

Zentralhub lockt neue Partner



Cargo24-Chef Robert Einstein sieht in dem neuen Zentralhub auf dem Gelände der Lagerhäuser Aarau einen wesentlichen Grund für die Produktivitätsverbesserung. (Foto: Lauenroth)

09. April 2015 | von Lutz Lauenroth

Die Schweizer Stückgutkooperation Cargo24 will trotz eines stagnierenden nationalen Stückgutmarkts wachsen. Motor ist zum einen das im Herbst 2014 in Schafisheim bei Aarau (30 km westlich von Zürich) eingerichtete Zentralhub. Zum anderen sollen die Aktivitäten zur Gewinnung von größeren Kunden für den Verbund verstärkt werden, skizziert Robert Einstein, Gründer, Mitinhaber und Geschäftsführer der Cargo24 AG, gegenüber der DVZ.

Der Verbund

Cargo24 geht auf erste Initiativen im Jahr 2004 zurück. Initiator ist Robert Einstein. Der heute 34-Jährige hat früher selbst als LKW-Fahrer gearbeitet und daneben Wirtschaft an der Universität St. Gallen studiert. Nach dem Studium hat er nebenberuflich am Aufbau von Cargo24 gearbeitet. 2009 war es soweit: Einstein hatte eine Gruppe von acht mittelständischen Unternehmen zusammen, die nach deutschen Vorbild eine

Mit dem Zentralhub ist die Attraktivität für neue Speditionspartner deutlich gestiegen, hat Einstein beobachtet. So beruhte das seit 2009 operativ in Betrieb befindliche System bisher auf direkten Verbindungen zwischen Partnern. Dies führte teilweise zu unproduktiver Tourenplanung und Problemen bei der Zustellung von Terminsendungen frühmorgens. Jetzt können die Waren, die nicht in die eigenen Touren der Partner passen Direkttouren passen, spätabends am Zentralhub angeliefert werden „und sind damit am kommenden Tag schweizweit verteilt“, erläutert Einstein den entscheidenden Vorteil des Zentralhubs.

99 Prozent am nächsten Tag

Heute steht über den Mix von aufkommensstarken Direktlinien und Hubverkehren ein produktiveres 24-Stunden-System mit der Möglichkeit von zeitdefinierten Zustellungen am Folgetag – teilweise ab 7.00 Uhr – zur Verfügung. „Dadurch können wir in über 99 Prozent tatsächlich am nächsten Tag zustellen, bei zeitdefinierten Produkten erreichen wir einen Wert von 97 bis 98 Prozent“, erläutert Einstein,

Stückgutkooperation gründete, die Cargo24 AG. Die Anteile halten einige der heute 21 Partner sowie Einstein selbst. Ziel der AG ist es nicht, Gewinne zu machen, sondern ein System für die nationalen Stückgutverkehre zu bieten. Das mit einer „schlanken Organisation und einem schlanken Produktionssystem“ (E) betriebene System finanziert sich über Mitgliedsbeiträge sowie Hubgebühren. Derzeit werden täglich rund 400 Sendungen mit zirka 120 t zwischen den Verbundpartnern disponiert.

wohl wissend, dass die im Vergleich zu Deutschland deutlich kürzeren Strecken dies auch einfacher machen. „Mit dem besseren und zuverlässigen System über das Zentralhub sind wir für mittelständische Stückgutunternehmen noch interessanter geworden.“

Inzwischen gehören 21 Partner dem Verbund an, ausschließlich konzernunabhängige, in der Regel inhabergeführte Unternehmen. Neben der Lagerhäuser Aarau AG, auf deren Gelände auch das Zentralhub betrieben wird, verzeichnete er weitere Neuzugänge: die Peyer Bern AG, Bern, Besnik Express, Brig-Glis im Kanton Wallis, Balestratic in Genf und die Gamsped im Tessiner Balerna stießen am 1. September vergangenen Jahres zu dem Verbund, Anfang 2015 kamen die Züricher Rhyner Spedition sowie die deutsche Decker Spedition aus dem baden-württembergischen Achern hinzu, und seit dem 1. Februar ist auch die Gabriel Transporte Ennetbürgen dabei.

„Damit haben wir die Schweiz mit 19 Standorten sehr gut abgedeckt und verfügen über die deutschen Partner Decker und sowie die in Villingen-Schwenningen beheimatete Bächle Spedition sowie deren Kooperationen VTL und ILN auch über Zugänge zu deutschen

Stückgutnetzen“, freut sich Einstein. In der Schweiz selbst könnte er sich noch ein, zwei Verstärkungen vorstellen, ohne ins Detail gehen zu wollen.

Aber: Genau wie in Deutschland ist der Erhalt der Flächendeckung auch in der Schweiz nicht ganz einfach, gibt es vielleicht nur noch 60 unabhängige Stückgutspediteure in dem Land, schätzt Einstein. Seinen Partnerkreis schätzt er sehr stabil ein. Gefahr drohe aber unverändert bei Übernahme, wie in einem Fall schon geschehen, und Konkursen. Vor allem bei Konkursen müsse sofort reagiert werden. Zwar ist Cargo24 davon bisher verschont geblieben, doch das Notfallszenario sieht vor, dass die betreffende Region dann von den benachbarten Partnern übernommen wird. Darum ist eine engmaschige Flächenpräsenz wichtig.

Zentrale akquiriert Großkunden

Neben dem stabilen Netz profitieren die Partner von den Akquisitionsbemühungen der Zentrale bei Großkunden. „Wir akquirieren aktiv Großkunden und verhandeln mit ihnen“, erklärt Einstein. Dabei handelt es sich allerdings letztlich um eine Geschäftsanbahnung, „wir geben diesen Auftrag dann je nach geografischer Zuständigkeit, aber auch nach fachlichen Anforderungen an den am besten geeigneten Partner weiter – einfach weil nicht jeder einzelne unserer Partner beispielsweise Getränke logistik oder Hightech-Transporte adäquat anbieten kann. Der jeweilige Partner schließt dann faktisch den Vertrag“, erklärt Einstein das Prinzip.

Dennoch haben alle etwas von diesen Key Accounts, denn schließlich gelangt mindestens ein Teil dieser Ladungen auch in das gemeinsame Netz.

Bei der Neukundenakquise sieht Einstein immer dann Chancen, wenn es mit dem bisherigen Dienstleister Qualitätsprobleme geht. Auch mit den Faktoren Kundennähe und Flexibilität will der Verbund punkten. Dabei sind die niedrigen Preise auf dem Stückgutmarkt die größte Herausforderung: „Nur über Volumen, die entsprechende Organisation und damit Produktivität kann im Stückgut noch Geld verdient werden.“

Ein Problem für alle Schweizer Stückgutnetze ist das Nachtfahrverbot für LKW über 3,5 t in der Zeit von 22 bis 5 Uhr. Das bedeutet für Cargo24: Die LKW treffen zwischen 19.00 und 20.15 Uhr am Hub ein, die ersten verlassen es bereits wieder um 20.45 Uhr. Bis 22.00 Uhr können so Destinationen im Umkreis von etwa 100 km erreicht werden, skizziert Einstein. LKW, die eine weitere Rückfahrt haben, fahren erst um 5.00 Uhr am Folgetag los. Zudem setzen die Partner angesichts dieser Restriktionen zahlreiche 3,5-Tonner mit einem Hänger ein. Die Nutzlast dieser Kombinationen beträgt etwa 3 t. Dies hat mehrere Vorteile: Kein Nachtfahrverbot, keine Schwerverkehrsabgabe (LSVA), und auch Ware mit frühen Ablieferterminen kann so rechtzeitig zugestellt werden. Letztlich erhöhen diese Fahrzeuge zudem die Flexibilität, denn über die Puffer können auch Überhänge günstig abgefahren werden, beschreibt Einstein.

Etwa 90 Prozent des Schweizer Wirtschaftsverkehrs spielen sich auf dem Korridor zwischen Genf, Basel, Zürich und St. Gallen ab. Folglich sind dies auch die Rennstrecken der Cargo24-Partner – mit Stückgut-, Teil- und Komplettladungen. An Stückgut wickeln die Cargo24-Partner täglich etwa 400 Sendungen über das Netz ab, etwa je zur Hälfte via Hub und auf Direktlinien. Bei einem durchschnittlichen Transportgewicht von knapp 300 kg entspricht dies rund 120 t pro Tag. „Das ist im Vergleich zu großen deutschen Netzen sicherlich wenig, aber dabei ist zu berücksichtigen, dass die Schweiz auch nur ein Zwölftel der deutschen Fläche umfasst“, relativiert Einstein.

Mit der Menge sieht er den Verbund, das seinen Angaben zufolge einzige Netz mit Zentralhub, zumindest unter den Top Five im Schweizer Stückgutmarkt – hinter Namen wie Planzer, Galliker oder Camion Transport, aber noch vor den Schweizer Konzerntöchtern von Schenker, Dachser oder Streck.

Schlagnworte: Stückgut Schweiz Cargo24 Robert Einstein

[Schreiben Sie uns Ihren Kommentar!](#)