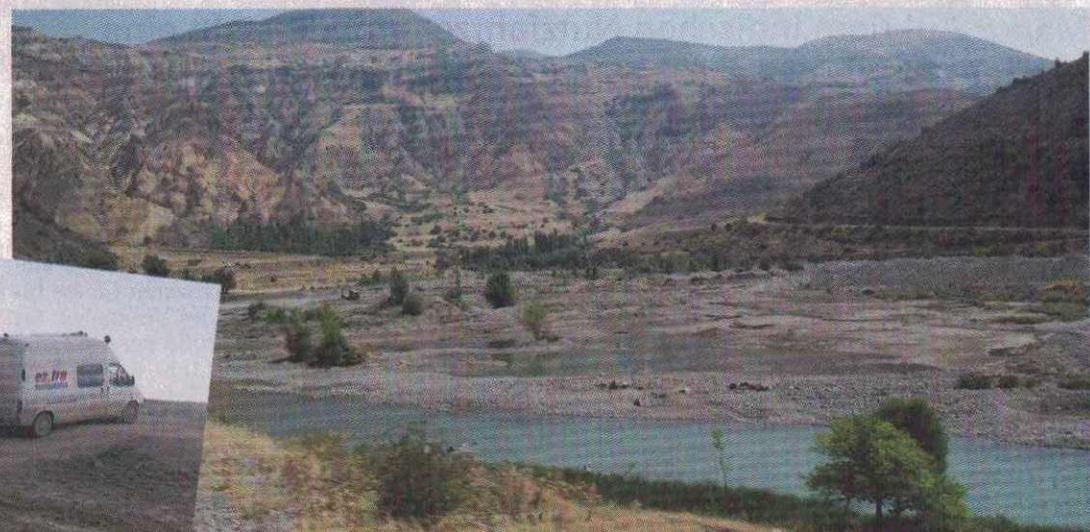


Foto: Oeser