

## T+L Holding auf Einkaufstour



Gemeinsam in die Zukunft (v.l.): Udo Gemein (T+L), Karl Schwaab (Spedition Schwaab), Olaf Meyers (T+L) und Urs Beck (Spedition Beck).  
(Foto: t+L)

07. Oktober 2013 | von **Axel Granzow**

Einen großen Schritt voran auf dem Weg zur geplanten mittelständischen Unternehmensgruppe im LKW-Transport hat die T+L (Transport+Logistik) Holding GmbH aus Grevenbroich getan: Mit der Schweizer Beck Transport AG aus der Bodenseeregion und der in Langweid am Lech bei Augsburg beheimateten Schwaab Speditions- und Lagerhausgesellschaft mbH hat die Gruppe zwei inhabergeführte Transport- und

DVZ-Symposium  
Über Strategien im europäischen Ladungsverkehr wird auf dem 3. DVZ-Forum zur "Zukunft des Ladungsverkehrs" am 14. November in Wien diskutiert. Dort werden erfolgreiche und erfolgversprechende Geschäftsmodelle vorgestellt. Zudem werden praxisnahe Themen wie Ausschreibungen, Telematik oder Ladungsdiebstähle angesprochen.

Logistikunternehmen übernommen. Sie verstärken die T+L Holding, zu der bereits die CTJ Janssen GmbH Spedition & Logistik mit Sitz in Grevenbroich gehört. "Mit der Übernahme steigern wir den Gruppenumsatz auf 50 Mio. EUR und verfügen nun über rund 220 eigene LKW und 300 Mitarbeiter, überwiegend Kraftfahrer", sagt Olaf Meyers, geschäftsführender Gesellschafter der T+L Holding und derzeit noch in Personalunion auch CTJ-Chef.

"Die T+L bietet mittelständischen Transportunternehmen große Vorteile", wirbt Udo Gemein, Leiter M&A der T+L, bereits um weitere Beteiligungen. Denn T+L möchte weitere Transportunternehmen im Straßengüterverkehr in Deutschland, Österreich und der Schweiz gewinnen. Ziel ist es, eine mittelständische Gruppe von acht bis zehn LKW-Transportunternehmen mit einem Jahresumsatz von 100 bis 150 Mio. EUR und einem Fuhrpark von rund 500 Fahrzeugen aufzubauen.

"Eine größere Gruppe von mittelständischen Unternehmen bietet viele Vorteile, die stärkeres Wachstum, höhere Profitabilität und höhere finanzielle Stabilität ermöglichen", glaubt Meyers. Die Partner erhalten die Möglichkeit, sich an der Gruppe zu beteiligen, und sollen ihr Unternehmen weiter als Geschäftsführer leiten.

### Weitere Zukäufe geplant

Interessenten gibt es angesichts der oftmals schwierigen Lage vieler Fuhrunternehmen genug. "Wir werden von Anfragen überhäuft. Aber nicht jeder passt auch zu uns", sagt Gemein. Die stark fragmentierte Branche leidet unter einem ruinösen Wettbewerb: Die Marge der überwiegend kleinen Unternehmen liegt höchstens bei unbefriedigenden 1 bis 2 Prozent. "Wir liegen mit der T+L wegen der Verbundvorteile erfreulicherweise deutlich darüber", betont Meyers. "Transportiert werden muss immer. Man muss es nur richtig anstellen", begründet er den Erfolg

und meint, den Verbund richtig zusammenzustellen. T+L sucht daher möglichst reine Transportunternehmen, die nachhaltig profitabel sind oder es schnell werden können. Sie sollten außerdem einen größeren Fuhrpark mit 40 bis 100 LKW in die Gruppe einbringen. Regional sei T+L nicht festgelegt, sagt Meyers. Gespräche würden laufend geführt. Er erwartet noch in diesem Jahr einen weiteren Abschluss.

### **Auctus will später verkaufen**

Kein bloßer Wunschtraum, denn hinter der Gruppe steht mit Auctus Capital Partners aus München ein Finanzinvestor. Auctus hat sich Mitte 2011 mehrheitlich an CTJ beteiligt und will daraus im Rahmen einer "Buy-and-Build"-Strategie eine Transport-Holding im Bereich des landgebundenen Verkehrs formen. Ein späterer Verkauf ist ausdrücklich geplant. "Es gibt aber keinen zeitlichen Druck", betont Meyers. "Mit Auctus haben wir einen finanzstarken Mehrheitsgesellschafter im Boot, der die Finanzierung der Gruppe langfristig sichert." Derzeit verwaltet Auctus ein Fondsvolumen von etwa 300 Mio. EUR und ist somit in der Lage, auch große Transaktionen zu finanzieren.

Meyers ist davon überzeugt, dass die Zukunft der Transportbranche den größeren Unternehmen mit eigenen Fuhrparks gehört. "Wer wie viele große Global Player auf Subunternehmen setzt, wird angesichts des Fahrermangels Probleme bekommen." Denn die Transportkapazitäten werden zunehmend knapp. Außerdem wachsen nach seiner Auffassung die Kostenvorteile mit dem eigenen, immer größer werdenden Fuhrpark. "Wer zentralisiert, kann viel Geld sparen - allein bei der LKW-Beschaffung", sagt Meyers. "Der Trend in der Transportbranche heißt Konsolidierung."

Den Kunden- und Branchenmix der Gruppe bezeichnet Meyers als krisenfest: Kein Kunde kommt über einen Umsatzanteil von 10 Prozent. Transportiert wird für die Chemie-, Papier- und Baustoffindustrie, aber auch für Automobilhersteller, Stahlerzeuger und den Handel - hauptsächlich Palettenware, aber auch Überlängen. Die Lagerfläche in der Gruppe beträgt über 36.000 m<sup>2</sup>. Die Kostenvorteile einer Gruppe liegen laut Meyers vor allem im Einkauf, in der Fuhrparkverwaltung, im Ladungstausch und in der Tourenoptimierung.

Außerdem wird auf eine strenge Kostendisziplin geachtet, Fahrer werden beispielsweise trainiert, um Treibstoffkosten einzusparen. Darüber hinaus wird ohne Tempomat nur in der Range 80 bis 83 km/h gefahren. Immobilien werden grundsätzlich nur angemietet und sind nicht Gegenstand der Übernahmen - ein weiterer Anreiz, der Gruppe beizutreten.

### **Verkäufer bleiben im Boot**

Die Inhaber der familiengeführten Partnerunternehmen bleiben in der Regel weiter mit im Boot. So ist Meyers noch über seine Beteiligung an T+L sowohl an der CTJ als auch an Beck und Schwaab beteiligt. Urs Beck, Inhaber von Beck Transport, hat sich ebenfalls an T+L beteiligt, während die Familie Schwaab auch künftig wesentliche Anteile an ihren Unternehmen hält. Außerdem werden sie dort weiterhin die Geschäfte leiten und im Markt mit ihren etablierten Marken auftreten. "Wir wollen die mittelständische Unternehmenskultur erhalten, ohne Konzernstrukturen zu schaffen", sagt Meyers. (la)

**Schlagworte:** T+L Holding CTJ Janssen Beck Transport AG  
Schwaab Speditions- und Lagerhausgesellschaft

Schreiben Sie uns Ihren Kommentar!