

Hoch-Zeit bei Universal Transport

Als Architekt des Schwertransports profitiert die Universal Transport Michels GmbH & Co. KG vom Aufschwung in Ost-/Südosteuropa und in der GUS. Das deutsche Familienunternehmen unterhält in Polen, Tschechien und Rumänien eigene Standorte. Vor kurzem wurde in Brisbane in Australien eine neue Niederlassung eröffnet.

Universal Transport Michels
GmbH & Co. KG

Firmensitz: Paderborn (D)
Firmengründung: 1953
Ges.: Familienunternehmen
Mitarbeiter: 250
Umsatz (2007): 70 Mio. Euro

Servicespektrum: Universal Transport betätigt sich in den 4 Geschäftsfeldern „Spezial“ (Schwer- und Spezialtransporte national/international), „Projekt“ (weltweite Schwerlastlogistik), „Service“ (Transportgenehmigungen, Transportbegleitung, Zoll) und „Silo“ (Silo- und Schüttguttransporte)
Flotte: 180 Lkw
Standorte: D (10), PL, CZ, RO, Venezuela und Australien



Foto: Universal Transport

Wie alle bedeutenden Schwerlastlogistiker operiert auch...

WIEN. Im Osten geht die Sonne auf. Jahrzehntlang spielte dieser Sachverhalt nur im Geographie-Unterricht und für Meteorologen eine Rolle. Erst seit dem Fall des „Eisernen Vorhanges“ schenken auch die Einkaufs-, Produktions- und Vertriebspezialisten der europäischen, nordamerikanischen, japanischen und koreanischen Großindustrien der CEE-Region ihre Aufmerksamkeit. Vor allem für die großen Bauindustrien sowie für Unternehmen aus dem Anlagen- und dem Maschinenbau gewinnen die Märkte in Ost- sowie Südosteuropa immer mehr an Stellenwert. Zweierlei Gründe sind dafür ausschlaggebend: Erstens produzieren die ehemaligen Staatsbetriebe in Polen, Tschechien, Ungarn oder Rumänien schwere Stahlbauteile, Kessel, Generatoren, Turbinen, Behälter oder Betonfertigteile zu wesentlich günstigeren Konditionen wie die Stammwerke in Westeuropa oder in den USA. Dies unter Gewährleistung hoher Qualitätsstandards, versteht sich. Zweitens spottet die Infrastruktur in weiten Teilen der Region noch jeder Kritik.

Sowohl in Ungarn als auch in Polen, Kroatien, Serbien, Bulgarien, Rumänien, in den baltischen Staaten, in der Ukraine und in weiten Teilen der Russischen Föderation

bedürfen viele Straßen- und Bahnverbindungen einer weitreichenden Sanierung. Auch neue Flughäfen und Seehäfen sind dringend erforderlich. Großindustrien sowie die Förderanlagen der Erdöl- und Erdgasindustrien harren der Modernisierung. Internationale Handelsketten wie Metro, Rewe, Ikea, Kika/Leiner, bauMax, Obi und Praktiker drängen mit Vehemenz in die neuen Konsumzentren. Hunderte Betonfertigteile und unzählige Stahlträger oder Leimbinder mit Überlängen finden beim Bau ihrer Outlets Verwendung.

Tolle Chancen eröffnen die in der Einleitung beschriebenen Szenarien den mit der Organisation und der Abwicklung von internationalen Schwer- und Sondertransporten befaßten oder in der weltweiten Schwergutlogistik verankerten Unternehmen. Manche Akteure haben das frühzeitig erkannt. Die Felbermayr-Gruppe aus Wels zum Beispiel zählt in Polen, in Tschechien, in der Slowakei oder in der Russischen Föderation heute zu den führenden Anbietern von Dienstleistungen sowie von logistischen Gesamtkonzepten für Schwer- und Sondertransporte. Renommiertere Speditionsfirmen und namhafte Unternehmen aus dem Industriebau bedenken das stark expandierende österreichische Familienunternehmen regelmäßig

mit mehr oder weniger komplexen Aufträgen. Selbst in den unwirtlichsten Gegenden in Sibirien versehen seine Spezialfahrzeuge und Kräne bei Bedarf Dienst.

Es gibt jedoch auch noch andere auf internationale Schwer- sowie Sondertransporte spezialisierte Firmen, die in der Region Ost- und Südosteuropa und in der GUS erfolgreich Fuß gefaßt haben. Eine davon ist die Universal Transport Michels GmbH & Co. KG in Paderborn (Deutschland). Niederlassungen in Prag, Poznan (Polen) und Sibiu (Rumänien) hat dieser Anbieter in den letzten Jahren eröffnet, um in den Wachstumsmärkten eigenständig präsent zu sein. Beim Transport von Stahlkonstruktionen, Maschinen und Betonfertigteilen ziehen die an den gesamten CEE-Stützpunkten stationierten Experten die Fäden. Auch die Planung der Schwer- und Sondertransporte und die Einholung der Transportgenehmigungen obliegt ihrer Verantwortung. Nicht zu vergessen die Organisation der Begleitfahrzeuge. Mit einem beträchtlichen Aufwand sind diese Tätigkeiten verbunden, weil die gesetzlichen Bestimmungen laufend variieren und die Bürokratie in manchen Ländern zum Himmel schreit.

Stark verbesserungswürdige Zustände sind das, keine Frage. Trotz alledem verzeichnen die Schwergut- und Projektspezialisten ein deutliches Wachstum der Aufträge mit Ziel- oder Quellorten in der Region Ost- als auch Südosteuropa. Holger Dechant, Vertriebsleiter bei Universal Transport, beleuchtet das im Gespräch mit der *Österreichischen Verkehrszeitung* anhand einiger Beispiele. „Im September haben wir von Krasow in Polen ausgehend Brückenteile zu einer Baustelle auf der Mühlkreisautobahn nahe Linz verbracht. Das Projekt nahm vier Transporte in Beschlag. Jedes Brückenteil war 53 Meter lang und 75 Tonnen schwer“, zitiert er aus seinen Aufzeichnungen. Anfang Oktober stand der Transport einer Brücke von Ost-rava (Tschechien) nach Neckarsulm auf dem Programm. Erfolgreich abgeschlossen wurde vor kurzem außerdem der Transport

eines Kessels mit 6 Meter Durchmesser für einen Industriebetrieb von Tschechien nach Ostwestfalen-Lippe.

In der Gegenrichtung beobachtet Holger Dechant auf den Verbindungen von Westeuropa zu Zielen in der Russischen Föderation sowie in Polen und Rumänien eine sehr positive Entwicklung der Auftragslage. „Bei Schwertransporten nach Südosteuropa kommt auch das Binnenschiff zum Zug“, bestätigt er auf Anfrage. Mit Stolz verweist der Vertriebsleiter auf ein Großprojekt, bei dem es im Zeitraum von August 2006 bis Juli dieses Jahres 39 Windkraftanlagen nach Kiselice (130 Kilometer südlich von Gdansk) sowie Malbork (60 Kilometer westlich von Gdansk) zu verbringen galt. Pro Anlage waren 11 Schwertransporte erforderlich. „Die Rotorblätter aus Dänemark wiesen bis zu 37 Meter Länge auf. Der Durchmesser der Fundamentringe betrug 4,8 Meter. Hinzu kamen die 52 Tonnen schweren Maschinenhäuser und die bis zu 30 Meter langen Turmteile“, rekapituliert Dechant.

Mit Silotransporten für eine renommierte Kunststoffindustrie in Paderborn hat bei Universal Transport im Jahr 1953 alles begonnen. Der Auftraggeber weitete seine Produktpalette im Laufe der Jahre kontinuierlich aus. „Wir leisteten dem Folge und unternahmen Anfang der 70er Jahre die ersten Gehversuche im Bereich Schwer- und Sondertransporte. In der Startphase wurden in erster Linie Betonplatten befördert“, läßt Dechant die Firmengeschichte in wenigen Worten Revue passieren. Der Einstieg in das neue Geschäftsfeld stellte sich sehr rasch als kluge Entscheidung heraus. Im Jahr 2007 erwirtschaftet Universal Transport 80 Prozent der Umsatzerlöse mit Dienstleistungen in den Bereichen nationale/internationale Schwer- und Spezialtransporte sowie in der weltweiten Schwerlastlogistik. Das Geschäftsfeld für Silo- und Schüttguttransporte stützt sich auf 21 Silo- und auf 4 Kipperfahrzeuge,



...Universal Transport in einem breiten Betätigungsfeld.

die schwerpunktmäßig in Paderborn und in Sibiu (Rumänien) operieren.

Als Architekt des Schwertransports und als internationale Schwergutspedition mit eigenem Fuhrpark beschreibt Dechant die Firma Universal Transport. „Wir sehen uns nicht als Transporteur und auch nicht als Sofaspediteur“, findet er klare Worte. Das Leistungsspektrum bestätigt diese Sicht der Dinge. Zum Komplettanbieter für Schwer- und für Sondertransporte mit 10 Standorten in Deutschland, Niederlassungen in Tschechien, Polen und in Rumänien sowie mit Vertriebsbüros in Caracas (Venezuela) und Perth (Australien) ist das Familienunternehmen in der jüngeren Geschichte gereift. In Brisbane in Australien wurde vor wenigen Wochen eine neue Niederlassung eröffnet, deren Crew in den nächsten zwei Jahren ein großes Tunnelprojekt betreut.

Von der De- und Remontage von Maschinen und Anlagen über die Ladungssicherung und die physische Abwicklung der Transporte unter Einbindung aller Verkehrsträger bis zur Organisation der Transportbegleitungen und -genehmigungen reicht das derzeitige Angebot in der weltweiten Projektlogistik. Auch Zollabwicklungen sind im Serviceportfolio inbegriffen. Das Ladungsspektrum erweist sich bei genauer Betrachtung als extrem vielfältig. Neben Betonfertigteilen und Holzleimbändern spediert Universal Transport in erster Linie Anlagen und Maschinen, Bau- und Landmaschinen, Straßenbahnen, Lokomotiven, Kranteile, Behälter, Schornsteine, Holz- und Stahlkonstruktionen. Vor kurzem zog der Schwergutlogistiker beim Transport eines Schiffes mit 45 Meter Länge und 185 Tonnen Gesamtgewicht die Fäden.

JOACHIM HORVATH