

# Ruhige Nächte dank Blinddeckung

DVZ № 64, vom 31. Mai 2005

**Wer ohne Rückfracht produzieren muss, fährt vor allem in Zeiten der Maut schnell gegen die Wand. Rückladungen von Unbekannten stecken jedoch voller Risiko. Das Factoringunternehmen EKF Finanz bietet hier jetzt eine „Blinddeckung“ an.**

Ein Gespenst geht um in deutschen Verkehrsunternehmen: die Lkw-Maut. Die Insolvenzen des vergangenen Jahres – jedes 100. Verkehrsunternehmen musste aufgeben – waren die Vorboten einer erschreckenden Entwicklung. In seinem aktuellen Bericht äußert das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Befürchtung, dass die Mauteinführung für noch mehr Transportunternehmen das Aus mit sich bringt. Die Killerfaktoren heißen „Maut-Zwischenfinanzierung“ und „unbezahlte Leerfahrten“.

Die Angst, Auftraggeber zu verlieren, ist groß. Obwohl die Kosten durch den Betrieb nicht refinanziert werden können, trauen sich viele Transportunternehmen nicht, ihren Auftraggebern die Kosten in Rechnung zu stellen. Brancheninsider berichten übereinstimmend davon, dass selbst langjährige Kunden zu Anbietern wechseln, die die Maut nicht berechnen.

„Diese Unternehmen werden nicht überleben“, sagt Marlis Krüger, Geschäftsführerin der MK-Transport GmbH in Dortmund. Bis diese Anbieter vom Markt verschwunden sind, fehlt aber den Unternehmen, die die Maut an ihre Kunden weitergeben, der Umsatz. „Wenn deshalb nach 20 Jahren ein Kunde wechselt, tut das weh“, sagt Jutta Rimbach, Geschäftsführerin der JRS Speditionsgesellschaft mbH in Breckerfeld. Sie gehe zwar davon aus, dass diese Kunden wiederkommen, aber bis dahin müsse sie das Unternehmen mit vier Lehrlingen „irgendwie“ über den Berg bringen.

Um zu überleben, sind die Speditionen gezwungen, Zugeständnisse zu machen und fast zum Selbstkostenpreis zu fahren. Das große Problem sind die Fernstrecken, weil die Kosten dort stärker gestiegen sind als im Nahverkehr. Dazu kommt die Konkurrenz aus dem Osten. „Im Moment ist nichts los. Am Markt für Fernverkehre merken wir zur Zeit eine Überkapazität“, sagt Marlis Krüger.

Wer kann, sucht sich neue Kundenverbindungen im Nahverkehr. Dennoch: An Fernfahrten führt für die meisten Speditionen kein Weg vorbei. Zu eingefahren sind die Routen, um auf andere Verkehre ausweichen zu können.

Jede Fahrt über die Autobahnen aber fordert ihren Tribut: Für einen Lkw, der schätzungsweise 150.000 km pro Jahr in Deutschland zurücklegt, summieren sich die Mautkosten auf etwa 18.000 EUR. Ein Fuhrpark von 20 Lkw kommt somit auf 360.000 EUR, die das Unternehmen vorfinanzieren muss.

Bei Unternehmen, die ihre Fahrer nicht täglich am Terminal bar bezahlen lassen wollen, bucht Toll Collect die Rechnungen monatlich ab. Zwei Monatsumsätze müssen als Sicherheit erbracht werden – entweder bar oder in Form einer Bürgschaft. Die Rechnungen für die Leistungen der Speditionen werden aber oft erst nach 90 Tagen beglichen. Die Zwischenfinanzierung der Maut engt den Spielraum der Transportunternehmen dramatisch ein. Denn die Zahlungsmoral wird immer schlechter, Rechnungen werden laut Marktbeobachtung des BAG immer später beglichen oder gar nicht. „Ohne Factoring ist das nicht mehr zu schaffen“, sagt Marlis Krüger:

„Die Kosten für die Vorfinanzierung zehren sonst die Marge auf.“

Die Zinsen des Factors dagegen bleiben unter dem Kontokorrent. Beim Factoring übernimmt der Factor die Forderungen aus Warenlieferungen und Dienstleistungen. Das Unternehmen erhält dafür 80 Prozent des Außenstandes sofort, die restlichen 20 Prozent verbleiben beim Factor als Sicherheitseinbehalt. Durch den Verkauf der Forderungen bleibt das Unternehmen vom Zahlungsverhalten seiner Kunden unabhängig.

Jutta Rimbach begegnet Liquiditätsengpässen ebenfalls mit Factoring: „Wir können unsere Fahrer im Festcharter regelmäßig bezahlen, ohne auf den Zahlungseingang zu warten.“

Mehr Liquidität ist ein Wettbewerbsvorteil für Unternehmen, die mit einem Factor zusammenarbeiten. Ein weiterer ist der „Bilanzschutz“ (die Übernahme von Zahlungsausfällen). Wegen der zunehmend längeren Zahlungsziele, insbesondere im Ausland, können Risiken von mehreren hunderttausend Euro pro Debitor entstehen, für die der Factor haftet.

Wegen der Maut kann sich kein Unternehmen mehr Leerfahrten leisten. Das Retourenmanagement wird zur strategischen Schnittstelle für das wirtschaftliche Überleben. „Die Mautkosten für Leerfahrten lassen sich die meisten Kunden nicht in Rechnung stellen“, hat Marlis Krüger festgestellt. Die Strecke Dortmund–Paris bringe 600 EUR bei einer Marge von einem Prozent. Längere Strecken ohne Rückladung seien daher ruinös. Sie gilt es zu umgehen – um jeden Preis.

Aber: „Im frei disponierten Verkehr kommen immer neue Namen dazu“, sagt Martin Bonn von der Hedrich Logistik GmbH in Langgöns. Und zwar „Marktteilnehmer, deren Bonität man nicht kennt“. Hinzu kommen andere Rechtssysteme und die große Entfernung zum Kunden.

Doch die Liquiditätsprobleme in der Branche sind so drängend, dass viele Speditionen mitnehmen, was geht – auch auf die Gefahr hin, dass die Ladung nicht oder spät bezahlt wird. Dieses Risiko wollte Hedrich nicht länger in Kauf nehmen.

„Für uns war die Blinddeckung ein Hauptargument für EKF“, sagt Martin Bonn. Das Factoringunternehmen bietet eine so genannte Blinddeckung bei Erstkontakten an. Der Transportunternehmer kann unbesorgt Ware aufnehmen und sicher sein, die Rechnung innerhalb weniger Tage bezahlt zu bekommen – egal ob der Auftraggeber zahlungsfähig ist oder nicht. Der Factor übernimmt für die Speditionen pauschal das Risiko und überweist bis zu 2.500 EUR für die erste eingereichte Rechnung.

EKF ist im Verkehrsfactoring seit 1994 tätig. Während viele andere Anbieter Factoring für kleinere Speditionen von vorn herein ablehnen, hat sich EKF auf Betriebe zwischen 500.000 und 10 Mio. EUR Umsatz spezialisiert. „Den Speditionen nützt es wenig, wenn die Kunden erst mal gecheckt werden müssen, bevor man eine Rückladung aufnehmen kann. Darauf können die Betriebe im frei disponierten Verkehr doch nicht warten, zumal die Marktteilnehmer kommen und gehen“, sagt Dr. Harald Dombrowski, Geschäftsführer der EKF Finanz Frankfurt GmbH, zur Blinddeckung.

Fazit: Factoring kann das Maut-Gespenst zwar nicht vertreiben. Doch die Blinddeckung sorgt zumindest für ruhige Nächte in den Betrieben.