

# Bernd Lauer verhinderte Pleite mit Expansion

Heute zählt Universal Transport Schmitz mit Sitz in Staufenberg zu den führenden Schwertransport-Dienstleistern

Staufenberg (khn). Es ist ein Comeback wie aus dem Lehrbuch. Die Spedition Schmitz aus Staufenberg stand 2002 und 2003 kurz vor der Pleite. Ein Hauptkunde hatte Insolvenz angemeldet. Bernd Lauer, seit 2000 alleiniger Inhaber des Unternehmens, steckte nicht den Kopf in den Sand, sondern wurde aktiv: Expandieren, Nischen

in anderen Ländern suchen und damit den Standort mit über 60 Mitarbeitern und einer Firmenhistorie, die 1936 begann, erhalten. Mit diesem Rezept hatte er Erfolg. Heute firmiert das Unternehmen unter dem Namen Universal Transport Schmitz und ist einer der größten Dienstleister für Schwertransporte in Deutschland.

Für die Geschichte des Staufenberger Unternehmens, das ein wenig versteckt und ein wenig unscheinbar in der Straße In der Au liegt, hatten sich Mitglieder des CDU-FDP-Wirtschafts-Arbeitskreises im hessischen Landtag interessiert. Zuvor waren sie unter anderem in Marburg beim Straßen- und Verkehrsamt sowie bei der Firma Bender in Grünberg gewesen, um sich über die aktuelle Lage der Unternehmen und über möglichen Infrastrukturausbau zu unterhalten. Kein Wunder, stehen doch die Landtagswahlen in Hessen wieder vor der Tür. Hinzugekommen waren noch CDU-Politiker aus Staufenberg und aus dem Landkreis.

In Staufenberg sind momentan 60 Mitarbeiter und sieben Azubis beschäftigt, sagte Lauer. Spezialisiert auf Schwer- und Spezialtransporte habe sich das Unternehmen auf einem Zukunftsmarkt durchgesetzt und zähle zu den führenden Dienstleistern in dieser Sparte. Unter anderem werden 80 Tonnen schwere Brückenträger transportiert, Teile von Windkraftanlagen oder Fahrzeuge wie Bagger oder Züge. Die Spezialtransporter, die zum Fuhrpark des Unternehmens gehören, haben einzeln einen Wert von bis zu 500 000 Euro. Angefangen habe alles jedoch mit einem Pferdefuhrwerk im Jahr 1936. 1950 folgten die ersten motorisierten Fahrzeuge. 1978 bildete die Spedition Schmitz als einer der ersten Berufskraftfahrer aus. Vier Jahre später stieg Lauer als selbstständiger Spediteur bei Schmitz ein; als Firmengründer Paul Karl Schmitz 2000 starb, stieg Lauer zum alleinigen Inhaber auf.

2002/2003 dann die Krise: Ein für Schmitz bedeutender Kunde ging insolvent, der Standort stand auf der Kippe. Lauer reagierte unorthodox: »Ich wollte expandieren.« Sein erster Weg führte ihn in den Nahen Osten. In Irak und Jordanien sondierte er den Markt für Öltransporte, sprach mit dem da-



**Bernd Lauer (Zweiter von links) berichtete den Christdemokraten und FDPlern aus dem Landtag, dem Kreis und aus Staufenberg von den Höhen und Tiefen des Speditionsunternehmens.**  
(Foto: khn)

maligen irakischen Übergangspräsidenten Iyad Allawi und stand kurz vor einer Einigung. Am Ende hätte ihm die Außenhandelskammer von dem Deal abgeraten. Ernüchterung. Aber dann habe er Glück gehabt: Ein alter Kunde sei an ihn herangetreten. Supermärkte wollte dieser in Rumänien bauen und fragte an, ob Lauer den Transport und den Bau organisieren wolle. Weil das nötige Kleingeld fehlte, habe er sich an seinen ärgsten Konkurrenten gewandt: Das Unternehmen Universal Transport mit Hauptsitz in Paderborn. Zusammen stiegen die beiden Firmen in den Osteuropamarkt ein – und sind bis heute dort geblieben. Vor allem der Bau von Windparks ist lukrativ. »Aus Wettbewerbern wurden Freunde«, sagte Lauer.

Aus der Beinahe-Pleite hat der Unternehmer gelernt. Er sagte, die Abhängigkeit von

einem Kunden oder einer Branche dürfe nie mehr als 20 Prozent betragen. Außerdem stützten die übrigen Standorte im In- und Ausland – weitere zwölf an der Zahl – den in Staufenberg. Die Zugehörigkeit zur Unternehmensgruppe mit Universal helfe außerdem dabei, bei Bedarf Mitarbeiter oder Fahrzeuge in andere Standorte zu verschieben und auf Auftragsspitzen zu reagieren.

Den Referenten aus Wiesbaden gab Lauer den Wunsch mit auf den Weg, mehr für die Infrastruktur zu machen – und vor allem qualifizierte Planer einzustellen, die Bauprojekte zügig begleiten könnten. Oft komme es vor, dass er für eine Distanz von 70 Kilometern Luftlinie Umwege fahren müsse, weil die Straßen für Schwertransporte nicht geeignet seien. Am Ende summiere sich die Kilometeranzahl dann auf 300 bis 400.