

»Europa wird ein ganz spannendes Thema«

VTL-Geschäftsführer Andreas Jäschke zu seiner deutschen und europäischen Strategie



Die in Fulda ansässige Stückgutkooperation Vernetzte-Transport-Logistik (VTL) hat sich durch die Fusion mit der Spedition 2000 in Deutschland neu aufgestellt. Jetzt soll Europa erschlossen werden. Zu den Hintergründen nimmt Geschäftsführer Andreas Jäschke im Gespräch mit dem stellvertretenden DVZ-Chefredakteur Lutz Lauenroth Stellung.

Herr Jäschke, zum 1. Juli ist die Kooperation Spedition 2000 in der VTL aufgegangen. Was waren die Hintergründe für diesen Schritt?

Spedition 2000 hat bereits im Jahr 2003 überlegt, welche Möglichkeiten bestehen, das Netzwerk zu sichern. Spedition 2000 hatte 40 Standorte in Deutschland. Da einige Gesellschafter mit bis zu sechs Plätzen vertreten waren, haben wir eine gewisse Abhängigkeit befürchtet. Deshalb haben wir

Systemen. Die Liquidation der Spedition 2000 wird bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein.

Es gab aber sicherlich auch Gebietsüberschneidungen von alten und neuen VTL-Mitgliedern.

Das war nach Zeichnung des Beitrittsvertrages tatsächlich die schwierigste Aufgabe. Wir mussten die VTL-Gebietskarte neu zeichnen. Die Partner der VTL mussten an fast allen Standorten ihre Gebiete verkleinern oder verändern. Dies hatte natürlich auch Auswirkungen auf die jeweilige Produktionsstruktur.

Und wie haben Sie das Problem gelöst?

Wir haben fünf regionale Arbeitskreise gebildet. Dort wurden die jewei-

Stimmt, wir hatten das VTL-Hub in Fulda und das Spedition 2000-Hub in Marlsfeld bei Melungen. Da war Spedition 2000 quasi Untermieter eines ihrer Gesellschafter. Wir haben uns dann für die VTL-Anlage entschieden, erstens weil sie geografisch etwas günstiger liegt und zweitens weil sie den „Altgesellschaftern“ von VTL gehört.

Reicht denn die bestehende Anlage, um die gestiegenen Mengen abzufertigen?

Wir sind tatsächlich an der Kapazitätsgrenze. Wurden zuvor etwa rund 500 t im Durchschnitt pro Nacht abgewickelt, so liegen wir jetzt mit durchschnittlich gut 2300 Sendungen und 730 t um knapp 50 Prozent höher.

Wir wollen in dem Segment, in dem wir tätig sind, die Qualitäts- und Preisführerschaft übernehmen. Im Moment liegen wir unter den Kooperationen im Mittelfeld. Mit den großen Kooperationen wie System Alliance oder IDS wollen wir uns gar nicht messen. Aber unter den Kooperationen unserer Größenordnung, das ist eine Gruppe von sechs oder sieben, da wollen wir ganz nach vorne. Es spricht aus unserer Sicht schon einiges dafür, dass uns das gelingt.

Was denn?

Die von uns ermittelten Synergieeffekte durch die Fusion sind sowohl bei den Mengen als auch bei den Produktionskosten eingetreten. Wir haben

land. Da gehen nationale Transporte verloren. Allerdings wird dieser Abfluss durch kleinere Losgrößen der Kunden kompensiert. Bisherige Komplett- oder Teilladung wird Stückgut. Das Wachstum ist in ganz Europa und hier besonders in Osteuropa. Deshalb ist das ein ganz spannendes Thema auch für uns.

Und wie werden Sie vorgehen?

Wir haben derzeit 16 Partner in Europa, davon allein neun in Benelux. Benelux decken wir dadurch hervorragend mit täglichen Abfahrten von unserem Westhub bei Aachen und teilweise auch ab Fulda ab. Hinzu kommen wöchentliche Abfahrten von Fulda nach Osteuropa. Aber wir wollen uns neu aufstellen.

Und wie?

Wir wollen mit dem befreundeten britischen Unternehmen Pallet Track ein Gemeinschaftsunternehmen gründen. Ziel dieses Joint-Ventures ist es, ein europäisches Netzwerk der Netzwerke aufzubauen.

Wie wollen Sie denn vorgehen?

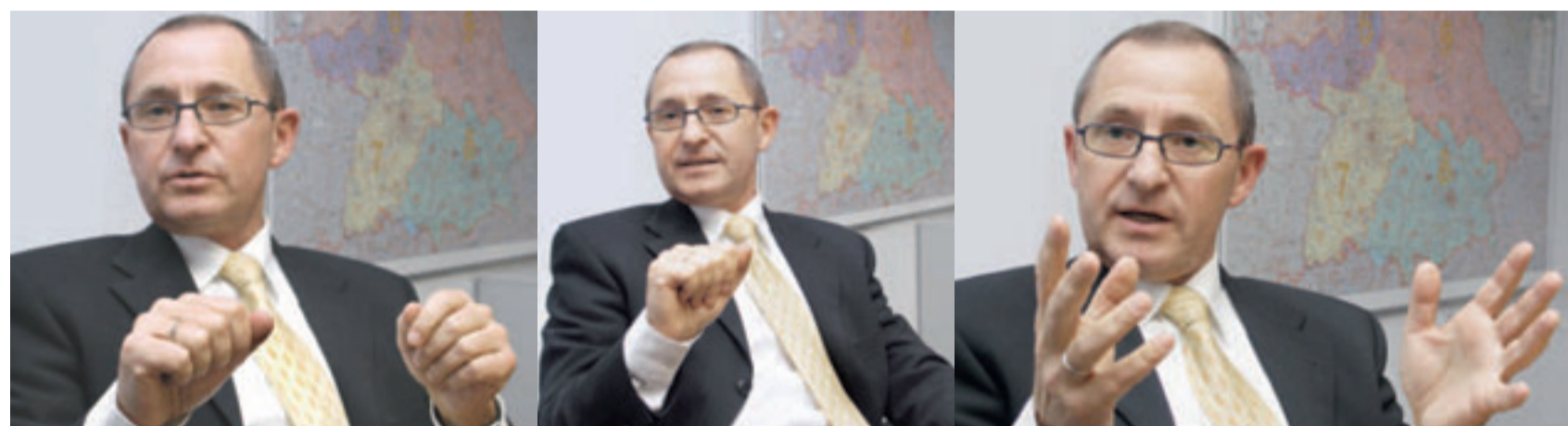
Wir suchen in den verschiedenen europäischen Ländern Partner. Dies können vor allem in Westeuropa bestehende Kooperationen mit Flächendeckung sein. In Osteuropa dagegen gibt es diese gewachsenen Strukturen nicht. Dort suchen wir dann starke Speditionen, mit denen das Joint-Venture gemeinsam nationale Netze aufbaut. In jedem Land würde dann eine gemeinsame Gesellschaft zwischen unserer neuen Gesellschaft und dem nationalen Partner gegründet. Dabei erfolgt auch eine kapitalmäßige Verflechtung. Wir steuern vor allem unser Netzwerk-Know-how und unsere IT bei. In der Endphase soll aus der Verknüpfung der Netzwerke ein einheitliches europaweites Netz entstehen.

Welchen zeitlichen Rahmen setzen Sie sich bei diesem ehrgeizigen Projekt?

Wir wollen neben Großbritannien mit den 55 Pallet-Track-Depots bis Mitte 2006 vier weitere Länder angebunden haben. Wir werden sicherlich erst mit relativ kleinen Mengen anfangen und das auf dieser Basis weiterentwickeln.

Herr Jäschke, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 13.12.2005



»Wir mussten die VTL-Gebietskarte völlig neu zeichnen.«

Fotos: DVZ/Lauenroth

Gespräche mit drei anderen Systemen geführt. Wichtiges Kriterium war dabei, dass alle Gesellschafter von Spedition 2000 integriert werden konnten. Schließlich erfüllte VTL die Vorstellungen am ehesten. Nach mehrmonatigen Verhandlungen wurde ein Beitrittsvertrag unterschrieben. Die zwölf Gesellschafter der Spedition 2000 sind zum 1. Juli en bloc als Gesellschafter der VTL beigetreten. Einige Systempartner wurden ebenfalls mit übernommen. Es handelte sich um eine Zusammenführung von zwei

ligen Unternehmer an einen Tisch gebracht, und es wurde so lange verhandelt, bis weißer Rauch aufgekommen ist.

Sind alle Partner an Bord geblieben? Wie war das möglich?

Das ging durch die Zusammenführung der Mengen von VTL und Spedition 2000. Das VTL-Aufkommen ist dadurch um 50 Prozent gestiegen.

Sie hatten vermutlich auch zwei Zentralhubs, eins zu viel.

Deshalb werden wir im kommenden Jahr auch anbauen.

Hat es für die Spedition 2000 einen Plan B gegeben, falls kein geeigneter Partner gefunden worden wäre?

In der Tat gab es den. Wäre es uns nicht gelungen, mit einer anderen Kooperation zusammenzugehen, hätten wir versucht, das Netzwerk durch die Suche neuer, größerer Partner zu stärken.

Welche Ziele hat sich die neue VTL für die kommenden Jahre gesteckt?

vor allem durch die Mehrmengen ein erhebliches Einsparpotenzial bei den Produktionskosten am Hub realisiert. In einzelnen Bereichen konnten wir die Kosten pro Sendung um mehr als fünf Prozent senken. Das geben wir an unsere Systempartner zum 1. Januar 2006 weiter.

Kostensenkungen ist das eine, doch die Qualität wird nicht durch mehr Mengen per se angehoben.

Da haben Sie vollkommen Recht. Die Qualität wollen wir durch intensivere Schulung oder verkaufsunterstützende Maßnahmen bei den Depots vorantreiben. Wir wollen die Mitarbeiter der Partnerbetriebe noch stärker für den Qualitätsgedanken sensibilisieren und qualifizieren. Ein Weg ist die Schaffung eines internen Bewertungssystems mit verschiedenen Qualitätsmerkmalen. Pünktlichkeit und Zustellqualität – zeitlich und im Zustand des Gutes – sind natürlich wesentliche Kriterien. Über ein monatliches Ranking wollen wir die einzelnen Depots motivieren.

In der Branche wird eher davon ausgegangen, dass die Stückgutmengen national stagnieren, grenzüberschreitend aber steigen. Wie ist VTL aufgestellt?

Richtig, Wachstum wird es nicht auf dem deutschen Markt geben. Das liegt an der lahmen Binnenkonjunktur, aber auch an der Verlagerung von Produktion in das osteuropäische Aus-

HINTERGRUND

95 Depots in zwölf europäischen Ländern

Die Stückgutkooperation Vernetzte-Transport-Logistik GmbH & Co. KG (VTL) mit Sitz in Fulda wird von 41 Gesellschaftern getragen. Hinzu kommen Systempartner. VTL verfügt über 95 Depots, 79 in Deutschland und 16 in elf weiteren europäischen Ländern.

Zum 1. Juli 2005 ist die mittelständische Stückgutkooperation Spedition 2000 in der VTL aufgegangen. Die zwölf Gesellschafter der Spedition 2000 sind en bloc als Gesellschafter der VTL beigetreten. Einige Systempartner wurden auch übernommen.

Das deutsche Hub befindet sich in Fulda. Eigner ist eine Immobiliengesell-

schaft, die von 24 VTL-Altgesellschaftern getragen wird. Hinzu kommen zwei regionale Hubs in Aachen und in Hannover.

Mit der Fusion von VTL und Spedition 2000 ist das über das Zentralhub in Fulda abgewickelte Sendungsaufkommen auf inzwischen durchschnittlich 732 t pro Nacht angestiegen. Dies entspricht einem Jahresvolumen von etwa 1,8 Mio. t. Das VTL-Netzwerk basiert vor allem auf Hub-Verkehren. Sie machen rund 85 Prozent des Aufkommens aus. Hinzu kommen Direktverkehre zwischen den VTL-Partnern.

Jedem VTL-Depot ist ein bestimmtes Gebiet zugeordnet. Es besteht zwar keine Einspeisepflicht in das Netz, aber eine Entsorgungspflicht des Hubs. Basis der Zusammenarbeit ist ein Systemhandbuch, in dem die Produktionsstandards und die Tarifgestaltung festgelegt sind. Die Abrechnung erfolgt über ein zentrales Frachtenclearing. VTL ist ausschließlich für die Systempartner tätig. Diese zahlen Gebühr für den Hubumschlag sowie die Systemadministration. Der direkte Kundenkontakt liegt bei den VTL-Partnern vor Ort.

DVZ 13.12.2005 (la)
www.vtl.de