

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland**

**Vechta, Oldb, 1969-**

Die Firma Spitzer Silo-Fahrzeug-Fördertechnik GmbH in Cloppenburg

**urn:nbn:de:gbv:45:1-5285**

*Hermann von Laer*

## Das Oldenburger Münsterland – eine moderne Industrie-Region

Industrieller Schwerpunkt des Bezirks der Oldenburgischen Industrie- und Handelskammer ist inzwischen das Oldenburger Münsterland; angesichts dieses wirtschaftlichen Strukturwandels werden in diesem Jahrbuch sowie in weiteren Folgen innovative Gewerbe- und Industriebetriebe vorgestellt, mal mit dem Schwerpunkt auf den Landkreis Cloppenburg, mal mit Schwerpunkt auf den Landkreis Vechta.

### Die Firma Spitzer Silo-Fahrzeug-Fördertechnik GmbH in Cloppenburg

Heutzutage präsentiert sich das Oldenburger Münsterland als eine der wirtschaftlich erfolgreichsten Regionen Deutschlands, und dieser Erfolg ist im Wesentlichen ein Erfolg des produzierenden Gewerbes bzw. der Industrie. Während die Menschen hier zuvor weitgehend von der Landwirtschaft und dem Handwerk lebten, entwickelten sich seit den 1960er Jahren im rasanten Tempo Industrie und Gewerbe und zwar in den allermeisten Fällen aus kleinsten Anfängen heraus. Im Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland wurden schon eine ganze Reihe solcher erfolgreicher Unternehmen vorgestellt.

Ansiedlungen von Zweigbetrieben auswärtiger Unternehmen waren hingegen zunächst selten. Vielleicht wirkte das Oldenburger Münsterland von außen betrachtet doch allzu „geschlossen“, oder man sah für ein eigenes Zweigwerk die Voraussetzungen als zu wenig gegeben an: Es gab ja zunächst zu wenig gewerblich geschulte Fachkräfte; Zulieferer und Kunden saßen eher andernorts, und auch mögliche Partnerunternehmen gab es kaum.

Dies änderte sich erst, nachdem die erste Gründungs- und Expansionsphase abgeschlossen war. Zumindest in Fachkreisen sprach sich herum, dass hier im Oldenburger Münsterland eine moderne Industrieregion entstanden war, in der eigene Investitionen und der Aufbau von Zweig-

werken lohnend sein könnten. Und so kam es dann ab etwa Mitte der 1980er Jahre vermehrt auch zu Ansiedlungen von Firmen, die nicht in der Region „gewachsen“ waren, bzw. zur Gründung von Zweigwerken. Diese Gründungen trieben dann nicht nur die Industrialisierung weiter voran, sondern sie sicherten die vorangegangene Expansion durch Diversifizierung ab und stabilisierten sie durch Produktionsverflechtungen. Für diesen Prozess ist die Firma Spitzer in Cloppenburg ein gutes Beispiel.

### *Entstehung und Wachstum*

Schon im Jahre 1872 wurde das Familienunternehmen Spitzer in Mosbach/Baden-Württemberg als Fabrik für Landmaschinen gegründet; es wird heute in der 6. Generation von den Nachkommen des Gründers geleitet. Auch dem ursprünglichen Produktionsprogramm ist man im Wesentlichen treu geblieben, da man sich schon im 19. Jahrhundert auf die Abfüllung von Getreide etc. konzentrierte – seinerzeit füllte man die Waren allerdings noch in Säcke und nicht in Silos. Heute befindet sich das Stammhaus in Elztal-Dallau.

Mitte der 1980er Jahre gab es zwei Spitzer-Werke, und zwar in Mosbach und in Straßburg. Als man dann den Standort für ein drittes Werk suchte, fiel die Wahl schließlich auf Cloppenburg. Auf diesen Ort war man aufmerksam geworden, weil die Firma Kalvelage fünf Silos gekauft hatte. Man hatte eine Region mit ihrer starken Veredelungswirtschaft im Blickfeld. Hier, so vermutete man zu Recht, müsste sich auch der Absatz noch vergrößern lassen. Speziell für Cloppenburg sprach dann auch, wie engagiert sich die örtliche Politik und Verwaltung für die neue Niederlassung einsetzte und die Ansiedlung nach Kräften unterstützte.

Geplant war die Niederlassung, die als GmbH ihre Arbeit aufnahm, zunächst als reine Service-Station. Man begann mit nur sechs Beschäftigten, aber schon bald expandierte das Unternehmen stark. Schon nach gut zehn Jahren war die Belegschaft auf 45 Beschäftigte angestiegen – aber dann kam es zu einer großen Krise: Bis auf zwölf Personen ging die Zahl der Beschäftigten wieder zurück, und die Zukunftsaussichten schienen eher düster zu sein. Der starke Einsatz für die Firma in den Jahren 1996/97 zahlte sich dann aber doch aus. Inzwischen – d.h. Mitte des Jahres 2007 – ist die Beschäftigtenzahl auf 120 gestiegen und weitere Einstellungen sowie weitere Investitionen sind geplant (s.u.).

Diese – mit Ausnahme der Jahre 1996/97 – recht kontinuierliche Entwicklung spiegelt sich auch in der Geschäftsleitung wider. Das Clopp-

penburger Werk wird seit 1995 von Frau Elisabeth Gänslar geleitet, die vom ersten Tag an dabei war, also seit nunmehr 20 Jahren, und die mit der Expansion des Unternehmens in immer neue Arbeitsbereiche hineingewachsen ist. Die gelernte Industriefachwirtin ist geborene und „bekenkende“ Cloppenburgerin. Als Frau in einer ansonsten reinen Männerdomäne hat sie nach eigenem Bekunden keine Probleme.

### *Produktionsprogramm*

Das reichhaltige Spitzer-Lieferprogramm für den Massentransport von festem Schüttgut enthält für jeden Einsatzzweck das richtige Silofahrzeug bis zu 90 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen. Die Vorteile der Silo-Transportart ergeben sich aus dem erheblichen Rationalisierungseffekt durch Einsparung von Verpackungsmitteln, Lager- und Wiegekosten – ganz abgesehen von der Entlastung der Umwelt.

Die Produktion in Cloppenburg begann 1986 mit Silokippbehältern bis zu 65 m<sup>3</sup>. Diese wurden an das Stammhaus in Elztal-Dallau geliefert und dort im Fahrzeugbau komplettiert. Im Gegenzug wurden vom Stammhaus angelieferte Behälter (Aufbauten Fassungsvermögen 31 m<sup>3</sup>), hauptsächlich für den Futtermitteltransport, auf ein vom Kunden angeliefertes LKW-Chassis aufgebaut und mit den nötigen Anbauteilen versehen. Der Standort Cloppenburg war also zu dieser Zeit ein reiner Zulieferbetrieb.

Der entscheidende Schritt vorwärts war der, dass ab 1998 komplette Silofahrzeuge, Silokipper aber auch SF-Fahrzeuge (= Silo freitragend) gebaut wurden. So wurde das Werk in Cloppenburg von einem Zulieferbetrieb zu einem Standort, der auch Fahrzeuge an den Endkunden auslieferte. Dies war rückblickend die entscheidende Innovation, die den nachfolgenden Aufschwung begründete, da jetzt mehr Wertschöpfung im eigenen Unternehmen erfolgte. Dieser Weg soll in Zukunft insofern weiter gegangen werden, als dass eine eigene Lackiererei geplant ist. Zur Zeit werden die Lackierungsaufträge noch extern vergeben. Ansonsten gibt es keine weiteren Diversifikationspläne; man möchte vielmehr seinem erfolgreichen Produktionsprogramm treu bleiben und eher in die Breite expandieren.

Sehr wohl geändert hat sich aber die Technik. So werden die Silos vor allem aus Gründen der Gewichtsersparnis inzwischen ausschließlich aus Aluminium gefertigt und auf Kundenwünsche wird immer detaillierter eingegangen. Dabei handelt es sich weitgehend um Transport-Silos für



*Blick in die Produktion „Behälterbau“*



*Blick in die neu erstellte Fabryzeughalle*

Staub- und Rieselgüter bzw. um Silo-Fahrzeuge für den Schüttgut-Transport, d.h. um Silos für den Transport von Chemie-Produkten, Getreide, Mehl, Futtermittel etc.

Ab Anfang 2007 wurde die Produktion umgestellt. Es werden jetzt ausschließlich Silo-Fahrzeuge des Typs SF (Silo freitragend) hergestellt. Das Fassungsvermögen der Silobehälter beträgt 34 - 39 m<sup>3</sup>. Freitragend bedeutet, dass das Silo ohne Chassis gebaut wird. Gegenwärtig werden pro Jahr in Cloppenburg etwa 120 Behälter und 200 komplette Fahrzeuge erstellt, aber schon im nächsten Jahr, nach Fertigstellung der neuen Behälterbauhalle, soll sich die Produktion fast verdoppeln.

Die starke Produktionsausweitung der letzten Jahre war nur möglich, weil sowohl die Belegschaft als auch die Produktionsfläche anwuchsen. So wurde Anfang 2007 eine neue Halle fertig gestellt, wodurch die gesamte überdachte Produktionsfläche auf über 11.000 m<sup>2</sup> anwuchs. Gegenwärtig wird noch eine Halle verlängert und der Neubau einer weiteren ist für 2008 geplant.

### *Mitarbeiter*

Wie schon erwähnt, begann das Unternehmen im Jahre 1986 in Cloppenburg mit sechs Beschäftigten. Danach setzte – abgesehen vom starken Rückgang in den Jahren 1996/97 – ein kontinuierliches Wachstum ein, das sich in jüngster Zeit noch beschleunigte. Gegenwärtig, d.h. Mitte 2007, sind etwa 120 Personen bei der Firma Spitzer beschäftigt. In der Verwaltung, die aus fünf Personen besteht, sind auch Frauen beschäftigt, in der eigentlichen Produktion arbeiten hingegen nur Männer; das ist bei der körperlich sehr anstrengenden Arbeit auch nicht verwunderlich. Ingenieure sind nicht beschäftigt, da die Technik zentral vom Stammhaus gesteuert wird. Meister sind für die einzelnen Abteilungen zuständig wie Reparatur, Behälterbau und Fahrzeugbau. Benötigt werden vor allem Metallbauer für die Montage der Behälter. Hier sind natürlich Schweißer für den Aluminiumwerkstoff wichtig. Diese werden zu einem großen Teil im Unternehmen selbst herangebildet. Da Druckbehälter gefertigt werden, werden die Schweißer im Rhythmus von zwei Jahren vom TÜV geprüft. Seit 1998 bildet die Firma Spitzer in Cloppenburg auch eigene Lehrlinge als „Metallbauer, Fachrichtung Konstruktionstechnik“ aus. Seitdem werden pro Jahr fünf junge Leute qualifiziert. Eine Auszubildende ist außerdem noch im Büro beschäftigt. Bisher wurden auch alle nach ihrer Lehre von der Firma Spitzer in Cloppenburg übernommen, so dass

genügend Fachkräfte vorhanden sind. Es gibt aber auch angelernte Kräfte, vor allem aus dem Kreis der Aussiedler. Häufig kommen auch Praktikanten von Schulen, die auf diese Weise das Unternehmen kennen lernen und sich später dann häufig um einen Ausbildungsplatz bewerben. 60 - 70 Bewerbungen um die Ausbildungsplätze gibt es jedes Jahr, so dass die Firma die Qual der Wahl hat. Aber auch sonst ist die Nachfrage nach Arbeitsplätzen groß. Daher braucht Spitzer keine große Werbekampagnen zu starten, die meisten Bewerber, die überwiegend im Umkreis von 20 - 30 km wohnen, kommen durch Mundpropaganda.

### *Kunden und Lieferanten*

Die Spitzer-Gruppe insgesamt hat als größtes europäisches Unternehmen im Bereich Silo-Fahrzeuge für Feststoffe einen Marktanteil in Deutschland von etwa 50%, in Frankreich sogar von 80%. Im Unternehmen selbst besteht ein enger Verbund. Die Exportquote im Werk Cloppenburg liegt bei 80%, in der gesamten Firmengruppe bei 55% mit steigender Tendenz. Spitzer agiert weltweit, aber der größte Teil der Produktion geht in europäische Länder. Größter Abnehmer der Cloppenburger Produktion ist das Spitzer-Werk in Straßburg. Von dort wird der Verkauf in das westeuropäische Ausland gesteuert.

Aus der engeren Region kommen dementsprechend nur wenige Kunden, überwiegend aus dem Futtermittelbereich. Auch bei den Lieferanten ist es nicht anders: Nur wenig wird aus dem direkten Umfeld bezogen, so etwa Kleinteile aus dem örtlichen Handel. Bei Reparaturen, Handwerksleistungen und Bauten ist dies natürlich anders, hier tritt Spitzer als Nachfrager im engeren Umfeld auf.

### *Verwurzelung in der Region*

Weder vom Bezug noch vom Absatz her besteht eine besondere Verbindung mit dem Oldenburger Münsterland, und das Unternehmen wuchs auch nicht aus kleinen Anfängen in Cloppenburg selbstständig heran. Zudem wird weitgehend Auftragsarbeit geleistet, und daher ist der Automatisierungsgrad der Produktion noch relativ niedrig, der Anteil eher handwerklicher Tätigkeit jedoch recht hoch. Da verwundert es vielleicht, warum das Cloppenburger Werk nicht längst an einen Standort im Osten verlagert wurde, wo die Löhne wesentlich niedriger sind.

Die Antwort auf diese Frage lautet fast genauso, wie sie auf ähnliche Fragen auch von anderen Unternehmen im Oldenburger Münsterland gege-



*Fahrzeug vom Typ SF, das in Cloppenburg hergestellt wird*

ben wird: Entscheidend für das Bleiben bzw. – wie bei Spitzer – entscheidend für den weiteren Ausbau der Produktionsstätte sind neben der weiteren Unterstützung durch die Stadt (= rasche Baugenehmigungen etc.) vor allem die Mitarbeiter vor Ort. Sie sind gut ausgebildet, hoch motiviert, standorttreu und heimatverbunden. Neues, geeignetes Personal zu finden bereitet keine größeren Schwierigkeiten, und da die Fluktuation der Arbeitskräfte gering ist, sind auch langfristige Kalkulationen möglich. Auch das gute, entspannte Betriebsklima wird als einer der Gründe genannt, auch in Zukunft in Cloppenburg zu bleiben. Eine Betriebsverlagerung bedeutet ein unkalkulierbares Risiko, da die hohe Qualität des Produktes ein entscheidender Faktor für das Behaupten am Markt ist.

### *Ökonomische Situation*

Wenn auch über Einzelheiten keine Auskünfte gegeben werden, so ist die ökonomische Situation insgesamt sehr gut. Die gesamte Firmen- gruppe, die sich nach wie vor in Familienbesitz befindet, hat einen sehr hohen Eigenkapitalanteil, und auch der Gewinn wird als erfreulich beschrieben. Dementsprechend hoch sind auch die Gesamtinvestitionen in Cloppenburg. In den Jahren 2006/07 erreichen sie einen Wert von etwa fünf Millionen Euro.

Die Zukunftsaussichten für die Spitzer-Gruppe sind günstig. Die Auftragsbücher sind voll, weitere Expansionen sind geplant, und der Standort Cloppenburg ist an dieser Entwicklung kräftig beteiligt. So soll bis Ende 2007 die Fertigungshalle auf die doppelte Fläche erweitert werden, um Raum für die wachsende Produktion zu schaffen. Eine eigene Lackiererei ist in Planung, und die neue Fahrzeugbauhalle wurde gerade in Betrieb genommen. Da das Firmengelände von vornherein sehr großzügig bemessen war, sind auch einer weiteren Expansion von daher jedenfalls für die nächsten Jahre keine Grenzen gesetzt.



*Beeindruckend ist die Größe der von der Firma Spitzer gefertigten Silofahrzeuge.*

## Die Speditions- und Logistikgruppe Paul Schockemöhle in Mühlen

Am 1. Juli 1966 gründete der weltweit bekannte und erfolgreiche Springreiter Paul Schockemöhle in Mühlen eine zunächst recht überschaubare Speditions- und Landhandelsgesellschaft. Dies geschah zu jener Zeit, als überall im Oldenburger Münsterland Unternehmen neu entstanden, die dann kontinuierlich expandierten und dadurch einen beispiellosen wirtschaftlichen Aufschwung für die Region brachten.

So war es auch bei Paul Schockemöhle: In seinem neu gegründeten Unternehmen arbeiteten zunächst neben ihm selbst nur zwei Fahrer, eine Buchhalterin und ein Außendienstmitarbeiter. Bereits ein halbes Jahr später kam Gottfried Pille dazu, der zuvor bei der Oldenburgischen Landesbank beschäftigt war und heute noch einer der Geschäftsführer des Unternehmens ist. Inzwischen gehören auch seine Söhne Markus und Frank zur Geschäftsleitung. Auch der Geschäftsführer Ernst Nordlohne trat bereits 1970 in das Unternehmen ein, nachdem er zuvor als Industriekaufmann bei der Firma Pöppelmann in Lohne gearbeitet hatte. Seine Tochter Katrin ist ebenfalls in der Geschäftsleitung tätig. Die Karrieren der Geschäftsführer in diesem Unternehmen von Paul Schockemöhle sind typisch für das Oldenburger Münsterland: Nicht die Firma selbst, zunächst geleitet von seinem Gründer, wächst aus kleinen Anfängen zu immer imponierender Größe heran; auch die Geschäftsführer sind in aller Regel von Anfang an dabei und wachsen quasi mit dem Betrieb in immer neue Aufgabenbereiche hinein.

Der Gründer des jungen Unternehmens, Paul Schockemöhle, stammt vom gleichnamigen Hof in Mühlen. Dort, in Mühlen, lebt er auch heute noch. Nach dem Abitur hatte er zunächst zwei Semester Betriebswirtschaftslehre studiert, dann aber doch lieber gleich den Sprung in die unternehmerische Selbständigkeit gewagt und parallel zu seiner Spedition und dem Landhandel auch den Bau und den Betrieb von Hühnerställen in Angriff genommen.

Das Kapital der neu gegründeten Firma bestand seinerzeit im Wesentlichen aus zwei LKW (= Silofahrzeuge), das Geld dafür war größtenteils geliehen. Zudem war die Unterstützung durch einen amerikanischen Futtermittelkonzern eine große Hilfe. Der unternehmerische Wagemut zahlte sich schnell aus. Schon bald wurde der Fuhrpark des jungen Un-