

Warum ist Ihre Fusion gescheitert?



PIXEL AND DOT Photography

Andreas Jäschke, seit 2005 Geschäftsführer der Stückgutkooperation Vernetzte-Transport-Logistik (VTL)

ILN, Star und VTL fusionieren doch nicht

Bis Mitte 2019 sollte ein neues gemeinsames Stückgutnetz der drei Kooperationen ILN, Star und VTL starten. Geplant war dafür, dass die drei Wettbewerber nicht nur die Aktivitäten ihrer Systemzentralen zusammenlegen, sondern auch ihre operativen Netze. Doch die geplante Fusion von ILN, Star und VTL kommt jetzt doch nicht. Welche Gründe letztlich das Vorhaben platzen ließen, sagt VTL-Geschäftsführer Andreas Jäschke im Interview. *eh*

Warum ist die Fusion der drei Stückgutverbände ILN, Star und VTL jetzt geplatzt?

Durch die Zusammenlegung unserer drei Netze wollten wir ein einheitliches Produktionssystem für alle unsere 300 Systempartner schaffen, über das unsere Stückgutsendungen laufen sollten. Das war für uns ein sehr entscheidendes Ziel. Denn so wollten wir deutliche Kosteneinsparungen in der Produktion erreichen. Darüber waren wir uns auch alle einig. Jeder von uns aber hatte andere Vorstellungen davon, wie dieses Produktionssystem aussehen sollte. Und daran ist letztlich unsere Fusion gescheitert.

Warum wollten Sie den Weg, den ILN vorgeschlagen hat, nicht mitgehen?

Unser Ziel war, wie gesagt, ein einheitliches Produktionssystem. Um dieses ausarbeiten zu können, haben ILN und VTL jeweils ein Modell gerechnet, das aus Sicht der jeweiligen Partnerbetriebe am zielführendsten war. Wir kamen da aber zu diametral unterschiedlichen Ergebnissen. Das konnte nicht funktionieren! VTL wickelt seine

Verkehre über das Zentralhub in Fulda sowie über das Regionalhub in Gelsenkirchen und das Regionalhub in Hannover ab. ILN setzt indes auf 23 Trans-Shipments-Points (TSPs) inklusive zwei größeren TSPs und Star wickelt seine Sendungen, wie wir auch, über sein Zentralhub in Homburg/Elze sowie die Regionalhubs in Hannover und Taubersbischofsheim ab.

Welche Variante haben Sie präferiert, und welche Variante bevorzugte ILN?

Für unsere VTL-Partner war eindeutig die Variante mit zwei Zentralhubs sowie sechs TSPs betriebswirtschaftlich am sinnvollsten. Denn je weniger TSPs man hat, desto weniger muss man fahren. Unsere Partner sind aber auch von der Struktur etwas größer und haben mehr Sendungsvolumen, sprich unsere Lkw fahren voll. ILN arbeitet dagegen tendenziell eher mit kleineren Betrieben und weniger Sendungsmengen pro Hub-Shuttle. Und wenn diese halbleer weite

Distanzen bis zum nächsten TSP fahren müssen, verbrennen sie viel Geld. Daher setzte sich ILN für ein Produktionssystem mit über 20 TSPs ein. Aus deren Sicht ist das verständlich. Unsere VTL-Partner hätten mit der ILN-Variante aber jeden Monat insgesamt 500.000 Euro Mehrkosten gehabt, weil sich die Zahl der Hauptlauf-Kilometer im Gegensatz zum Zentralhubverkehr drastisch erhöht hätte. Das konnten wir nicht akzeptieren. Unsere Idee war ja ein leistungsfähiges Netz mit leistungsstarken Partnern, die jeden Tag mindestens einen Lkw in der Abfahrt haben. Das führt zu unserem Konflikt.

Das heißt, kleinere Speditionen mit wenig Volumen hätten nicht mehr zu dem Netz gepasst?

Das wäre vielleicht der Fall gewesen, obwohl wir alle mitnehmen wollten. Wenn aber drei Verbände fusionieren, muss man Kompromisse eingehen.

Haben Sie Hoffnung, dass Sie doch noch zu einer Fusion zusammenfinden?

Eher nein. Eine Neuauflage der Gespräche wird es nicht geben. Unser gemeinsames Netz wird es nicht geben. Wie es nun weiter geht, wird sich weisen: Entweder fusioniert Star nun mit ILN oder aber Star schließt sich mit uns zusammen oder es gibt etwas ganz Neues. Hier ist alles offen.

Wird VTL nun auch mit anderen Speditionenverbänden über eine mögliche Allianz oder gar Fusion sprechen?

Ja. Das Thema Netzsicherheit ist für uns alle ein zentrales Thema. Die massiven Bewegungen im Stückgutmarkt, die wir derzeit erleben, sind extrem anstrengend für uns alle. Es muss eine Marktberingung geben. Wer das Stückgutgeschäft nicht professionell betreiben kann und will, muss dieses Segment verlassen. Sonst schaffen wir nie auskömmliche Stückgutpreise. ■■■

Eva Hassa