

## Die Gallier aus Offenbach

Die Spedition Transbest hat sich als kleiner Anbieter in der Chemielogistik etabliert

Von Sebastian Reimann

Die Chemiebranche und damit auch die Chemielogistik sind konzerngeprägt. Auf der Verladeseite fallen einem Namen wie BASF oder Dow Chemical ein. Und auf der Dienstleisterseite – dort fällt zumindest auf, dass auch viele der großen Anbieter das Geschäftsfeld genauso wie die Pharmalogistik als interessant einstufen. Es gibt aber auch kleine, spezialisierte Anbieter wie die Firma Transbest aus Offenbach bei Frankfurt.

Das Unternehmen mit seinen 40 Mitarbeitern und 6,5 Mio. EUR Jahresumsatz ist seit 1971 am Markt und seit jeher eng mit der Chemiebranche verbunden. Früher war Ciba-Geigy ein Top-Kunde. Doch das Schweizer Chemieunternehmen ist mittlerweile übernommen worden und in Novartis aufgegangen. Transbest hingegen ist geblieben und weiterhin eigenständig. Doch wie haben es die beiden geschäftsführenden Gesellschafter Ingo Duhm und Leo Nikolajew geschafft, ihre Unabhängigkeit und wirtschaftliche Gesundheit zu erhalten. „Wir sind wohl ein wenig wie die Gallier“, sagt Duhm.

Einen Zaubertrank haben indes auch die beiden Spediteure vom Main noch nicht gefunden. Dafür haben sie pfiffige Ideen, ein ausgeprägtes Service-Bewusstsein und den Mut, auch in schwierigen Situationen entschlossen zu agieren. Zuletzt mussten sie diesen Mut während der Finanz- und Wirtschaftskrise beweisen. Das verwundert nicht: Die Chemiebranche brach



Fürchten weder Gefahrgüter noch die Konkurrenz: Die geschäftsführenden Gesellschafter Ingo Duhm (links) und Leo Nikolajew.

2009 beim Umsatz um 17,7 Prozent ein. Das wirkte sich unmittelbar auf Transbest aus, entfällt doch noch rund die Hälfte des Unternehmenserlöses auf diese Verladeseite.

„Wir haben schnell reagiert und schon im November 2008 Maßnahmen eingeleitet, um die Kosten runterzubekommen“, erinnert sich Duhm. Insgesamt seien 34 Einzelmaßnahmen zusammengekommen, präzisiert Nikolajew. So haben die Manager ein Außenlager geschlossen und die dortigen Waren an den 6000 m<sup>2</sup> großen Standort in Offenbach überführt.

Gleichzeitig hat das Mitgliedsunternehmen der Stückgutkooperation Star einen Teil seines Einzugsgebiets an Fenthol & Sandmann abgetreten und konnte infolgedessen den Fuhrpark in dem Bereich von 16 auf 6 Fahrzeuge reduzieren. Ferner wurde eine Zeit lang kurz gearbeitet und Transbest hat sich von zwei Fahrern getrennt. „In Summe aber ist es uns gelungen, unseren Personalstamm zu halten. Das war auch sehr wichtig, da die Mitarbeiter unser größtes Kapital sind“, erzählt Duhm. Und eine schöne Einsparung ist auch noch herausgekommen: 120 000 EUR.

**Aufwärtstrend.** Die Maßnahmen griffen schnell und seit Herbst 2009 geht es bei Transbest wieder bergauf. „Schon im September 2009 waren wir wieder in den schwarzen Zahlen“, erinnert sich Nikolajew. Im vergangenen Jahr verbesserte sich die Ertragslage dann weiter und „wir haben neue Kunden hinzugewonnen und haben keinen einzigen verloren, obwohl die

Wettbewerber sehr aggressiv agiert haben“, betont Duhm und ergänzt so gleich: „Insgesamt sind wir gestärkt aus der Krise hervorgegangen.“

Trotzdem ist es nach Aussage der beiden Unternehmer beinahe ein täglicher Kampf sich gegen die Konkurrenten – größtenteils Konzernspeditionen – zu behaupten und die hohen Anforderungen aus der Verladeseite zu erfüllen. Da sind Flexibilität und gute Ideen gefragt. Ein Beispiel: Bei einem Kunden wollte Transbest die Preise bei den nationalen Verkehren erhöhen, was dem Auftraggeber aber überhaupt nicht schmeckte. Die beiden Seiten einigten sich aber dennoch: Transbest ließ die Preise stabil, bekam dafür aber einige europäische Verbindungen hinzu.

Ein weiteres Beispiel: Ein anderer Kunde wollte eine komplette Track & Trace-Überwachung seiner Sendungen. „Als kleiner Dienstleister können wir das nicht gewährleisten“, bedauert Duhm. Die Offenbacher ließen sich aber etwas einfallen. Sie kreierten eine Art Briefkasten, in dem alle Sendungsdaten gesammelt und für den Kunden aufbereitet werden. In die Box gelangen sie zwar nicht automatisch auf elektronischem Weg. Die Transbest-Mitarbeiter beschafften sie aber trotzdem. Sie wurden ganz klassisch per E-Mail und Telefon abgefragt. Duhm: „Das Ergebnis ist das gleiche.“

Ganz wichtig ist für das Führungsduo auch der Umgang mit Beiladern

und Unfrei-Kunden, beispielsweise jenen der europaweit 18 Partner von Transbest, für die das Unternehmen natürlich auch Leistungen erbringt. „Die sind uns genauso wichtig wie jeder andere Kunde“, unterstreicht Nikolajew. Und sie werden auch von der Vertriebsseite konsequent angesprochen ergänzt Duhm. Heißt: „Wir haben denen beispielsweise per E-Mail aufgezeigt, was wir noch für sie leisten können.“

**Konzentration aufs Wesentliche.** Für das laufende Jahr strebt Transbest ein „gesundes Wachstum“ an. Außerdem konzentriert das Unternehmen seine Kräfte auf bestehende Rennstrecken und die Märkte in Nord-, Süd- und Westeuropa. In neue Märkte wie Osteuropa expandiert das Unternehmen hingegen nicht. Auch dies ist ein Unterschied zu so manchem Wettbewerber und für die Entscheidung gibt es einen einfachen Grund: „Die bestehenden Märkte werden in solchen Zeiten häufig vernachlässigt“, betont Duhm. Gleichwohl hat auch Transbest eine Anbindung nach Osteuropa – über Augustin Quehenberger. Mit dem

österreichischen Logistikunternehmen besteht seit vielen Jahren eine Partnerschaft.

Und dann gilt es natürlich noch die Position in der Region zu verteidigen und das Profil zu schärfen, denn: „Wir gehören sicherlich zu den Top zwei Gefahrgutspeditionen im Rhein-Main-Gebiet“, so Duhm selbstbewusst. Zumindest in diesem Bereich gehören die Transbest-Gallier also schon zu den ganz Großen.

DVZ 24.5.2011

Foto: Transbest

### HINTERGRUND

#### Transbest

Das Unternehmen wurde 1971 gegründet und beschäftigt heute 40 Mitarbeiter bei 6,5 Mio. EUR Jahresumsatz. Das auf die Chemiebranche spezialisierte Unternehmen hat zwei Geschäftsfelder. Zum einen die internationale Lagerlogistik inklusive Beschaffung, Lagerung im 6000 m<sup>2</sup> großen Gefahrgutlager, Konfektionierung und Co. In diese Sparte fallen auch die nationalen Distributionsverkehre. In diesem Zusammenhang ist Transbest Mitglied der Stückgutkooperation Star.

Zweite Säule ist die internationale Spedition inklusive See- und Luftfracht sowie den europäischen Landverkehren. Bei letzteren setzt Transbest auf 18 ausgewählte, mittelständische Partner in ganz Europa und 30 bis 35 fest kontrahierte Frachtführer. Zudem werden die internationalen Verbindungen der Star-Kooperation genutzt. Pro Jahr fallen hier etwa 130 000 Sendungen an. [www.transbest.de](http://www.transbest.de)