



Einfach mit den Zahlen steuern

Der mittelständische Logistikdienstleister **Maintrans** setzt auf Transparenz und Effizienz

FOTO: MAINTRANS

Das Unternehmen ist zuvorderst ein Transportdienstleister. Die Lagerei samt entsprechender Logistikleistungen steht aber immerhin für rund ein Viertel des Umsatzes.

Von Tobias Loew

Kennzahlen und Transparenz sind wichtige Erfolgsfaktoren der Maintrans-Gruppe. Der mittelständische Logistikdienstleister mit Hauptsitz im hessischen Langenselbold verfügt über 14 Standorte in sieben Bundesländern und erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2022 mit 550 Mitarbeitern, 120 eigenen Lkw sowie 120.000 Quadratmetern Lagerfläche einen Umsatz von knapp 70 Millionen Euro, aus denen ein versteuerter Nettogewinn von 3,4 Millionen Euro bei einer Marge von 5,0 Prozent resultierte. Aus den Finanzdaten machen die geschäftsführenden Gesellschafter Stephan Kürsten und Jochen Eschborn kein Geheimnis. Vom Start 2006 mit zwei Fahrzeugen haben sie das gesamte Wachstum der Unternehmensgruppe aus den Betriebsergebnissen finanziert.

„Wir haben sehr viel Energie in den Aufbau eines aussagekräftigen Kennzahlensystems investiert, um jeweils schon am Folgetag bis 10 Uhr die Ergebnisse für alle Bereiche bis zum EBIT vorliegen zu haben. Damit können wir Trends rechtzeitig erkennen und sofort gegensteuern“, verrät Kürsten und betont: „Dabei haben wir ganz besonders darauf geachtet, pragmatisch zu bleiben und keine zu hohe Komplexität zu erzeugen.“

Neben seinen Aufgaben im eigenen Unternehmen ist Kürsten auch Finanzchef der Elvis AG. Den Ladungsverbund internationaler Spediteure haben er und sein Mitgesellschafter Eschborn im Gründungsjahr von Maintrans gemeinsam initiiert. Damals haben sich die beiden Inhaber ihren Traum von der unternehmerischen Selbstständigkeit erfüllt.

Konzernwissen im Mittelstand

Zuvor hatten sie bereits gemeinsam in der Geschäftsführung des Logistikkonzerns Deugro zusammengearbeitet, dessen deutsche Landverkehrssparte über die dänische Reederei DFDS an den dänischen Logistikkonzern DSV verkauft wurde. Seit 2018 hat Maintrans seinen Hauptsitz in einem Gebäude in Langenselbold mit 6.500 Quadratmetern Lagerfläche und 1.900 Quadratmetern Bürofläche, das sie in den 90er Jahren für Deugro hatten errichten lassen.

Maintrans verfügt nicht nur als Gründungsmitglied über Anteile an der Elvis AG, die Unternehmensgruppe ist auch am Hub des Elvis-Teilladungsnetzwerks in Knüllwald sowie dem europäischen Teilladungsnetzwerk Paneco beteiligt.

Als Mittelständler schlägt der stark kennzahlenorientierte Logistikdienstleister gewissermaßen aus der Art. Für die beiden konzernerprobten Gesellschafter war die Fokussierung auf eine IT-basierte Auftragsabfertigung, die sie datengetrieben steuern, aber von Anfang an selbstverständlich. Ihr Ziel: ein nachweislich effizienter Ressourceneinsatz.

Mit dieser Maxime haben sie das Netz der Unternehmensgruppe geknüpft und kontinuierlich erweitert. Nicht auf der Grundlage eines strategischen Masterplans, den sämtliche Konzernunternehmen als Schablone erfüllen müssten, sondern auf Basis eines sicheren Gespürs für die wesentlichen Daten, die den Erfolg jeder einzelnen ihrer bislang zehn eigenen Gesellschaften absichern.

„Keines der Unternehmen, die heute Teil der Maintrans sind, haben wir gezielt akquiriert“, erzählt Eschborn. Der Maintrans-Chef und Vorstandsvorsitzende der Elvis AG

Breit aufgestellt

Umsatzverteilung von Maintrans 2022, Angaben in Prozent

Umsatzanteil der 10 größten Kunden 28,1

Umsatzanteil nationaler Dienstleistungen 90,2

Umsatzanteil nach Segmenten

Dienstleistungen* 5,8
Transport 70,4

Logistik 23,8

Umsatzanteil nach Kundenbranchen

Metall	28,3
Handel	19,9
Lebensmittel	19,5
Verpackung	16,2
sonstige	16,1

*IT und Finanzen; Quelle: Maintrans / Grafik: DVZ

in Personalunion berichtet, dass sämtliche Zukäufe dem Unternehmen angetragen wurden. Das bilde auch die heterogene Struktur des Dienstleisters ab, die viele unterschiedliche Geschäftsfelder und Logistiksparten beinhaltet.

„Wenn wir einen Zukauf integrieren, setzen wir ein zum jeweiligen Leistungsbereich passendes Kennzahlensystem auf, das unseren pragmatischen Prinzipien entspricht. Die Führung bleibt dann beim bisherigen Management“, betont der Kooperationsvorstand. So habe das Unternehmen eine Struktur erreicht, die dem Idealbild der Diversifizierung nahe komme und die betrieblichen Risiken enorm vermindere.

Zentrales Finanzmanagement

Im Zentrum der Unternehmenssteuerung stehe dabei die Finanzgesellschaft Aconto GmbH, die das Finanzmanagement für alle Teilsellschaften der Gruppe bündele. Sie sei der Schlüssel dazu, die zentralen betriebswirtschaftlichen Kennzahlen für alle Gruppenunternehmen im Zielkorridor zu halten und die Verwaltungsaufgaben zu reduzieren.

Ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor sei eine starke IT-Unterstützung der Prozesse sowie ein möglichst hoher Automatisierungsgrad. „Allerdings verzichten wir bewusst darauf, die operativen IT-Systeme auszuwechseln“, unterstreicht Kürsten. „Ein solcher Systemwechsel wäre sowohl zu komplex als auch zu teuer, ohne echten Mehrwert zu stiften“, fügt er hinzu. Viel effektiver sei es, die Geschäftsfelder besser untereinander zu integrieren, betonen die beiden Gesellschafter. Dann gelinge es, die Lkw als wichtige Produktionsressource effizienter auszulasten, beispielsweise wenn Auflieger aus einer eigenen Logistikanlage vorgeladen würden. Dadurch werde möglich, einen Fahrer mit voller Lenkzeit auf seinen Hauptlauf zu schicken.

Ein weiterer wesentlicher Faktor sei die Koordination mit Ladestellen, damit das Zeitfenstermanagement nicht zu unnötigen Standzeiten führe. „Heute ist es möglich, dass der Lkw auf Basis der Ankunftszeitprognose von unterwegs ein realistisches Zeitfenster bucht, das dem Verloader oder dem Empfänger die gewünschte Koordination ermöglicht“, sagt Eschborn.

Allerdings stecke die dafür erforderliche Kommunikation zwischen den Partnern noch in den Kinderschuhen, beklagt Kürsten. „Ein Datenaustausch zwischen zwei IT-Systemen, ohne dass Menschen eingreifen, ist bislang noch kaum möglich“, schimpft er. Die Branche sei längst noch nicht so umfassend digitalisiert, wie es durch die Zunahme des Güterverkehrs und den sich verschärfenden Fachkräftemangel eigentlich nötig wäre.

Um dem entgegenzusteuern, setzt Maintrans auf noch mehr Technologie. „Wir betreiben bereits einige automatische Lagersysteme und wollen weiter in diesen Bereich investieren“, erzählt Kürsten. Auch in der Transportsteuerung plant der Dienstleister, von einer Softwarelösung des Start-ups Mansio zu profitieren, mit der die Elvis-Kooperation Begegnungsverkehre organisieren will. „Solche Entwicklungen spielen uns bei unseren Hausaufgaben in die Karten“, ist Eschborn überzeugt. Er sieht den Ausbau internationaler Verkehre als Herausforderung für die eigene Spedition. „Dabei profitieren wir vom europäischen Paneco-Netz. Gleichzeitig können wir uns auch vorstellen, die Begegnungsverkehre zu europaweiten Stafetten auszubauen“, lässt er durchblicken.

Dadurch soll sich der Umsatzanteil internationaler Transporte von derzeit 9,8 Prozent deutlich steigern. „Momentan verlagern viele Unternehmen ihre Produktion ins osteuropäische Ausland“, hat Eschborn beobachtet. „Darauf müssen wir uns noch stärker einstellen, wenn wir wettbewerbsfähig bleiben wollen.“ Dann sei auch ein Umsatz von 100 Millionen Euro bei gleichbleibend hoher Marge realistisch - das nächste Wachstumsziel.

ANZEIGE

VERY
fast.safe.easy

OBC • Air-Charter • Flex

SAMEDAYLOGISTICS
The Experts in Emergency Logistics

+49 (0)6107 5051-25
helpnow@samedaylogistics.de

Faeser-Plan beunruhigt Logistiker

DSL: Grenzstaus wie zu Corona-Zeiten vermeiden

STRASSE Die von Bundesinnenministerin Nancy Faeser geplanten Kontrollen an den Grenzen zu Polen und Tschechien lösen Besorgnis in der Logistikbranche aus. „Wir befürchten, dass dies zu Unterbrechungen der Lieferketten führen kann“, sagte Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Speditions- und Logistikverbandes DSLV, der DVZ. Die Bundesregierung müsse die möglicherweise negativen volkswirtschaftlichen Effekte bei ihrer Entscheidung berücksichtigen. Und: „Die negativen Auswirkungen der Grenzstaus während der Corona-Krise sind hoffentlich nicht vergessen.“

ANZEIGE

Wegwerfen ist OUT!

wirkaufenihrepaletten.de
ein Produkt der SimVec GmbH

Am Wochenende hatte sich der Außenhandelsverband BGA gegenüber dem „Handelsblatt“ ähnlich zurückhaltend geäußert. Dessen Präsident Dirk Jandura warnte vor allem vor steigenden Kosten.

Aktuell gibt es seit Herbst 2015 vorübergehende stationäre Grenzkontrollen in Bayern an der Grenze zu Österreich. Sie werden vom Bundesinnenministerium bei der EU-Kommission angemeldet und jeweils verlängert. Begründet werden müssen sie nach dem Schengener Grenzkodex mit einer Gefahr für die innere Sicherheit oder die öffentliche Ordnung. Dem Kodex zufolge müssen sie nach maximal zwei Jahren auslaufen. Eine weitere Verlängerung muss der EU-Ministerrat empfehlen. (cs/sr/fh)

MEINUNG SEITE 2

ANZEIGE

ONDOT
SOFTWARE SOLUTIONS

Die IT-Lösung für Versand

shipping.net

www.ondot.at sales@ondot.at