

## Der Mauerfall als Chance

06. November 2014 | von **Herbert Schadewald und Thomas Schwandt**

**Den Rheinländern wird nachgesagt, sie hätten die deutsche Wiedervereinigung nur als Einführung des Solidaritätszuschlags wahrgenommen. Die Kölner Spedition Emons tickte da ein bisschen anders und ergriff die neuen Chancen mit beiden Händen.**

**Von Herbert Schadewald**

EMPFEHLUNG

**Leitartikel Ein besonderer Tag der Logistik**

**Artikel Mauerfall als Startschuss der Go-East-Strategie**

**Artikel Ost-West-Doppelspitze bei Zippel**

Die Tinte unter dem Einigungsvertrag war noch nicht richtig trocken, da eröffnete Emons bereits in Ostdeutschland ihre ersten Niederlassungen - in Chemnitz und Dresden. "Wir haben da mit ebenerdiger Verladung in angemieteten Hallen und Lagerschuppen angefangen", erzählt Wilbert Herff vom Emons-Netzwerkmanagement Europa. Das Netz in den neuen Bundesländern wurde dann rasch erweitert. 1991 kamen die Standorte Erfurt, Magdeburg, Neubrandenburg, Leipzig und Berlin hinzu. "Wir konnten ja davon ausgehen, dass die Verträge nicht mehr umkehrbar sind, und wir waren ganz sicher, dass das nachhaltig

sein wird", begründet er das zügige Engagement seiner Firma.

Rasch wurden dann die ersten neuen Terminals in Chemnitz und Dresden gebaut. Schrittweise wurden Neubauten auch an den anderen Standorten errichtet. 2010 folgte die letzte Neueröffnung in Schwerin. "Das sind jetzt alles richtige Terminals mit bis zu 5000 m<sup>2</sup> Umschlagsfläche in modernen Lagern", erläutert Herff. Mit den insgesamt neun Niederlassungen sei Emons jetzt praktisch flächendeckend in Ostdeutschland vertreten.

Als die größten Herausforderungen jener 90er Jahre bezeichnet Herff die Suche nach geeigneten Terminalstandorten für die Stückgutverkehre und ihre anschließende Errichtung. Außerdem sei es nicht leicht gewesen, "geeignete Mitarbeiter zu finden, mit denen man nach vorn gehen konnte". Die nahe der ehemaligen innerdeutschen Grenze gelegene Niederlassung Bayreuth kümmerte sich um die Personalsuche für Chemnitz und Dresden. Da lief viel "über persönliche Beziehungen, die man schon früher gehabt hat. Und auch durch Zufall kam man mit Leuten zusammen, die von der ersten Stunde an bis heute noch in verantwortlicher Position mit uns zusammenarbeiten", berichtet Herff. Ostdeutschland "war von Anfang an eine Erfolgsstory".

Mit der EU-Osterweiterung 2005 begann Emons, über Oder und Neiße hinaus zu expandieren. Doch das ist schon eine ganz andere Geschichte. (roe)

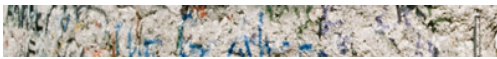
### **EBENFALLS GANZ VORN MIT DABEI: DIE NAVIS AG**

*"Schon vor der Wiedervereinigung stand die Navis AG in regelmäßigem Kontakt mit den staatlichen Industriebetrieben der DDR", erzählt Walter Stork, damals Vorstands- und heute Aufsichtsratschef des Hamburger Speditionshauses. "Es war unsere Aufgabe, für überseeische Käufer die Verschiffungen zu koordinieren. Das Transportwesen der DDR war streng reglementiert, so dass wir nur vereinzelt direkten Kontakt zu den Handelsorganisationen hatten."*

*Just an jenem 4. November, als auf dem Alexanderplatz die wahrscheinlich größte Demonstration für einen grundlegenden Wandel der DDR mit mehreren Hunderttausend Teilnehmern stattfand, hatte Stork im*

*damaligen Ostberlin "ein Gespräch, das völlig anders als alle bisherigen Kontakte verlief. Es herrschte eine gespannte Atmosphäre mit den dortigen Gesprächspartnern, und irgendwie stand es in der Luft, dass eine Öffnung der Grenze bald kommen würde. Zu meiner Überraschung boten führende Mitarbeiter der ostdeutschen Betriebe ihre Zusammenarbeit für die Zukunft an, worauf ich aber nicht eingehen wollte, denn wer glaubte schon selbst an diesem Tage an eine wirkliche Wiedervereinigung?" Fünf Tage später fiel die Mauer. Am 19. Dezember hielt Helmut Kohl in Dresden eine Rede, die heute als Weichenstellung in Richtung Wiedervereinigung gilt.*

*Dieses Signal verfehlte offenbar nicht seine Wirkung, denn Walter Stork erinnert sich weiter: "Im Januar 1990 waren unsere Überlegungen so weit gereift, in Mittel- und Ostdeutschland etwas `Eigenes` aufzubauen." Ähnlich wie Emons nutzte Navis die bestehenden persönlichen Kontakte. "Wir trafen Kapitän Steffen Kohlschmidt, der ab dem 1. Januar 1991 seine Tätigkeit bei uns aufnahm und die bisherigen guten Kontakte zu den Produktionsbetrieben vertiefte. Ein gutes Jahr später führte das zur Eröffnung unseres eigenen Büros im sächsischen Freiberg auf einem 6000 m<sup>2</sup> großen Grundstück." (roe)*



**Den Mecklenburgern wird nachgesagt, sie seien etwas langsam. „Wenn die Welt untergeht, sollte man nach Mecklenburg gehen, da passiert alles 100 Jahre später“, soll Otto von Bismarck gesagt haben. Die Spedition Auge aus Güstrow beweist das Gegenteil.**

#### **Von Thomas Schwandt**

Auf dem unscharfen Farbfoto aus den 1980er Jahren stehen aufgereiht sieben LKW des Typs Skoda 706 RT. Es ist ein Zeitdokument. Dereinst gehörten die LKW zur Spedition Josef Auge in Klueß, einem Ortsteil der DDR-Kreisstadt Güstrow. "Mein Vater unterhielt bis zu zehn Fahrzeuge und beschäftigte zwölf Mitarbeiter. Das war zu Ostzeiten ein ziemlich großer Privatbetrieb", erläutert Toralf Auge. Es hängt im Bürotrakt der Auge Transporte + Logistik GmbH & Co. KG und erinnert Geschäftsführer Toralf Auge an den Vater, der mit 72 Jahren im Frühjahr dieses Jahres verstorben ist. Gegründet worden war die Spedition vom Urgroßvater 1923 im westfälischen Paderborn. Der siedelte Jahre später samt Firma nach Mecklenburg um und war dort vor allem mit Holztransporten im Geschäft.

An den legendären Skoda-LKW hat Toralf Auge noch mitgeschraubt. Der heute 47-Jährige hatte wie seine zwei Brüder ebenfalls einen Beruf in der KFZ-Branche gelernt. Von der Spedition aus Klueß wurde transportiert, was der staatliche Kraftverkehr zuteilte. "Zum Wochenstart gab es einen Paken Frachtpapiere, dann wusste man, was man zu tun hatte." Die Auge-LKW fuhren Möbel, Lebensmittel, Maschinen oder Kies.

Damit war nach dem Fall der Mauer schlagartig Schluss. KFZ-Schlosser Toralf Auge legte den Schraubenschlüssel aus der Hand und kümmerte sich fortan als Disponent um Fracht und Aufträge. "Wir wandten uns direkt an die DDR-Betriebe, von denen viele anfangs noch existierten, und knüpften Kontakte zu westdeutschen Speditionen." Seit vielen Jahren agiert die Firma Auge unter anderem als Subunternehmer für Kühne + Nagel.

Mitte der 1990er Jahre siedelte die Spedition Auge in das Gewerbegebiet Laage, Ortsteil Kritzkow, um. Das Areal liegt verkehrsgünstig direkt an der Autobahn 19 und nur wenige Kilometer entfernt vom Flughafen Rostock-Laage. Das Firmengelände wird vor allem geprägt durch eine Lagerhalle mit einer Fläche von 3000 m<sup>2</sup>.

Die aktuell 60 blauen Fahrzeuge mit den weißen Versalien "AUGE" oberhalb der Frontscheibe sind vorrangig in Norddeutschland sowie in Brandenburg und im Rhein-Ruhr-Gebiet unterwegs. Sie befördern hauptsächlich Lebensmittel und Tiefkühlware für große Einzelhändler und Discounter. 25 Kühlzüge gehören zur Flotte, aber auch fünf Tankzüge. Das Speditionsgeschäft breit aufzustellen ist immer Firmenphilosophie gewesen, sagt Auge. "Viele Getränkeladungen im Sommer, im Einzelhandel das Weihnachtsgeschäft, jahreszeitbedingt Heizöl - es gibt zahlreiche saisonabhängige Auftragsspitzen, aber entsprechend auch Dellen." Stückgut, das konstant über das ganze Jahr aus Mecklenburg-Vorpommern in alle Regionen Deutschlands verfrachtet wird, sind zum Beispiel medizintechnische Produkte für Krankenhäuser. Retour werden vor allem Bauzuschlagstoffe und Textilien ins heimische Bundesland gebracht.

Um Leerfahrten zu vermeiden, kooperiert die Kritzkower Spedition eng mit den Logistiknetzwerken CTL und Star. Täglich wird im nordhessischen Homberg (Efze) ein Hub der beiden Verbunde angefahren. Konsequenterweise auf Tiefkühlware zu setzen hat sich für die Mecklenburger als wegweisende Strategie erwiesen. "Dieser Frachtsektor und die Nachfrage wachsen." Aber im Food-Bereich werden auch die höchsten Anforderungen in Qualität, Pünktlichkeit und Schadensvermeidung gestellt, weiß Auge. "Tiefkühlware ist ein sensibler Bereich, die Kunden achten sehr darauf, dass wir mit unseren hauseigenen LKW und patentierten Kraftfahrern aufkreuzen", erzählt der Firmenchef.

Und wie sieht die Zukunft aus? Auge verweist auf "zu viele Fragen und zu wenige Antworten" - von Mindestlohn über veränderte Mautregelungen bis hin zu Umweltauflagen. An Erfahrung im Umgang mit Ungewissheiten mangelte aber es in der jahrzehntelangen Historie des Familienbetriebs nie. "In Mecklenburg-Vorpommern haben es nach der Wende nur wenige Mittelständler geschafft, aus eigener Kraft zu wachsen." (roe)

**Schlagnvorte:** Mauerfall 1989 Emons Spedition Auge Navis

Schreiben Sie uns Ihren Kommentar!

---