



Das Klima passt:
Hier treffen sich die
Kollegen auf einen
Kaffee oder abends
auch mal auf ein Bier

40 Jahre, 40 Trucks

Mit 21 sei er ein wenig naiv gewesen, sagt Ludger Dingwerth. Im Jahr 1979, in dem auch der TRUCKER erstmals erschien, hatte er seinen ersten MAN gekauft. Heute hat er 40 Lkw, fünf Niederlassungen und 138 Mitarbeiter.

Lkw-Fahren habe ihm Spaß gemacht, „und dann macht man das halt“, sagt Ludger Dingwerth, der 1979 als Subunternehmer für die Bremer Warengesellschaft BWG startete. Nach einem Jahr kaufte er einen zweiten Lkw und stellte einen Fahrer ein. So ging das 40 Jahre lang weiter: Im Schnitt kam pro Jahr ein Lkw hinzu. Keine großen Sprünge, aber immer mit Wertschätzung für seine Mitarbeiter und für das, was er alleine nicht erreicht hätte.

Dabei hatte 1980 Ludger Dingwerth ein Schicksalsschlag getroffen: Für ihn selbst war es nach einem schweren Lkw-Unfall mit dem Fahren vorbei. Er konnte

noch Büroarbeit und Akquise machen, lange vom Krankenbett aus. „Im Nachhinein war das gut so“, sagt Dingwerth heute. Andere würden am Anfang nur auf dem Bock sitzen, die Büroarbeit vernachlässigen. Er hat heute fünf Niederlassungen in Beelen (Hauptsitz), Harsewinkel, Trier, Gera und Bremen. Um überall schnell vor Ort sein zu können, eröffnete er 2009 sogar eine eigene Startbahn für Dienstflüge.

SOHN HEIKO HAT SPASS AN DER ARBEIT IM UNTERNEHMEN

Auch die Fliegerei hat ihn schon früh begeistert. Dass er es so weit bringen würde,

dass er sich diesen Traum erfüllen kann, hätte er nicht gedacht. „Das hätte auch schiefgehen können“, resümiert er. Immer wieder habe es Zeiten gegeben, in denen man nicht gewusst habe, wie es weitergeht. „Ich hatte Glück, dass ich die richtigen Leute um mich versammeln konnte.“

Zu seiner Mannschaft gehört auch die Familie. Ehefrau Christa leitet den einstigen Stammsitz in Greffen. Dingwerth ist froh, dass seine Frau mit im Geschäft ist. „Die Freundin, die ich 1979 hatte, ist abgehauen. Der wurde das zu viel“, erinnert er sich lächelnd und fügt hinzu: „Die hat früh genug die Kurve gekriegt.“ Mit Christa hat



1

- 1 Im Jahr 2000 wurde das neue Verwaltungsgebäude in Beelen gebaut
- 2 BKF-Azubi Niklas fährt am liebsten MAN. Fahrerin Zarah bevorzugt Mercedes



2

er eine Tochter (32), die gelegentlich auch Lkw fährt. „Sie interessiert sich dafür, wie es läuft“, sagt Dingwerth, aber sie wolle das nicht übernehmen. „Sie hat einen Skipper geheiratet und ist viel auf dem Schiff unterwegs.“ Sohn Heiko (30) hingegen habe Spaß an der Arbeit im Unternehmen. „Der macht alles“, lobt der Senior. Darüber sei er sehr glücklich.

GEMEINSAM ZU FEIERN GEHÖRT BEI DINGWERTH DAZU

Das „Familiäre“ schließt bei Dingwerth die Mitarbeiter ein. So zumindest beschreibt es der 56-jährige Norbert Beermann, der fast seit Beginn bei Dingwerth ist. Beermann hat bei Preuß in Bielefeld Berufskraftfahrer gelernt. „BKF-Ausbildung war zur damaligen Zeit eher die Ausnahme“, hebt Dingwerth hervor.

„Ich hänge seit meinem 18. Lebensjahr auf der Straße herum“, sagt Beermann scherzhaft. Er zeigt ein Video auf seinem Smartphone von der Hochzeit des Juniorchefs. Mit 42 geschmückten Lkw hatten ▶

© Martin Orthuber

Anzeige



Mobilität – das große Zukunftsthema.

Wir gratulieren dem Trucker-Magazin zu 40 Jahren kompetenter und leidenschaftlicher Berichterstattung und wünschen der Redaktion auch zukünftig viel Erfolg bei spannenden Themen rund um die Mobilität.

die Fahrer einen Corso veranstaltet. „Die würden nicht freiwillig alle den Samstag opfern, wenn sie das nicht gerne machen würden“, betont Beermann. Im Übrigen denke sich der Junior sonst auch gerne „solche Sachen für die Kollegen aus“.

Samstags ist bei Dingwerth nicht viel los. „Am Freitagnachmittag sind alle zurück“, sagt Niklas Voges, BKF-Azubi im dritten Lehrjahr, „die Dispo strengt sich

Vollausstattung, Standklima-anlage und -heizung sind Standard

an. Normalerweise klappt das“. Sollte einem Fahrer mal ein bis zwei Stunden vor dem Ziel die Lenkzeit ausgehen, werde jemand losgeschickt, um ihn abzuholen.

„Am Freitag stellen die Fahrer ihre Lkw am Firmengelände ab“, sagt Beermann, jeder habe seine eigene Zugmaschine, Auflieger und Parkplatz. „Ein paar Springer haben wir schon“, ergänzt Dingwerth. Dazu zählt im Moment auch Zarah El Khaoula, die vor einem Jahr ihre BKF-Ausbildung abgeschlossen hat.

„Ich will mal einen Mercedes“, sagt sie zum Chef: „Wann bekomme ich einen?“ – „Wenn du versprichst, dass du keinen Unfall mehr baust“, antwortet Dingwerth. „Eins zu null für den Chef“, sagt Niklas und lacht. Zarah erzählt, dass sie „Mist gebaut“ habe und der Lkw seit ein paar Wochen in der Werkstatt sei. Ihr selbst sei nichts passiert. „Nein, nur dem Fahrerhaus. Zarah hat schon vorher so ausgesehen“, sagt Dingwerth. Niklas hält sich lachend den Bauch und sagt: „Zwei zu null!“

Zarah nimmt's gelassen. „So geht's bei uns immer zu“, sagt sie. Wie Beermann und Niklas sei auch sie „familiengeschädigt“, erklärt sie. Durch Eltern und Verwandtschaft haben alle drei schon früh in der Branche „Blut geleckt“, wie Beermann es ausdrückt, „das lässt einen dann nicht mehr los“. „Wir duzen uns hier alle“, betont Niklas. Manchmal freue man sich, weil man früh reinkomme, „und dann bleibt man doch wieder hängen, weil der noch kommt und der ...“. Dingwerth ist das wichtig: „Wenn sich die Fahrer untereinander nicht kennen, geht das schief.“

JEDE WOCHE WIRD GEWASCHEN, ABER NICHT VON DEN FAHRERN

„Hart arbeiten, hart feiern“, gibt Beermann als Motto aus: Firmenjubiläen, Geburtstage, Hochzeiten. Hinter der Waschanlage

gibt es einen gemütlichen Aufenthaltsraum mit Getränken, Stehtischen und einer Sitz-ecke zum Plaudern. Außerdem hat Dingwerth dort ein paar liebevoll gepflegte Oldtimer geparkt. Niklas und Norbert Beermann trinken noch einen Kaffee mit den Kollegen von der Waschruppe.

Lkw waschen brauchen die Fahrer bei Dingwerth nicht. „Wir tanken voll und stellen unsere Lkw samt Ladung auf den Parkplatz“, erzählt Beermann. „Nur zwei Fahrer haben samstags Rangierdienst. Das trifft jeden drei

Mal im Jahr“, erklärt er. Und: „Bei uns wird immer gewaschen, selbst bei Schnee, wenn nach ein paar Kilometern wieder alles versaut ist.“ Wenn man nach dem Wochenende wieder antrete, „stehen die Lkw abfahrtsbereit auf ihren Plätzen“, sagt Beermann. Sie sind beladen und die Papiere sind im Fahrzeug. „Papiere prüfen. Abfahrtskontrolle. Los geht's.“

Die Waschanlage hat Dingwerth schon seit 1999. Er ist stolz darauf, dass er keinen Ölabscheider braucht, weil das Waschwasser von Mikroorganismen gereinigt und wiederverwendet wird. Schon 1997 wurde auf dem Firmengelände eine Windkraftanlage errichtet. „Die erste in der Gegend“, sagt er. Mit dem Strom daraus könne er 70 Prozent des Bedarfs im Betrieb decken. Die Anlage habe sich schnell amortisiert. 2010 ließ Dingwerth die Dächer an allen fünf Standorten mit Photovoltaik-Anlagen belegen.

TRACKING FÜR RÄDER WIE IN DER LEBENSMITTEL-LOGISTIK

Dingwerth braucht einiges an Strom, denn das Geld kommt nicht nur mit dem Transportgeschäft rein. „Das macht höchstens 35 Prozent aus“, sagt er. Zusätzlich verdient man mit dem An- und Verkauf von Fracht. Schon seit 1988 gehören Packen und Sortimeterstellung zum Tätigkeitsbereich, zum Beispiel für Aldi. Fast 20.000 Quadratmeter an Lagerfläche stehen allein in Beelen zur Verfügung. Zu den Kunden zählt auch Aumann, Experte für Anlagenbau unter anderem für Mercedes, VW, Porsche und Claas.

Als weiteres Geschäftsfeld hat Dingwerth 2012 die komplette Räderlogistik des Mähdrescher- und Traktorenherstellers Claas in Harsewinkel übernommen. „Claas hat das 100 Jahre selbst gemacht“, erzählt Dingwerth. Er habe gewusst, dass



Für Claas hat Dingwerth die Räderlogistik übernommen



Im Aufenthaltsraum parkt der Chef seine Lieblinge

Claas Platzprobleme habe. Und er hatte die Idee, ein System einzusetzen, das man in der Lebensmittel-Logistik schon lange verwende: NVE-Nummern auf jeden Reifen und jede Felge, „bei der Montage werden die beiden Nummern verheiratet und es entsteht eine neue für das Rad.“ Dadurch sei nach Jahren bei jedem Claas-Mähdrescher weltweit noch nachvollziehbar, woher jedes Teil kommt und welchen Weg es genommen hat. Das hat Claas offensichtlich überzeugt.

Beermann und Niklas stehen auf dem Parkplatz, plaudern mit der Chefin, trinken Kaffee vor den in der Sonne glänzenden MAN- und Mercedes-Trucks. Beermann und Niklas ist MAN lieber, Zarah Mercedes. „Beide Marken haben was für die Fahrer gemacht“, lobt Dingwerth, das sei nicht immer so gewesen. Seine Trucks haben alle Vollausstattung. Standheizung und -klimaanlage seien Standard. „Alles, was man für die Fahrer kriegen kann, außer Spielereien“, fasst er zusammen.



2

- 1 In der eigenen Waschanlage werden die Lkw jedes Wochenende poliert. Dafür gibt es einen Waschrupp
- 2 Vom Büro aus ist das ganze Firmengelände überschaubar



Der Chef pflegt seine Leidenschaften, die neuen (links) wie die alten

Niklas drückt seine Zigarette aus und bringt die Kippe zum Mülleimer. Der Hof und jede Lagerhalle sind pikobello. Drinnen und draußen steht alles in Reih' und Glied. Der Chef legt großen Wert auf ein ordentliches Erscheinungsbild.

ORDENTLICHES AUFTRETEN NÜTZT DEM FAHRER UND DEM CHEF

„Jogginghosen sind verpönt“, sagt Beer- mann. Das komme beim Kunden nicht gut an. Dass davon nicht nur der Chef profitiert, hebt Niklas hervor: „Wir werden von den Kunden immer freundlich empfangen und häufig bevorzugt behandelt. Bei Aldi begrüßt man uns mit Handschlag.“ „Und die Polizei kontrolliert euch fast nie“, fügt Dingwerth hinzu. – „Stimmt“, sagt Niklas.

Trotz des guten Betriebsklimas, der modernen Büroräume und der bestens ausgestatteten Lkw ist Personalmangel auch für Dingwerth ein Thema: „Ich würde lügen, wenn ich sagen würde, wir haben genug Leute zum Expandieren. Aber

wir bilden viel aus. Und die meisten bleiben.“ 22 Azubis gibt es in allen Bereichen des Unternehmens, vier davon machen eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer.

Dingwerth geht hinunter zur 2011 erbauten Stallanlage. Über die Koppel laufen vier Ziegen, zwei Esel und das Pferd der Schwiegertochter Carima auf ihn zu. Er versorgt die Tiere und geht nebenan ins 2004 erbaute Fachwerkhaus. „Hier feiern wir die größeren Feste“, sagt Dingwerth, „und im Winter kochen wir hier für die Wäscher und Packer, damit sie sich aufwärmen können.“

Dingwerth wendet sich zur großen Standuhr. Die beiden Gewichte für den Antrieb berühren schon beinahe den Boden. Die Kette schnarrt über die Zahnradchen, als Dingwerth sie behutsam wieder aufzieht. „Ein paar Jahre lang kann ich schon noch hier herumlaufen“, sagt der 60-Jährige. „Ich hoffe, mein Sohn drängt mich nicht zu früh raus. Das ist doch mein Leben.“

MO

Firmengeschichte

1979 Ludger Dingwerth gründet das Unternehmen in Greffen.

1980 Der erste Mitarbeiter wird eingestellt.

1983 Entwicklung eines EDV-Programms für die Verzollung.

1985 Umfirmierung vom Transportunternehmen zur Spedition.

1987 Erwerb eines Grundstücks in der Fritz-Reuter-Straße. Bau einer Lagerhalle, eines Büros mit Sozialräumen und einer Rampenhalle.

1988 Erweiterung des Angebots um Packen und Sortimenterstellung.

1989 Bau einer Halle in Greffen.

1992 Eröffnung einer Niederlassung in Niederfrohna bei Chemnitz.

1994 Fuhrparkerweiterung auf 14 Fahrzeuge. Hallenerweiterung in Beelen auf 5000 Quadratmeter.

1997 Bau der Windkraftanlage.

1999 Errichtung von Waschanlage und Tankstelle.

2002 Inbetriebnahme einer neuen Niederlassung in Trier/Föhr

2003 Erweiterung des Standorts Bremen auf 9000 Quadratmeter. Einführung eines Roboters für die Sortiment-Erstellung in Beelen.

2007 Verdoppelung der Hallengröße in Föhren auf 7200 Quadratmeter.

2008 Erwerb des 34.000 Quadratmeter großen Nachbarbetriebs.

2009 Fertigstellung des Sonderlandplatzes für Werksflüge.

2010 Die Dächer aller Niederlassungen werden mit Photovoltaik belegt.

2012 Übernahme der Räderlogistik der Firma Claas.

2014 Erweiterung um 2100 Quadratmeter in Beelen. Einbau einer Einfahrregalanlage für 1800 Europaletten in Föhren.

2015 Erweiterung des Standorts Gera um 1200 Quadratmeter.

2018 40 Lkw, 138 Mitarbeiter, fünf Standorte. Hier kann gefeiert werden



Dingwerth's erster Lkw

