

# Gemeinsam an die dicken Aufträge

Weltweite Schwergutnetze bieten auch kleineren Unternehmen die Chance, sich an großen Projekten zu beteiligen. Die DVZ stellt vier Kooperationen vor.

Von Ralf Johanning

So manche Idee entsteht immer dann, wenn ein Transport trotz langer Strecke erfolgreich war. So wurde die Cargo Equipment Experts (CEE), eine internationale Kooperation von Schwerguttransporteuren geboren. Nach der Übergabe des russischen Raumschiffes „Buran 002“ in Rotterdam von Procargo an die Kübler Spedition, saßen die beiden Geschäftsführer Wolfgang Karau und Heinz Rößler noch zusammen. Während des Gesprächs erläuterte Karau, wie er sich ein internationales Netzwerk von Schwerguttransporteuren vorstellen könnte. Erfahrungen auf dem Gebiet hat er bereits als Direktor des Worldwide Project Konsortiums (WWPC), einem weltweiten Franchisennetz aus Schwergutspediteuren, gesammelt.



„Ich war sofort von der Idee begeistert und bot mich an, dass erste Mitglied zu werden“, erinnert sich Rößler,

son zu gründen“, sagt Arno Alt, einer von drei Geschäftsführern bei Multilift. Die Gesellschafter des Unternehmens sind gleichberechtigte Schwergutbetriebe.

Gemeinsam können die kleinen und mittelständischen Betriebe jetzt große Projekte stemmen, die sie allein niemals bewältigen konnten. Das war auch einer der Gründe für den Zusammenschluss. Darüber hinaus gab es noch weitere: „Das Fachwissen und die Erfahrung besitzen unsere Mitarbeiter. Die großen Projektspediteure haben sich oft nur unseres Wissens bedient. Das sollte sich ändern“, sagt Alt. Mit Multilift brauchen sich die Betriebe nicht mehr als bloße Erfüllungsgehilfen zu fühlen. Sie können jetzt selbst Projekte managen.

„Wir haben schnell festgestellt, dass wir auf der gleichen Wellenlänge schwimmen. Das ist bei einer Kooperation unter Betrieben der entscheidende Faktor“, erläutert Alt.

Dabei ergänzen sich die Unternehmen sehr gut. Die sieben Betriebe kommen aus den Bereichen Schwer- und Großraumtransporte, Kranarbeiten und Montagarbeiten. „Wir schicken unsere Mitarbeiter auf gemeinsame Schulungen. Dabei entsteht ein ‚Wir-Gefühl‘, das sich auch im Arbeitsalltag widerspiegelt“, ergänzt Alt. Nicht nur auf der zwischenmenschlichen Ebene stimmt es, gemeinsam können sie auch Material und Gerät anschaffen, das für jeden allein zu teuer wäre.

Doch allzu groß will Multilift auch nicht werden. Die Kooperation konzen-



Sobald Aufträge für eines der Mitglieder im Umfang zu groß werden, kann er sich auf seine Partner verlassen. Sie springen ein und stellen Fahrzeuge und Know-how zur Verfügung. Dabei ist BigMove keine geschlossene Gesellschaft.

Bei einer entsprechenden Eignung ist die Kooperation auch offen für weitere Mitglieder. „Wer jedoch nur Profit aus der Gemeinschaft ziehen möchte, ohne selbst zu investieren und sich einzubringen, der sollte sich erst gar nicht bewerben“, beugt Wallek vor. Die Kontinuität dieses Kurses bestätigte Vorstand und Aufsichtsrat für die kommenden drei Jahre.

**WWPC.** Im Gegensatz zu den anderen Kooperationsformen besteht das Worldwide Project Consortium (WWPC) nur aus Projektspediteuren. Es ist ein Franchise-Unternehmen, das ausschließlich aus Schwergutspediteuren rund um den Globus besteht. Es ist sehr schwer, Mitglied im elf Jahre alten WWPC zu werden, denn pro Land darf nur ein Unternehmen beitreten. „Es gibt Ausnahmen bei den großen Ländern wie USA, Russland, China und Indien. Hier können auch drei und oder vier Unternehmen Mitglieder werden, die die unterschiedlichen Regionen abdecken“, erläutert Wolfgang Karau, Direktor des

WWPC. Doch grundsätzlich gelte, ein Spediteur pro Land. Hinter der Idee steht die weltweite Abwicklung von Schwergutprojekten. Die Mitglieder können derzeit auf 75 Niederlassungen des WWPC zurückgreifen. Für den Transport arbeiten die Spediteure anschließend mit lokalen Spezialisten zusammen.

DVZ 17.10.2009



**Ralf Johanning,**  
Fachredakteur, Barsbek.

Geschäftsführer der Schwergutpedition Kübler. Mittlerweile ist die noch junge Kooperation schon fast wieder ein Jahr alt.

„Es ist jetzt wichtig, schnell viele Mitglieder zu gewinnen, damit wir unsere Leistungen weltweit anbieten können“, erklärt CEE-Direktor Karau. Im Mittelpunkt des Netzes steht die Vermeidung vieler Schnittstellen, die bei internationalen Schwerguttransporten schnell entstehen können. „Wir wollen weltweit die Marke CEE platzieren, die eine festgelegte Qualität garantiert“, gibt Karau vor. Es gehe dabei nicht darum, das Netzwerk selbst zu vermarkten, sondern die Mitglieder und deren Dienstleistungen, unterstreicht der Initiator gegenüber der DVZ.

In der Kooperation der Schwergut-

triert sich geografisch auf den deutschsprachigen Raum und Europa. „Dabei verschließt sich Multilift nicht, auch außerhalb der Grenzen Europas tätig zu sein“, sagt Alt.

**BigMove AG.** Europaweit aktiv ist auch die Kooperation BigMove AG. In ihr arbeiten 13 europäische Unternehmen seit fünf Jahren eng zusammen. Eine zentrale Rolle spielt die gemeinsame Entwicklung von Fahrzeugen sowie die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter. „Wir lassen beispielsweise unsere Werkstattleiter zentral schulen. Damit nehmen wir auch in der Wahrnehmung der Hersteller eine viel höhere Position ein als jedes Unternehmen für sich genommen“, erläutert Rainer Bloedorn, Geschäftsführer der Bloedorn Spedi-

## Schwergutkooperationen

Firma/Ansprechpartner	Internet	Mitglieder
Big Move AG, Horst Wallek	<a href="http://www.0800bigmove.net">www.0800bigmove.net</a>	13
CEE Cargo Equipment Experts, Wolfgang Karau	<a href="http://www.cargoequipmentexperts.com">www.cargoequipmentexperts.com</a>	24
Multilift, Arno Alt	<a href="http://www.multilift.de">www.multilift.de</a>	7
WWPC Worldwide project consortium, Wolfgang Karchau	<a href="http://www.wwpc.eu">www.wwpc.eu</a>	75

transporteure besitzen alle Mitglieder spezielles Equipment und die notwendige Erfahrung. „Unsere Partner wissen, was für einen Transport benötigt wird, wo die Verzurrpunkte sitzen und welche Anschlagpunkte sie nutzen dürfen. Das macht die Arbeit weltweit professioneller“, schwärmt der Schwergutspezialist Rößler. Bisher konnten die Mitglieder häufig nicht an weltweiten Ausschreibungen teilnehmen, weil gerade im Zielland die notwendigen Kontakte fehlten. Das soll sich jetzt ändern. So bereitet sich die CEE mit jetzt schon 24 Mitgliedern auf die erste Jahresversammlung vor.

**Multilift.** Wie aus Kooperationen sogar Unternehmen werden können, zeigt das Beispiel Multilift. Vor 20 Jahren hatten verschiedene kleine und mittelständische Betriebe die Idee zusammenzuarbeiten. „In den ersten vier Jahren haben wir als Netzwerk fungiert, bis wir uns dann entschieden haben, eine eigene juristische Per-

son und Aufsichtsratsvorsitzender von BigMove. Für aktuelle Probleme oder Auftragsangebote gibt es im Internet eine Art virtuelle Hauptverwaltung, in der die jeweiligen Gruppen wie Geschäftsführer, Disposition oder Werkstattleiter miteinander kommunizieren. Zudem hat BigMove ein Intranet für die Fachabteilungen geschaffen. „Wir haben damit sofort Kontakt untereinander. Sollte mal eine Frage auftauchen, können häufig die Mitarbeiter der anderen Mitglieder weiterhelfen“, schwärmt Bloedorn. Die regional geprägten Mittelständler profitieren nicht nur auf der technischen Seite voneinander. Mit dem Netz erweitern sie geografische Grenzen. So liegt der Fokus von BigMove in Europa. „Wir haben unter uns viele Spezialisten, die die unterschiedlichen Regionen Europas abdecken“, sagt Horst Wallek, Geschäftsführer der Wallek Spezialtransporte und Vorstandsvorsitzender der BigMove AG. Damit sei BigMove überall präsent.