

## LEISTUNGEN ZEIGEN

Logistik in NRW sucht den Dialog **Seite F2**

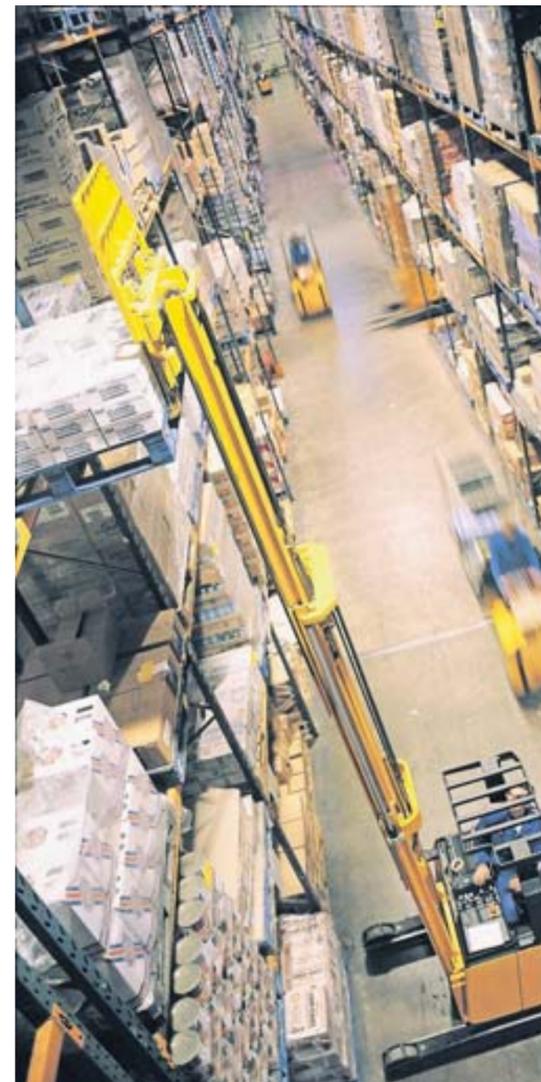


## DIENST FÜR DIE GESELLSCHAFT

Experten diskutieren bei RP-Forum **Seiten F6-8**

## ANDERES BILD

Branche wünscht sich mehr Wertschätzung **Seite F10**



Logistiker bedienen sich zahlreicher Kanäle, um die Waren so schnell und effizient wie möglich von A nach B zu bringen. Doch ihre komplexe Leistung wird in der Öffentlichkeit häufig nicht adäquat gewertet – im Gegenteil: Die Unternehmen haben mit einigen Widerständen zu kämpfen. Um hier aufzuklären, muss die Branche mehr in die Öffentlichkeit gehen. Darüber waren sich Experten beim RP-Forum „Logistik“ einig.

FOTOS: TINKSTOCK/FELIPE DUPOUY/INGRAM PUBLISHING/MONKEYBUSINESSIMAGES/RYAN MCVAY

### KOMPLEXE ZUSAMMENHÄNGE

# Logistik hält die Wirtschaft am Laufen

Was haben volle Autobahnen mit leeren Regalen zu tun? Vielerorts fehlt das Verständnis für die komplexen Zusammenhänge einer Branche, ohne deren Arbeit Betriebe stillstünden und Waren nicht zu den Kunden kämen. Die Logistiker haben verstanden. Sie wollen zeigen, was sie leisten. Ein näherer Blick zeigt Erstaunliches.

VON JÜRGEN GROSCHE

Man hat sich daran gewöhnt: Heute im Internet bestellt, morgen ist der Wunschartikel da. Kunden erwarten, dass sie im Geschäft alle Waren finden, die sie suchen, auch wenn die Sachen sehr gefragt sind. Leere Regale? Das Unverständnis wäre groß.

Szenenwechsel: Auf der Autobahn staut es sich – „mal wieder versperren Lkw die freie Fahrt“, ist als Klage zu hören. Der Bogen lässt sich noch weiter spannen. Eine Straße soll vierspurig ausgebaut werden? Protest! Der Flughafen will mehr Starts und Landungen abwickeln? Widerstand! Der Hafen soll ausgebaut werden? Geht gar nicht!

Alle diese Themen sind für eine Branche aufs engste miteinander

verbunden. Logistiker sorgen mit ausgefeilten Distributionssystemen dafür, dass „Produkte, die die Menschen brauchen, da sind, wann und wo sie gebraucht werden, und dass sie möglichst effizient dort hinkommen“. So fasste Jens Fiege, Vorstand des Grevenener Unternehmens Fiege Logistik,

die Funktion stellvertretend für die Branche beim ersten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ zusammen.

Ihre Aufgaben müssen die Logistiker indes gegen zunehmende Widerstände erfüllen, beklagten die Vertreter internationaler Konzerne, mittelständischer Unternehmen und aus Branchenverbänden bei dem Forum, zu dem die Rheinische Post gemeinsam mit dem Logistik-Fachverlag DVV Media Group eingeladen hatte.

Manche Widerstände spüren sie physisch, wenn sich ihre Fahrer durch die Schlaglöcher maroder Straßen quälen. Für den Zustand gibt es in der Region ein Signal-Beispiel: Der

**Ihre Aufgaben müssen die Logistiker gegen zunehmende Widerstände erfüllen**

wichtigen Autobahn A1 droht bei Leerkusen eine Vollsperrung, weil die Rheinbrücke zerbröckelt. Ein Verkehrsinfarkt verwohnen. Logistiker sorgen mit ausgefeilten Distributionssystemen dafür, dass „Produkte, die die Menschen brauchen, da sind, wann und wo sie gebraucht werden, und dass sie möglichst effizient dort hinkommen“. So fasste Jens Fiege, Vorstand des Grevenener Unternehmens Fiege Logistik,

sondergleichen wäre die Folge. Um den Investitionsstau bei den deutschen Straßen, aber auch Schienen abzubauen, müssen jetzt Milliardensummen aufgebracht werden. Einigen Problemen begegnen die Logistiker, wenn ihre Anliegen mit anderen Interessen zu kollidieren scheinen.

Das sind mal die kleinen Konflikte, wenn der Paketdienstwagen irgendwo im Weg steht. Oft geht es aber ins Politische.

Kapazitätsengpässe beim Düsseldorfer Flughafen, Eisenbahnprojekt „Eiserner Rhein“ von Antwerpen nach Duisburg

oder Ausbau des Hafens Düsseldorf-Reisholz – alles Themen, die die Schlagzeilen erobern, häufig in Verbindung



Logistik-Experten diskutierten beim ersten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ über Themen, die nicht nur die Branche betreffen. Denn ohne ihre Dienstleistungen stehen Wirtschaft und Handel still. FOTO: A. MÜLLER

mit Protesten. Die Branche wirbt um Verständnis – auch das wurde beim Forum deutlich, und in den folgenden Artikeln zu unterschiedlichen Aspekten blitzt das Anliegen immer wieder auf. „Wir müssen überzeugen, dass Logistik nicht aus Selbstzweck passiert“, sagt zum Beispiel Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditons- und Logistikverbandes (DSL). Die Branche müsse zeigen: „Logistik sichert Wohlstand und sorgt dafür, dass Bänder der Industrie nicht stillstehen und die Supermarktregale stets gefüllt sind.“

Da im Prinzip also alle direkt oder indirekt mit Logistik zu tun haben, ist es sicherlich spannend, einmal die Hintergründe und die Anliegen der Branche näher zu betrachten. Noch aus einem weiteren Grund: Die Logistik zählt zu den wichtigsten Arbeitgebergruppen. Nach Schätzung des DSLV haben allein die Speditons- und Logistikdienstleister im Jahr 2013 insgesamt 521 907 Menschen beschäftigt.

Die Zahl aller in diesem Sektor beschäftigten Personen

liegt bei etwa 2,85 Millionen. Der deutsche Logistikmarkt hatte im Jahr 2012 ein Gesamtvolumen von rund 225 Milliarden Euro.

Aktuell leiden die Unternehmen – wie andere Segmente auch – unter dem zunehmenden Fachkräftemangel. Dabei gibt es wohl kaum eine Branche, die mit so vielen anderen Wirtschaftszweigen verknüpft ist und somit eine Vielfalt von Beschäftigungsmöglichkeiten bieten kann. Auch deswegen ist es – darin waren sich die Forumsteilnehmer einig – für die Unternehmen wichtig, verstärkt in die Öffentlichkeit zu gehen.

Eine in hohem Maße arbeitsteilig funktionierende Wirtschaft mit hohem Exportanteil ist darauf angewiesen, dass die logistischen Prozesse reibungslos laufen. Die folgenden Seiten zeigen die Zusammenhänge. Branchenvertreter aus unterschiedlichen Bereichen kommen zu Wort und vermitteln ein Bild der Themen, die die Logistik und die Unternehmen beschäftigen – und damit eigentlich alle, die von ihren Leistungen profitieren.

**„Wir müssen überzeugen, dass Logistik nicht aus Selbstzweck passiert“**

Frank Huster  
DSL-V-Hauptgeschäftsführer

VERBAND

# Auf der Suche nach einem besseren Image

Sie bewegt das Land, aber kaum jemand weiß, was die Logistik-Unternehmen an Rhein und Ruhr tatsächlich leisten. Ein Besuch beim Verband Spedition und Logistik in Düsseldorf zeigt auf, wie vielfältig die Herausforderungen der Branche sind.

VON JOSÉ MACIAS

Der Auftritt nach außen ist bescheiden und zweckmäßig: In einem unscheinbaren Bürogebäude mitten im Düsseldorfer Stadtteil Flingern unterhält der Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen (VSL

bin leidenschaftlicher Lkw-Fahrer und fahre auch schon mal selbst einen 40-Tonner für einen Hilfstransport nach Rumänien“, sagt er mit einem verschmitzten Lächeln. So viel Nähe zu den Menschen an der Basis helfe mitunter bei der Beurteilung von Sachverhalten.

Nötig hat er so viel Bodenhaftung schon lange nicht mehr, denn die Situation bei den rund 500 Mitgliedsbetrieben im bevölkerungsreichsten Bundesland kennt Ostrowski bis ins Detail. „Die Branche braucht ein besseres Image“, bedauert er das falsche Bild, das es von den Speditionen in breiten Bevölkerungsschichten gibt. „Und Logistik braucht mehr Geld, damit die Gesellschaft auch in Zukunft verlässlich mit Waren versorgt wer-

## Die Bahn ist ein wichtiger Partner der Logistik-Branche

den kann.“

Für seine Verbandsmitglieder muss sich Dr. Rüdiger Ostrowski gemeinsam mit seinen Mitstreitern im Vorstand auch schon mal mit der Politik „reiben“. „Uns liegt sehr daran, der Politik, vor allem in NRW, zu verdeutlichen, was unsere

## „Die Politik reagiert immer nur dann, wenn ein Problem auftaucht“

Branchen eigeleistet.“ Das ist kein einfaches Unterfangen, denn bei publikumswirksamen Problemen wie etwa dem Fahrverbot für Lkw auf der Leverkusener Autobahnbrücke oder den Folgen des Bahnstreiks nimmt der Verbandsführer kein Blatt vor den Mund. „Es ist

zum Beispiel ein falscher Eindruck, dass die Spediteure von den Bahnstreiks profitieren“, argumentiert er. „Im Gegenteil: Unsere 40 Eisenbahn-Spediteure leiden stark unter den Folgen solcher Streiks. Die Bahn ist ein wichtiger Partner unserer Branche.“



Immer mehr Logistik-Verkehr verlagert sich auf die Straße, sie ist der Gewinner der letzten 25 Jahre. Gleichzeitig wachsen aber die Probleme mit der Infrastruktur.

FOTOS: THINKSTOCK/CHRISTIAN LAGREEK/VSL NRW/INGO HEUER



## „Der Staat hat die Infrastruktur verkommen lassen“

Dr. Rüdiger Ostrowski  
VSL NRW

umweltfreundlich, günstig, wir haben gute Wasserstraßen in NRW – dennoch verliert die Binnenschifffahrt seit Jahren Marktanteile“, bedauert Ostrowski.

Dafür verlagert sich immer mehr Verkehr auf die Straßen: „In den letzten 25 Jahren ist die Straße der klare Gewinner, die Bahn hat ihren Anteil gehalten.“ Die Unterschiede sind allerdings gravierend, Ostrowski macht das an einem Beispiel deutlich: „Würde man nur zehn Prozent des Lkw-Verkehrs auf die Bahn umleiten, müsste die Bahn ihr Verkehrsaufkommen im Güterverkehr um 100 Prozent erhöhen.“

Gleichzeitig steigen die Probleme mit der Infrastruktur. „Der Staat hat die Infrastruktur verkommen lassen“, kritisiert der VSL-Chef. „Die Politik reagiert immer nur dann, wenn ein Problem auftaucht, wie etwa bei der Leverkusener Autobahnbrücke. Wenn aber nur noch repariert wird, obwohl die Steuereinnahmen des Staates so hoch sind wie nie, bedeutet dies beim Thema Infrastruktur nur eines: Staatsversa-

gen auf der ganzen Linie!“ Er geht deshalb davon aus, dass die Transportkosten für Logistikleistungen in den nächsten Jahren steigen werden.

Was kommt davon bei den Speditionen und ihren Mitarbeitern an? Da hat sich die Welt in den letzten Jahren ebenfalls drastisch verändert. Dr. Rüdiger Ostrowski erinnert sich an die Zeit, als die Speditionsbranche noch reguliert war. „Da ging es den Spediteuren gut: Wer in das Geschäft einsteigen wollte, benötigte eine Konzession, diese vergab der Staat über die Verbände. Dadurch waren alle Speditionen im Verband organisiert, die Unternehmen verdienten zudem gutes Geld.“ Dann kam die Deregulierung, die alles veränderte. „Volkswirtschaftlich war es richtig, den Markt zu öffnen, allerdings hat dieser Strukturwandel dazu geführt, dass viele Spediteure ihr Unternehmen schließen mussten.“ 1100 Mit-

## Der Verband unterhält mit der Dialog GmbH eine eigene Unternehmensberatung

glieder hatte sein Verband damals, nur ein Teil davon hat überlebt: „Ein Drittel der Betriebe musste Insolvenz anmelden, ein weiteres Drittel war durch Aufkäufe, Verkäufe und Fusionen betroffen. Die Deregulierung war für viele Speditionen schlecht, auch die Gewinnmargen sind dramatisch gefallen“, konstatiert Ostrowski.

Heute habe sich die Situation stabilisiert, auch Neugründungen gehören nun zum Alltag und der Verband kann sich über einen stattlichen Organisationsgrad von 60 bis 70 Prozent freuen. Allerdings müssen Ostrowski und seine Mitstreiter ordentlich etwas auffahren, um als Verband attraktiv zu bleiben. Ein Vertriebsmitarbeiter kümmert sich etwa ausschließlich um die Werbung neuer Verbandsmitglieder, gleichzeitig unterhält der Verband mit der Dialog GmbH eine eigene Unternehmensberatung mit 60 Spezialisten. Hier wird Logistik-Know-how vermarktet. So wurde etwa die Stadt Köln beim mobilen Hochwasserschutz von den Dialog-Profis beraten, multimediale Verkehrsprojekte wie www.binnenschiff.komm ins Leben gerufen und gemeinsam mit Universitäten geforscht. Außerdem unterhält der Verband ein Versorgungswerk und eine Logistik-Akademie, bildet Speditionskaufleute und andere Fachrichtungen aus, bietet Spezialseminare für Zoll, Umsatzsteuer, Transportrecht etc. an.

Zwischenzeitlich hat der Logistik-Verband auch eine Zeitungsfirmen gegründet, die in Hochzeiten 320 Angestellte hatte. Dieses Engagement wurde aber inzwischen zurückgefahren, das Geschäft lohne sich nicht mehr. Für Dr. Rüdiger Ostrowski, der zusätzlich als Hochschullehrer über Logistik doziert, bleibt die Branche damit auch für die nächsten Jahre aufregend.

**WENN 500 MILLIONEN EUROPÄER TÄGLICH FRISCHE LEBENSMITTEL IN IHREN WARENKORB LEGEN, IST LOGISTIK AM WERK.**

**WIR SIND LOGISTIK.**



**NAGEL-GROUP**

Als führender Spezialist für Lebensmittellogistik mit rund 11.000 Mitarbeitern und 6.000 Fahrzeugen in Europa gewährleisten wir sichere Lagerung und optimalen Transport für alle Lebensmittelprodukte, in jedem Temperaturbereich. Wir machen den Weg von Millionen von Produkten jeden Tag zu Ihnen frei.

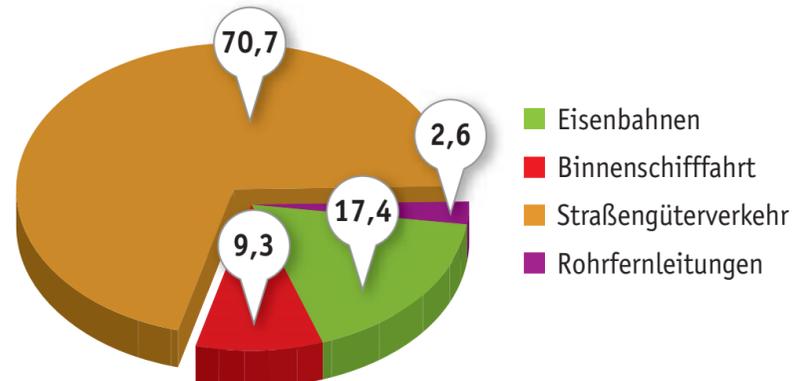
Kraftverkehr Nagel GmbH & Co. KG

33775 Versmold · Telefon: 05423-960 623 · E-Mail: info@nagel-group.com

www.nagel-group.com

## Verkehrsleistung in Deutschland

Alle Angaben in Prozent



QUELLE: VERKEHR IN ZAHLEN 2013/2014

Grafik: F. Valkieser

Die meisten Güter werden in Deutschland auf der Straße transportiert, auf Platz zwei folgt die Bahn.

extra  
Logistik

Verlag:

Rheinische Post Verlagsgesellschaft mbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf

Geschäftsführer:

Dr. Karl Hans Arnold, Patrick Ludwig, Hans Peter Bork, Stephan Marzen, Johannes Werle

Druck:

Rheinisch-Bergische Druckerei GmbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf

Anzeigen:

Leitung Finanz- und Wirtschafts-Extras: Pia Kemper, RP Media Service, 0211 505-2054,

E-Mail: pia.kemper@rp-media.de

Redaktion:

Rheinland Presse Service GmbH, Monschauer Straße 1, 40549 Düsseldorf, José Macias (verantwortlich), Jürgen Grosche, Dr. Patrick Peters, Mitarbeit: Matthias von Arnim, Nicole Wildberger

Kontakt: 0211 528018-12, redaktion@rheinland-presse.de

## LUFTFRACHT

## Die Spezialisten fürs Wertvolle

Die Luftfracht hat als Transportmittel für schnell zu liefernde und wertvolle Güter eine hohe Bedeutung in einer exportorientierten Wirtschaft. Doch von verschiedenen Seiten wird der Wettbewerb bedroht, klagen Branchenvertreter.

VON JÜRGEN GROSCHE

Eine Exportnation wie Deutschland ist darauf angewiesen, dass die Logistik auf allen Kanälen gut funktioniert. Einer dieser Kanäle ist der Luftverkehr. Die Zahlen lassen staunen: Der Transport per Luftfracht hat vom Volumen her einen Anteil an den Übersee-Exporten von zwei Prozent. Das klingt nach wenig. Doch schaut man sich die Verteilung nach Wert der gelieferten Waren an, sieht es ganz anders aus – der Luftfracht-Anteil an allen Transporten beträgt dann 30 Prozent.

„Per Luftfracht werden alle Güter transportiert, die wertvoll sind, schnell geliefert und/oder sicher transportiert werden müssen“, erklärt Peter

Gerber. Der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa Cargo AG kennt das Geschäft genau und weiß: „Die Luftfracht ist durch andere Transportmittel nicht ersetzbar.“

### „Die Luftfracht ist durch andere Transportmittel nicht ersetzbar“

Peter Gerber  
Lufthansa Cargo

Dies scheint vielen nicht bewusst zu sein. Proteste gegen Erweiterungen von Flugkapazitäten oder

Nachtflüge stellen – bei allem Verständnis für persönliche Belange – doch oftmals Partikularinteressen vor wirtschaftliche Notwendigkeiten. Dabei zählt Gerber durchaus zu den gesprächsbereiten Vertretern seiner Branche: „Wir müssen unser Gewerbe im Einklang mit den Menschen

### Verzerrungen des Wettbewerbs treffen die Unternehmen massiv

der Regionen rund um die Flughäfen betreiben.“

Allerdings dürfe das Geschäft nicht unmöglich gemacht werden. Der Luftfahrtexperte verweist auf Kosten, die allein schon durch nicht getätigte, aber durchaus nachgefragte Flüge entstehen: „Das Nachtflugverbot in Frankfurt vermindert unser jährliches Ergebnis um 40 Millionen Euro. Das Geld fehlt uns für wichtige Investitionen, die wiederum Arbeitsplätze sichern.“ Ein Ausweichen auf andere Flughäfen, zum Beispiel Hahn im Hunsrück – oder im Rheinland nach Köln/Bonn – sei keine Option. Bei Flughäfen mit Drehscheiben-

Funktion, was der Frankfurter Airport nun mal ist, seien alle Funktionen gebündelt. „Unser Geschäft ist sehr zeitkritisch, da muss alles an einem Ort sein“, erklärt Gerber.

Durch Restriktionen, die im internationalen Vergleich stärker ausfallen, ist demnach also auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flug-Carrier gefährdet. Doch nicht nur durch die Rahmenbedingungen. „Unsere Branche ist sehr wettbewerbsintensiv“, erklärt der Fachmann. Das sei einerseits gut, sowohl für die Logistiker als auch die Kunden: „Wir müssen effizient arbeiten und innovativ sein.“

Andererseits schlagen Verzerrungen des Wettbewerbs voll durch, treffen die Unter-



Nächtliche Beladung einer MD-11F: Die Luftverkehrs-Logistiker sind darauf angewiesen, auch nachts fliegen zu können. Bestehende Verbote mindern die Ergebnisse und belasten die Unternehmen, die im Wettbewerb stehen.

FOTO: LUFTHANSA CARGO/JANNAH BALDUS



Strenge Kontrolle: Ein Mitarbeiter prüft eine Sendung Mangos im Perishable Center in Frankfurt.

FOTO: LUFTHANSA CARGO/STEFAN WILDHIRT

nehmen massiv. Solche Verzerrungen erkennt Gerber noch an ganz anderer Stelle: Airlines insbesondere aus den Golfstaaten sind teilweise hoch subventioniert, während Lufthansa Cargo ohne solche Stützen auskommen muss. „Damit gibt es keine fairen und gleichen Wettbewerbsbedingungen“, beklagt Gerber die Situation.

Eigentlich sollen die Regularien der WTO (World Trade Or-

ganization) solche Verzerrungen ausschließen, „doch der Luftverkehr ist leider nicht Bestandteil der WTO“, erklärt der Cargo-Experte.

Da erstaunt es, dass die Lufthansa Cargo trotz allem so gut Kurs halten kann. In den ersten neun Monaten erreichte die Gesellschaft einen Nutzladefaktor von gut 69 Prozent – das sei ein für die Branche sehr hoher Wert, betont Gerber, „hohe Flexibilität, Kundennähe und



Peter Gerber, Vorstandsvorsitzender

FOTO: LUFTHANSA/D. KUMMER

Top-Qualität haben sich auch im dritten Quartal des Jahres ausgezahlt.“

Aktuell erkennt der Vorstandsvorsitzende auch noch keine Abkühlung des Geschäftes, wie sie in anderen Branchen beobachtet wird. „Der Markt insgesamt zeigt sich unverändert stark.“ Allerdings erlebe die Branche gerade ihre Hochsaison. Da seien konjunkturelle Faktoren schwerer einzuschätzen.

## INTERVIEW FRANK HUSTER

## Logistiker sind Teamplayer

Die Logistikbranche leidet wie alle unter maroden Straßen und anderen Infrastrukturproblemen, außerdem auch unter Imageproblemen - zu Unrecht, betont Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Spedition- und Logistikverbandes (DSLV). Fachkräften eröffne die Branche spannende Perspektiven.

Gegen Infrastrukturprojekte (Straßen-, Hafen- oder Bahnausbau) regt sich häufig Widerstand. Gleichzeitig unterstützt eine schweigende Mehrheit die Projekte. Wie kann Ihre Branche zu mehr Akzeptanz beitragen?

FRANK HUSTER Mobilität von Gütern und Personen ist Grundlage einer arbeitsteiligen Volkswirtschaft, die vor allem durch eine leistungsfähige Infrastruktur gesichert wird. Im Zentrum Europas sind ausgebaute Verkehrswege und intelligente Verkehrssysteme Deutschlands wichtigste Standortfaktoren für Industrie, Handel und damit für die Sicherung von Arbeitsplätzen. Es ist kein Alleinstellungsmerkmal des Verkehrs, dass der einzelne Bürger Wohlfahrtsverluste ebenso wenig hinzunehmen bereit ist, wie subjektiv wahrgenommene Nachteile aus Infrastrukturprojekten. Diesen Widerspruch gilt es aufzulösen. Wir müssen überzeugen, dass Logistik nicht aus Selbst-

zweck passiert, sondern die Nachfrage nach universeller Verfügbarkeit von möglichst preiswerten Gütern und Waren befriedigen hilft. Kurz: Logistik sichert Wohlstand und sorgt dafür, dass Bänder der Industrie nicht stillstehen und die Supermarktregale stets gefüllt sind. Angesichts des deutlich festzustellenden Substanzverlustes wird zunehmend allen Bevölkerungsgruppen bewusst, welche Bedeutung die Verkehrsinfrastruktur hat.

Die Logistikbranche kämpft mit einem Imageproblem. Was würden Sie besonders herausstreichen, um gegenzuhalten?

FRANK HUSTER In der Tat hat die Logistikbranche völlig zu Unrecht ein Prestigeproblem, es bestehen große Unterschiede zwischen Eigen- und Fremdwahrnehmung. Während in anderen Branchen selbstbewusst von Industrie 4.0 gesprochen wird, reduziert sich die Logistik in der öffentlichen Wahrnehmung oftmals auf den Lkw-Transport, nicht selten gekoppelt mit Negativassoziationen wie Lärm, Luftverschmutzung, Staus und Un-



Frank Huster vom DSLV

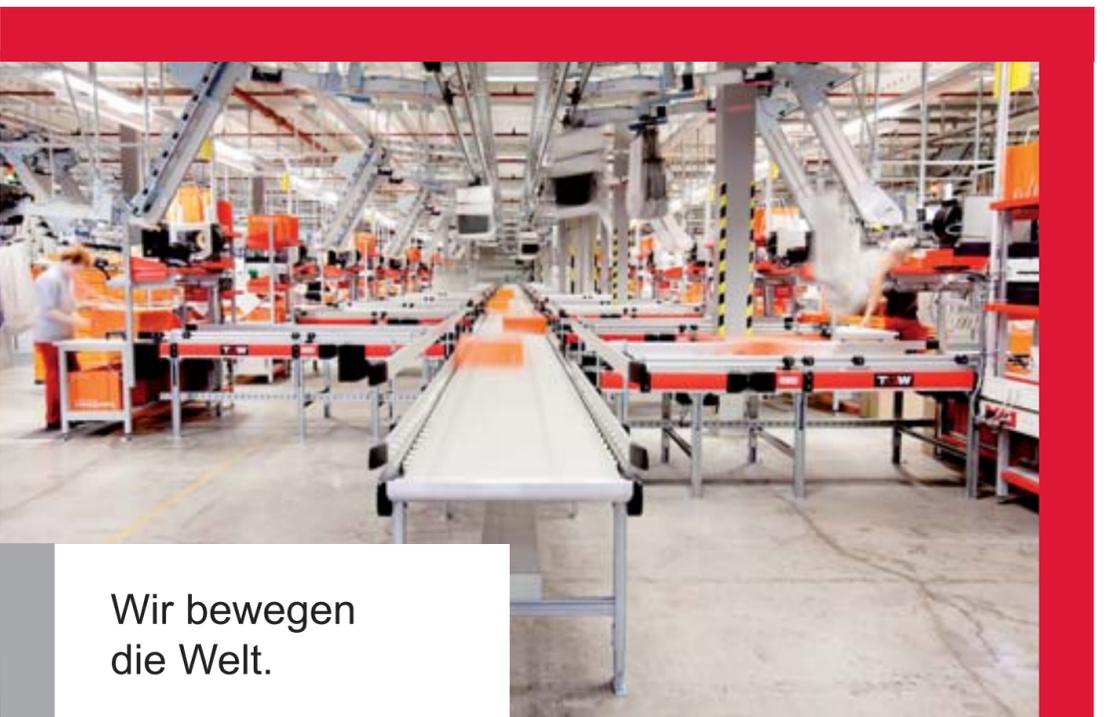
FOTO: ALOIS MÜLLER

fällen. Das ist falsch, denn Logistik ist weit mehr als Straßengüterverkehr. Logistik ist die bestmögliche Systemkombination aus allen Verkehrsträgern, Lkw- und Bahnverkehre, See- und Binnenschifffahrt sowie Luftfracht, unterstützt von Prozessen, die direkt in Industrie und Handel integriert sind. Das Ganze geschieht effizient und umweltoptimiert mit einem hohen Digitalisierungs- und Spezialisierungsgrad. Logistik ist High-Tech.

Logistiker sind besonders betroffen vom Fachkräftemangel. Wo sehen Sie die Ursachen?

FRANK HUSTER Vom demografischen Wandel und dem hieraus resultierenden Fachkräftemangel ist die Logistikbranche wie jede andere Branche betroffen. Alle Branchen stehen zunehmend im Wettbewerb. Zwar ist die Nachfrage nach Akademikern in Speditionen in den vergangenen 25 Jahren deutlich gestiegen, doch hat sie Grenzen. Vom dualen Berufsausbildungssystem profitiert die Spedition nach wie vor, denn es entlässt hervorragend ausgebildete Kaufleute und gewerbliche Mitarbeiter in den Arbeitsmarkt. Wir bemühen uns, die vielfältigen Karrierechancen der Logistik nach der Berufsausbildung deutlich zu unterstreichen, und sind damit auch erfolgreich. Anders sieht die Situation im Bereich des Fahrpersonals aus. Der Fachkräftemangel ist hier deutlich spürbar, obwohl die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verbessert wurden.

Das Gespräch führte Jürgen Grosche.



## Wir bewegen die Welt.

Als Pionier der Kontraktlogistik und weltweit tätiges Unternehmen verfügt FIEGE über das Know-how und die Erfahrung, um ebenso reibungslose wie individuelle Logistikleistungen für unterschiedliche Ansprüche zu bieten.

Als Kontraktlogistik-Spezialist beinhaltet unser Portfolio die Branchen **Consumer Goods & Retail, Fashion & Online Retail Logistics, Healthcare Logistics, Industrial Logistics, Media & Mail** und **Tyre Logistics**. Dabei setzen wir die Vorstellungen unserer Kunden in erstklassige Logistiklösungen um und geben so unseren Kunden und Mitarbeitern die Sicherheit die langfristige Zusammenarbeit braucht.



**FIEGE**

The World of Logistics

## Nachhaltig ja - aber ...

Nachhaltigkeit ist auch für Logistiker ein wichtiges Thema, spielt aber laut einer aktuellen Studie in der strategischen Umsetzung nur eine untergeordnete Rolle.

(rps) Umweltschutz, effiziente Ressourcennutzung, soziale Verantwortung und andere Aspekte nachhaltiger Unternehmensführung haben für die Mehrheit der Transport- und Logistikfirmen einen hohen Stellenwert. Das ist ein Resultat der Studie „Nachhaltigkeit – mit Strategie zu mehr Effizienz“, die die Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PwC im Sommer vorgelegt hat.

Danach ist in sieben von zehn Branchenbetrieben die Verantwortung für Nachhaltigkeitsthemen auf der obersten Führungsebene angesiedelt. Gleichzeitig besitzen aber nur 37 Prozent der 102 im Frühjahr 2013 befragten Unternehmen eine schriftlich fixierte Nachhaltigkeitsstrategie, die eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele ermöglicht.

Ein Drittel ist sich der Notwendigkeit bewusst und plant eine Einführung in den nächsten drei Jahren. Die Mehrheit sieht aber auch in Zukunft keinen Anlass zum Handeln. Potenziale und Chancen zu einer

Effizienzsteigerung werden demzufolge nicht genutzt.

„In der Transport- und Logistikbranche hat sich zwar die Erkenntnis durchgesetzt, dass ökologische und soziale Nachhaltigkeit prinzipiell wichtig sind. Die Zielsetzungen und Konsequenzen für das operative Geschäft bleiben jedoch allzu oft sehr vage. Damit vergeben viele Logistiker die Chance, ihr Unternehmen nachhaltig und damit effizienter auszurichten, um somit den wachsenden Kundenanforderungen wettbewerbsfähig zu begegnen“, sagt Klaus-Dieter Ruske, Partner und Global Industry Leader Transportation & Logistics bei PwC.

Das Marktpotenzial „nachhaltiger“ Logistikdienstleistungen werde von vielen Unternehmen heute offensichtlich gering eingeschätzt. Dementsprechend schlage sich die Nachhaltigkeitsorientierung im Dienstleistungsangebot nur schwach nieder, so die Verfasser der Studie. Der Anteil der Logistikunternehmen, die sogenannte „grüne“ Produkte wie beispielsweise klimaneu-

trale Transporte anbieten, liegt nach den PwC-Zahlen aktuell bei 33 Prozent.

Obwohl 2009 fast ein Viertel der Unternehmen, die noch keine „grünen“ Produkte anboten, diese als „in Planung“ angaben, stieg deren Anteil in der aktuellen Befragung nur um drei Prozentpunkte. Zudem plant heute nur noch ein geringer Teil der Befragten eine Einführung innerhalb der nächsten drei Jahre. Setze sich diese Entwicklung fort, werde sich der Anteil der Anbieter auch in Zukunft nicht signifikant erhöhen, befürchten die PwC-Experten: „Offensichtlich haben die unzureichende Bereitschaft der Kunden, nachhaltige Dienstleistungen angemessen zu vergüten, und das Fehlen einheitlicher Definitionen in der Branche zu Verunsicherung geführt.“

Trotz der Zurückhaltung bei den nachhaltigen Dienstleistungsangeboten haben – so ein weiteres Ergebnis der Studie – die befragten Unternehmen ihre internen Aktivitäten in den letzten Jahren intensiviert. Die am häufigsten umgesetzten Maßnahmen im Umweltschutzbereich sind demnach Investitionen in umweltfreundliche Technik (94 Prozent der Unternehmen), beispielsweise in Fahrzeuge mit geringerem Verbrauch und Emissionen.

Auch die Optimierung der Routenplanung (86 Prozent, 2009: 82 Prozent), Fahrerschulungen (78 Prozent, 2009: 63 Prozent) sowie die Optimierung der Logistikimmobilien (67 Prozent, 2009: 55 Prozent) spielen für mehr Unternehmen eine Rolle als noch vor vier Jahren.



Nachhaltig wirtschaften - auch in der Logistik spielt das Thema eine Rolle, allerdings noch keine strategische. FOTO: THINKSTOCK/ NICOLINNO



Nachts geht es schneller, weil die Straßen leerer sind. Deswegen fahren Logistiker wie Night Star Express gerne zu diesen Zeiten. Sie müssen Güter schnell zu den Kunden bringen, da kommt es auch mal auf Minuten an. FOTO: NIGHT STAR EXPRESS

### EXPRESS-DIENSTE

## Freunde der Nacht

Abends, wenn die meisten Menschen ihre Arbeit niederlegen, geht es für Nachtexpress-Dienste erst richtig los. Es sind dann schon einige Spezialitäten, die Unternehmen wie Night Star Express zu liefern haben.

VON MATTHIAS VON ARNIM

Pferdesperma ist teuer. Jedenfalls dann, wenn der Spender ein bekannter Deckhengst ist. Die sogenannte Decktaxe für Sir Donnerhall I. aus Paul Schockemöhles Gestüt beispielsweise beträgt 800 Euro. Eine Portion tiefgefrorenen Sa-

mens des Ausnahme- und mehrfachen Weltmeisterhengstes Totilas kostet sogar das Fünffache. Es kann ein einträgliches Geschäft sein, wenn man die richtigen Pferde im Stall hat. Und wenn man schnell genug liefern kann. Denn gerade das ist immer ein Spiel mit der Zeit: Die tiefgefrorene Fracht muss teilweise mehrere hundert Kilometer über Land transportiert werden, bevor sie zum Einsatz kommt.

Der Transport solcher Ware ist keine Selbstverständlichkeit. Jede Minute zählt – und das bei einer immer schwieriger werdenden Verkehrssituation in Deutschland. „Die Straßen sind überfüllt und vielerorts in schlechtem Zustand, etliche Brücken sind gesperrt, viele müssen dringend saniert werden. Wenn es darauf ankommt, ob eine Fracht eine Stunde früher oder später ihren Empfänger erreicht, sind das Faktoren, die man immer mit einkalkulieren muss“, sagt Matthias Hohmann, Geschäftsführer von Night Star Express.

Das Unternehmen aus Unna, ein Zusammenschluss aus sieben deutschlandweit agierenden Logistikern, ist spezialisiert auf den eiligen Transport von wertvollen Gütern. Sperma von Zuchthengsten gehört dazu. Da ist Night Star Express Marktführer. Das ist kein Zufall. Denn das Logistik-Unternehmen konzentriert sich darauf, wie der Name schon verrät, dringende Sendungen nachmittags abzuholen und am frühen Morgen am Ziel abzuliefern. Vorteil dieses Zeitfensters: „Nachts ist auf den Straßen weniger los. Weniger Staus bedeuten geringere Fahrtzeiten. Nur so schaffen wir es, ein Päckchen abends in München abzuholen und frühmorgens in Rügen abzuliefern. Tagsüber wäre so etwas kaum möglich“, erklärt Hohmann.

Der Nacht-Transport quer durch Deutschland ist eine logistische Herausforderung: In Hünfeld in der Nähe von Fulda unterhält Night Star Express ein Zentrallager, das aus allen Himmelsrichtungen angefahren wird. „Etwa ein Drittel der Pakete wird hier von einem in

ein anderes Fahrzeug umgeladen und dann weitertransportiert, der Rest sind Direktfahrten“, so Hohmann.

Die Routen können durch jeden Gesellschafter per GPS optimiert werden, die Auslieferungen protokolliert, fotografiert und für die Kunden gespeichert werden. Für jeden Auslieferungsort senden die Fahrer den Empfängern ihrer Fracht die GPS-Koordinaten. „Die Auslieferungsorte sind zum Teil mobil. Wir beladen auch Fahrzeuge. Und die stehen nicht immer an dem Ort, an dem unser Fahrer diese eigentlich erwartet. Manchmal sind Fahrzeuge oder Lager

auch überfüllt. Dann müssen unsere Fahrer nach praktikablen Alternativen in der Nähe suchen“, so Hohmann, für den die Ortskenntnisse seiner Fahrer und ihr Wissen um die Bedürfnisse der Kunden ein wichtiges Pfund in seiner Unternehmensstrategie sind.

„Wir liefern ohne Empfangsbestätigung aus. Das Vertrauen unserer Kunden in unsere Fähigkeiten als Logistiker und vor allen Dingen in unsere Fahrer sind unser wichtigstes Betriebskapital“, so Hohmann. „Wir versuchen die Personalfuktuation möglichst gering zu halten. Denn mit jedem Mitarbeiter, der unser Haus verlässt, verlieren wir Know-how und eine wichtige, persönliche Schnittstelle zu unse-

ren Stammkunden. Gleichzeitig suchen wir ständig qualifiziertes Personal, um unser Wachstum weiter möglich zu machen“, so Hohmann.

Das ist solide. Von einem mittleren einstelligen Prozentbereich Zuwachs pro Jahr ist die Rede. Wachstumstreiber ist vor allem das Ersatzteilgeschäft für die Automotive-Branche, die zu den Kernmärkten des Nachtexpress-Dienstleisters gehört. Derzeit brausen rund 800 Fahrzeuge für Night Star Express durch die Nacht. In diesem Jahr werden die Fahrer aller Voraussicht nach etwa fünf Millionen Sendungen zugestellt haben. Hinter dem direkten Konkurrenten TNT In-night ist der Logistik-Spezialist aus Unna damit die Nummer Zwei im Markt.

Damit das Unternehmen weiter wachsen kann, benötigt es vor allem qualifiziertes Personal. „Die Mitarbeitersuche gehört zu den großen Herausforderungen“, sagt Matthias Hohmann. Das schlechte Image der Branche treibe den Logistikern nicht gerade die Bewerber in die Arme. Auch der Gesetzgeber mache es den Transportunternehmen mit der Einführung des Mindestlohns nicht leichter. „Der Gesetzgeber will, dass eine Logistikfirma auch für ihre Subunternehmer die Einhaltung von Mindesttarifen garantiert. Das ist nur sehr schwierig, denn wir können schließlich nicht die unternehmerische Verantwortung für die Subunternehmer übernehmen“, so Hohmann.

Schließlich fahren Subunternehmer nicht nur für einen Auftraggeber. „Wir haben ja keine Kontrolle darüber, welche Fracht zu welchen Konditionen ein Subunternehmer sonst noch so transportiert“, so Hohmann. Dass Totilas' wertvolles Sperma auf seiner Fahrt durch die Nacht nicht zwischen einem Kindersitz und einer Ladung Airbags verloren geht oder gar zu warm wird, darüber wacht das Unternehmen jedoch streng. So viel Zeit muss sein.



Matthias Hohmann, Geschäftsführer FOTO: NIGHT STAR EXPRESS

# WINNER SPEDITION

## Ihr Spezialist für:

### Industriegüter • Langgut • Kombinierten Verkehr







3 x im Sauerland - 14 x in Europa

Winner Spedition GmbH & Co. KG

www.winner-spedition.de

# Lösungen aus einer Hand für alle Fragestellungen

UPS gehört zu den großen Logistikern dieser Welt. Und auch hierzulande ist das Unternehmen erfolgreich. So sieht sich UPS als Partner von kleinen und mittelständischen Unternehmen für deren globale Aktivitäten. Pläne für die Zukunft gibt es viele.

VON PATRICK PETERS

Sie sind groß, sie sind braun, und so gut wie jeder kennt sie: Die Fahrzeuge des Logistikunternehmens UPS (United Parcel Service) gehören zur deutschen Verkehrslandschaft fest dazu. Und das seit 1976, wie Uwe Detering berichtet. Er ist Mitglied der Geschäftsleitung bei UPS Deutschland: „Das Unternehmen hat mit der Niederlassung in Deutschland 1976 den ersten Standort außerhalb Nordamerikas gegründet. Da war UPS bereits 69 Jahre alt und zählte zu den wichtigsten Transporteuren und Logistikern in den Vereinigten Staaten.“ Das gelte auch heute noch – und lasse sich mittlerweile auch auf weitere Regionen weltweit übertragen, beispielsweise eben Deutschland und Europa.

„Wir steuern das Deutschland-Geschäft von Neuss aus

und beschäftigen mehr als 17 000 Mitarbeiter. Die Entwicklung hierzulande ist eine echte Erfolgsgeschichte“, sagt Detering. Mit etwa 7500 Mitarbeitern stehe dabei vor allem Nordrhein-Westfalen im Fokus. Trotz ständig wachsender Konkurrenz und einem (vor allem in der Vergangenheit) teilweise schwierigen Image in der Öffentlichkeit habe sich UPS immer behauptet und sei vor allem bei Unternehmen ein geschätzter Logistikpartner.

„Wir haben unsere Position langfristig durch ein absolutes Servicebewusstsein und umfassende Leistungen ausgebaut und gefestigt. Durch das professionelle und kundenorientierte Auftreten unserer Zusteller haben wir eine hohe Bindung zu vielen unserer Auftraggeber, die uns zum Teil seit vielen Jahren als Dienstleister für all ihre Logistikaufgaben vertrauen – national und inter-

national“, führt Detering weiter aus.

Ob es der Vertrag ist, der schnell und sicher zum Rechtsanwalt nach New York muss, ob es sich um medizinische Spezialprodukte handelt, die gekühlt innerhalb eines genau definierten Zeitfensters beim Empfänger ankommen müssen, oder um Container voller Mobiltelefone aus Fernost zur Distribution in Deutschland: „Wir bieten für alle Fragestellungen eine Lösung aus einer Hand an. Selbst dann, wenn wir die Ware nicht selbst transportieren, sondern dafür auf Partner zurückgreifen“, betont Uwe Detering. Ein Schwerpunkt sei das Healthcare-Geschäft. Dafür habe UPS sogar eigene Lager errichtet und setze spezielle technische Lösungen ein, um die Anforderungen der Kunden zu erfüllen.

Dazu kommt die hohe Identifikation seitens der Mitarbei-



UPS hat am Flughafen Köln/Bonn ein zentrales Drehkreuz für die Verteilung aufgebaut.

FOTOS: UPS/ALOIS MÜLLER

ter mit dem Unternehmen. Zusteller verbleiben laut Detering im Schnitt 13 Jahre bei UPS, und die regelmäßigen Befragungen ergäben eine große Zufriedenheit mit UPS als Arbeitgeber.

Innerhalb Europas und den USA sei eine Zustellung am nächsten Tag grundsätzlich möglich, ebenso beispielswei-

se der Transport von Waren aus Asien nach Europa. Dass dies nicht allein mit Lieferfahrzeugen möglich ist, ist klar: „UPS verfügt über eine der größten Flugzeugflotten der Welt. Wir haben am Flughafen Köln/Bonn ein zentrales Drehkreuz für unsere Verteilung aufgebaut. Jede Nacht wickeln wir dort mehrere 100 000 Pake-



Uwe Detering von der Geschäftsleitung von UPS Deutschland

te ab, die entweder nach Deutschland kommen oder von hier aus in die Welt versendet werden.“ Innerhalb weniger Stunden würden dort 37 Flugzeuge und rund 300 Lkw ankommen und voll bepackt wieder abfliegen beziehungsweise fahren.

Damit habe UPS den Grundstein für ein gewaltiges Zu-

kunftsthema gelegt: „Die internationalen Warenströme werden zunehmen. Wir wollen auch kleinen und mittelständischen Unternehmen die Möglichkeit bieten, ihre Produkte schnell und zuverlässig rund um den Globus zu transportieren. Die Grenzen Europas dürfen nicht die Grenzen für Geschäfte sein“, sagt Detering.

Gleichzeitig lege UPS den Fokus auf die Entwicklung klimafreundlicher Lösungen, wie Uwe Detering erfreut betont. „Wir haben im vergangenen Jahr bei steigenden Paketzahlen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Paket reduzieren können. Unser Nachhaltigkeitsprogramm wirkt und kommt bei den Kunden gut an. Und schon jetzt tragen wir den den sich verändernden urbanen Verkehrsstrukturen durch Elektrofahrzeuge Rechnung und werden dies in Zukunft auch weiter ausbauen.“

## FIGE - FAMILIENUNTERNEHMEN IN FÜNFTER GENERATION

# Pionier der Kontraktlogistik

Das Unternehmen Fiege aus Greven kann auf eine mehr als 140-jährige Geschichte zurückblicken. Angefangen hat alles mit Pferdefuhrwerken. Heute gilt Fiege als Pionier in der Kontraktlogistik. Das Unternehmen ist weltweit tätig.

VON NICOLE WILDBERGER

Michael Lorca, Mitglied der Geschäftsleitung Consumer Goods & Retail bei Fiege Logistik, kann sich ein Grinsen nicht verkneifen, wenn er nach der Unterneh-

**„Wir sind darauf spezialisiert, Prozesse zu organisieren und Warenströme zu optimieren.“**

mensgeschichte seines Arbeitgebers gefragt wird. „Natürlich haben auch wir mit Pferdefuhrwerken angefangen, das war im Gründungsjahr 1873 halt so.“ Dementsprechend gründete Joan Joseph Fiege ein Transportunternehmen im Nebenerwerb zu seinem landwirtschaftlichen Betrieb. Schnell entwickelte sich daraus ein prosperierendes Fuhrunternehmen, das heute zu den Pionieren in der Kontraktlogistik gehört.

Das Leistungsspektrum von Fiege umfasst heute erheblich mehr als den reinen Transport von Waren von A nach B. „Wir bei Fiege sind darauf spezialisiert, Prozesse zu organisieren und Warenströme zu optimie-

ren.“ Das Unternehmen hat sich ganz auf Warenwertketten verschiedener Branchen spezialisiert. Industriegüter, Reifen, Healthcare – also Medizinprodukte –, Mode und andere Konsumgüter sind nur einige der Branchen, in denen Fiege seine Dienstleistungen anbietet.

Die Palette dieser Dienstleistungen, die dem Kunden geboten wird, ist umfangreich und individuelle Logistiklösungen“, erklärt Michael Lorca und führt das an einem aktuell bei vielen Kunden diskutierten Thema aus.

Als Full Service Dienstleister bietet Fiege beispielsweise für unterschiedliche Kunden aus Fashion- oder Konsumgüter-Bereichen so genannte Multi-channel-Lösungen an. Das ist

die Kombination mehrere Vertriebsarten in einer Hand, beispielsweise Online- und stationärer Handel. Fiege kann hier als Dienstleister für die Kunden den gesamten Bestellprozess im E-Commerce abwickeln – vom reinen Bestellvorgang, der Etikettierung, der Diebstahlsicherung über die Zahlungsabwicklung bis hin zum Risikomanagement und last but not least zum Transport und zur professionellen Retourenabwicklung.

Dabei ist Fiege in der Lage, die Logistik für beide Vertriebskanäle dank moderner

IT-Systeme aus einem einzigen Bestandslager heraus abzubilden. „Wir bieten da beispielsweise IT-gestützte Systeme, die wir

auch durch unsere Spezialisten betreuen – also nicht nur die Koordination von Warenströmen, sondern auch Informationsdienstleistungen“, erläutert das Mitglied der Geschäftsleitung Consumer

Goods & Retail. Komplexe Dienstleistungen dieser Art bietet das Unternehmen zwischenzeitlich nicht nur in Deutschland und seit den 90-er Jahren verstärkt in fast ganz Europa an, sondern auch in der Volksrepublik China und seit 2012 in Indien.

„Fiege ist ein unabhängiger, familiengeführter Dienstleister, der vertrauensvolle und langjährige Partnerschaften entwickelt und diese ausbaut“, fasst Michael Lorca die Firmenphilosophie des Familienunternehmens zusammen, das bereits in fünfter Generati-

on geführt wird. Weltweit sind für das Familienunternehmen aus Greven mehr als 11 000 Mitarbeiter aktiv, die an rund 200 Standorten in 17 Ländern tätig sind.

Dabei haben die Westfalen im Jahr 2013 einen Umsatz von 1,4 Milliarden Euro erwirt-

schaftet. „Wir sehen uns gut aufgestellt und werden auch in den kommenden Jahren mit den Anforderungen unserer Kunden an optimierte Logistiksysteme weiter wachsen“, ist sich Michael Lorca sicher. Wenn das keine glänzenden Zukunftsaussichten sind.



Logistiklösungen auf hohem Niveau: Diesen so genannten Taschensorter setzt Fiege am Standort in Erfurt für einen Kunden ein.

FOTO: FIGE/KONSTANTIN DRIESSE



## Poleposition.

Wir starten aus der ersten Reihe. Weil uns wichtig ist, was auch unseren Kunden wichtig ist – optimale Transportlösungen und höchste Qualität über Grenzen und Kontinente hinweg. [lufthansa-cargo.de](http://lufthansa-cargo.de)



**Lufthansa Cargo**  
Networking the world.



Dr. Christian Jacobi  
agiplan



Christian Wulff  
Alt-Bundespräsident



Cornelius Geber  
CG Beteiligungs- & Management



Frank Huster  
DSLVL



Jens Fiege  
Fiege Logistik



Wolfgang Hammer  
Hammer



Stefan Sorce  
Haribo

## Die Teilnehmer des Forums

**agiplan GmbH** Dr.-Ing. Christian Jacobi, Geschäftsführender Gesellschafter

**Bundespräsident a.D.** Christian Wulff

**CG Beteiligungs- & Management GmbH** Cornelius Geber, Geschäftsführender Gesellschafter

**Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL)** Frank Huster, Hauptgeschäftsführer

**Fiege Logistik Holding Stiftung & Co. KG** Jens Fiege, Vorstand

**Hammer GmbH & Co. KG** Wolfgang Hammer, Geschäftsführer

**Haribo GmbH & Co. KG** Stefan Sorce, Leiter Logistik International

**HAVI Logistics GmbH** Torsten Oldhues, Geschäftsführer

**Lufthansa Cargo AG** Peter Gerber, Vorsitzender des Vorstandes

**Night Star Express GmbH** Logistik Matthias Hohmann, Geschäftsführer

**Rheinische Post Mediengruppe** Patrick Ludwig, stellvertretender Vorsitzender

**UPS Deutschland Inc. & Co. OHG** Uwe Detering, Director Public Affairs, Mitglied der Geschäftsleitung

**Verband Spedition und Logistik NRW e.V.** Rüdiger Ostrowski, Geschäftsführer

**Sigmund Freud Privat-Universität Wien Paris Institut für Vergleichende Vermögenskultur und Vermögenspsychologie** Prof. Dr. Thomas Druyen, Direktor

**Winner Spedition GmbH & Co. KG** Gudrun Winner-Athens, Geschäftsführende Gesellschafterin

**Moderation:** Oliver Detje, DVV Media Group; José Macias, Rheinland Presse Service

## DISKUSSION

# Branche muss herausstellen: Logistik

Logistiker versorgen Unternehmen und Privatleute mit den Gütern, die sie brauchen – an jedem Ort und zu jeder Zeit. Und die Menschen müssten mehr Verständnis für die komplexen Zusammenhänge haben, sagen Experten.

VON JÜRGEN GROSCHKE

Zum ersten Mal hat die Rheinische Post zusammen mit dem Logistik-Fachverlag DVV Media Group Logistiker aus führenden Unternehmen und Verbänden zu dem Forum in den Düsseldorfer Industrieclub eingeladen, um über die Themen der Branche zu diskutieren. Dabei zeigte sich, wie vielfältig die Dienstleistungen der Branche sind, aber auch, vor welchen Herausforderungen sie steht.

Als „Zukunftssindikator“ sieht der Wissenschaftler Professor Thomas Druyen die Logistikbranche. Zum einen mit Blick auf kommende Chancen und Risiken, die die Vernetzung mit sich bringt, aber auch ganz konkret im aktuellen Wirtschaftsleben: „Anhand der Aufträge und der Entwicklung der Branche besitzt man ein zukunftsgerichtetes Barometer der Wirtschaftslage.“

Die angesprochene Funktion der Logistikbranche als Frühindikator der konjunkturellen Entwicklung greift Peter Gerber (Lufthansa Cargo) auf.



Die Logistik ist eine sehr vielfältige Branche, die als Frühindikator der konjunkturellen Entwicklung gilt, aber auch vor großen Herausforderungen steht. DVV Media Group erstmals Logistiker aus führenden Unternehmen und Verbänden eingeladen hatte.

Fürs vierte Quartal stellt er eine normale Hochsaison fest. In einer solchen Phase seien konjunkturelle Tendenzen schwerer zu beurteilen. Das Niveau der Hochsaison sei allerdings niedriger als in früheren Jahren – auch eine Folge

der seit langer Zeit bestehenden Überkapazitäten. „Anzeichen einer Krise sind aber nicht zu erkennen.“

„Wir blicken auf ein hervorragendes drittes Quartal weltweit zurück“, bilanziert Uwe Detering (UPS Deutschland). Besonders stark wachse das Volumen im Warenverkehr zwischen Unternehmen und Konsumenten – mit zwei Konsequenzen für die Logistikbranche, wie Detering betont: Zum einen werde Logistik nun auch für die Menschen greifbar, „jeder erfährt, was Logistik ist“. Das könnten die Unternehmen nutzen, um ihre Arbeit erfahrbar zu machen. Andererseits entstehe wegen der für Verbraucher kostenlosen Lieferungen und Retouren oft der Eindruck, Logistik habe keinen Wert. Außerdem sei der Margendruck besonders hoch.

Eine arbeitsteilige Wirtschaft funktioniert nur mit Logistik, und eine ausgereifte Logistik beschleunige die Arbeitsteilung, so Frank Huster (Deutscher Speditions- und Logistikverband). Wettbewerb und

steigende Anforderungen der verladenden Industrie und des Handels würden Logistikunternehmen und deren Mitarbeiter aber unter starken Zeit- und Kostendruck setzen. Huster kritisiert ebenfalls Aussagen von Onlinehändlern, der

Warenversand sei kostenlos. „Dies gibt ein falsches Bild“, so Huster, denn logistische Dienstleistung gebe es nicht zum Nulltarif.

Die Orientierung nur an „Zahlen, Daten, Fakten“ vermittele ein sehr einseitiges Bild



„Gute Logistik schont Ressourcen“, ist auch Jens Fiege (Fiege Logistik, zweiter von links).

## „Wir werden in der ganzen Welt“

Alt-Bundespräsident, Rechtsanwalt und EMA-Präsident Christian Wulff hat beim RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ in seiner Keynote die Stärke der Bundesrepublik hervorgehoben, aber auch auf die Anforderungen der Zukunft hingewiesen.

VON PATRICK PETERS

„Ich bin ein begeisterter Anhänger der Logistik-Branche. Sie haben großen Erfolg in der ganzen Welt.“ Eindeutiger hätte sich Christian Wulff beim ersten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ nicht positionieren können – sehr zum Wohlgefallen der Experten aus Verbänden und Logistikunternehmen.

Der ehemalige Bundespräsident, praktizierende Rechtsanwalt und amtierende Präsident des Euro-Mediterran-Arabischen Ländervereins (EMA) wies bei seiner Keynote „Deutschlands Wirtschaft im

internationalen Wettbewerb. Wo liegen neue Risiken und zukünftige Chancen in der Welt? Was sind die Erfolgsfaktoren Deutschlands?“ darauf hin, dass trotz zahlreicher Widerstände der Ausbau großer Tangenten, Autobahnen und Wasserstraßen entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland sei. Nur so könne Deutschland der Top-Standard und europäischer Stabilitätsanker bleiben, in den die ganze Welt investieren wolle.

Wulff warnt davor, in Selbstzufriedenheit zu verfallen. „Wir werden in der ganzen Welt positiv wahrgenommen,

unter anderem aufgrund unserer Kultur, aber auch aufgrund der hervorragenden Infrastruktur. Diesen Ruf müssen wir verteidigen und unsere Perfektion in vielen Bereichen in die Zukunft tragen.“ Das werde funktionieren, wenn Deutschland den Mittelstand und seine Familienunternehmen mit ihren Anforderungen pflege, die Industrie weiter fördere und auch die duale Ausbildung weiter ausbaue. „Daher beneidet uns die Welt.“ Der Stellenwert, den der Wirtschaftsstandort Deutschland einnehme, zeigt sich für Christian Wulff auch an einem anderen Punkt. „Wer sich auf dem umkämpften deutschen Markt durchsetzt, gewinnt überall auf der Welt.“

Als ein potenzielles Wachstumshemmnis sieht der Alt-Bundespräsident vor allem den demografischen Wandel.



Lehrgänge mit IHK-Abschluss | Prüfungsvorbereitung  
Lehrgänge mit LAN-Zertifikat | Inhouse-Schulungen

Die Logistik Akademie NRW ist das Bildungsinstitut der Logistikdienstleister und Speditionen in NRW. Fachkompetenz und Praxisnähe der Kursinhalte und Seminare sind gewährleistet durch die Zugehörigkeit zum Verband Spedition und Logistik NRW e. V., dem größten Landesverband der Branche in Deutschland.

Gemeinsam ist es unser Ziel, den Betrieben unserer Branche und den Logistikabteilungen der branchenfremden Unternehmen ein umfassendes und maßgeschneidertes Angebot an Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik und Spedition zur Verfügung zu stellen.

+Zoll+English for logistics+Marketing+Akquise+Arbeitsrecht+Rhetorik+Führungstraining+

### Wir bieten Ihnen:

- ein umfassendes Seminarangebot mit über 60 Seminarthemen
- nebenberufliche Weiterbildung zum Fachwirt für Güterverkehr und Logistik (IHK)
- Vorbereitung auf die Ausbildereignungsprüfung (Ada-Kurs) in Teil- und Vollzeit (IHK)
- Seminare für Ihre Auszubildenden (Knigge, Telefontraining, Zeitmanagement)
- spezielle Prüfungsvorbereitung für Auszubildende Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleistung und Fachkräfte für Lagerlogistik sowie Fachlageristen

Umfassende Informationen über Inhalt und Angebot erhalten Sie auch unter:

[www.logistik-akademie.de](http://www.logistik-akademie.de)

Alle Seminare und Kurse werden auf Anfrage auch Inhouse durchgeführt.

**Kontakt Daten:** Christiane Bey, Akademieleiterin  
Engelbertstraße 11, 40233 Düsseldorf  
Telefon: 0211 / 738 58 85  
Telefax: 0211 / 738 58 88  
E-Mail: [cbey@dialog-service.de](mailto:cbey@dialog-service.de)



Torsten Oldhues  
HAVI Logistics



Peter Gerber  
Lufthansa Cargo



Matthias Hohmann  
Night Star Express



Uwe Detering  
UPS



Dr. Rüdiger Ostrowski  
VSL NRW



Prof. Thomas Druyen  
Sigmund Freud Priv.-Universität



Gudrun Winner-Athens  
Winner Spedition

# Logistiker leisten viel für die Gesellschaft

und zu jeder Zeit. Und doch ist das Image schlecht. Die Branche müsse deutlicher zeigen, was sie leistet. Experten aus der Branche beim ersten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“.



...ieses und mehr zeigte sich beim Wirtschaftsforum „Logistik“ im Düsseldorfer Industrieclub, zu dem die Rheinische Post und der Logistik-Fachverlag DVV  
FOTOS: ALOIS MÜLLER

der Branche, fügt Matthias Hohmann (Night Star Express) hinzu. Um die Arbeit der Logistiker umfassender und damit auch angemessener der Öffentlichkeit zu präsentieren, müssten die Dienstleistungen mit mehr Emotion vorgestellt

werden, fordert der Logistikexperte.

Wie das praktisch aussehen kann, beschreibt Peter Gerber (Lufthansa Cargo). Das Unternehmen stellt unter anderem auf mehreren Social Media Kanälen seine Arbeit vor. Flugzeuge emotionalisieren natürlich, so erklärt sich, dass die Angebote mittlerweile rund 100 000 Follower haben. „Wir müssen die Mehrheit emotional gewinnen“, sagt Gerber. In der Gesellschaft sei an manchen Stellen das Bewusstsein für Solidarität verlorengegangen, stattdessen feiere man das Durchsetzen von Partikularinteressen. „Hier müssen wir ansetzen.“

„Wir müssen den Menschen die Bedeutung, die die Logistik für sie hat, deutlich vor Augen stellen“, fordert Gudrun Winner-Athens (Winner Spedition) und beschreibt die Zusammenhänge, die vielen nicht

klar seien: „Um die ständige Versorgung mit Gütern sicherzustellen, muss die Infrastruktur erneuert und ausgebaut werden. Ein leistungsstarkes Verkehrsnetz versetzt die Branche in die Lage, ressourcenschonend und kostenoptimal zu produzieren. Wichtig ist, gemeinsam mit der Politik, die Bürger mitzunehmen, sonst bremsen lang andauernde Planungsverfahren die Projekte aus.“

„Gute Logistik schont Ressourcen“, ist auch Jens Fiege (Fiege Logistik) überzeugt. Wenn mit besser ausgelasteten Lkw die gleichen Gütermengen transportiert werden, sinke die Zahl der gefahrenen Kilometer. Zu einer besseren Auslastung führe unter anderem die gemeinsame Lagerung von Waren für verschiedene Hersteller, die an die gleichen Kunden liefern. In der Praxis mache dies aber oftmals den Neubau von deutlich größeren

Lagerhallen notwendig. Die Gesamtzusammenhänge müssten einfach deutlicher werden, fordert Fiege und beschreibt die komplexe Hauptfunktion der Logistik: „Wir machen, dass Produkte, die die Menschen brauchen, da sind,

wann und wo sie gebraucht werden, und dass sie möglichst effizient dort hinkommen.“

Der Verkehr nehme zu, aber die Infrastruktur werde immer schlechter, beklagt auch Dr. Christian Jacobi (agiplan): „Die Zeit drängt: Der zuneh-

**„Unsere Branche muss hier schnell und intensiv dazu beitragen, dass sich etwas ändert“**

mende Versandhandel einerseits und die immer stärkere Vernetzung von Industrie und Logistik erfordern mehr Effizienz und nachhaltiges Handeln aller Beteiligten.“

Eine Verbesserung des Images sei aber schwierig, wenn die Menschen die Verbindung von Lkw-Verkehr und Staus durch Baustellen als Störfaktor wahrnehmen. „Unsere Branche muss hier schnell und intensiv dazu beitragen, dass sich etwas ändert, sonst werden wir abgestraft“, befürchtet Jacobi.

## Logistik – ein Job- und Wirtschaftsmotor

(jgr) Die Logistik spielt eine zentrale Rolle in der Wirtschaft, betonte Patrick Ludwig, stellvertretender Vorsitzender der Rheinische Post Mediengruppe, bei der Begrüßung der Teilnehmer des ersten RP-Wirtschaftsforums „Logistik“ im Düsseldorfer Industrieclub.

Ludwig belegte sein Statement mit Zahlen: Die Unternehmen der Branche seien zusammen drittgrößter Arbeitgeber in Deutschland mit einem Gesamtumsatz von rund 235 Milliarden Euro im Jahr. Allein die beim RP-Forum vertretenen Firmen beschäftigen – so Ludwig – annähernd 50 000 Arbeitnehmer.

Die Rheinische Post Mediengruppe selbst habe einige Berührungspunkte mit der Logistik. Auch dies untermauerte der Geschäftsführer mit Zahlen: Im Jahr liefern ca. 3000 Lkw insgesamt rund 80 000 Tonnen Papier an. Alleine in Düsseldorf verlassen jede Nacht ab zwei Uhr 400 Kleintransporter das Druckzentrum, um bis vier Uhr die Zeitungen an 2000 Verladestellen zu transportieren. Elektronik steuert diese logistischen Prozesse. Von den Verladestellen gehen die Zeitungen an insgesamt 3100 Zusteller, die sie bis

sechs Uhr zu den Haushalten bringen.

Neben den drei großen Krisen (Ukraine-Konflikt mit Sanktionen gegen Russland, Irak/Syrien-Krise, Ebola-Verbreitung) beeinflusse insbesondere das Thema Freihandelsabkommen mit den USA die weitere Entwicklung der Branche, sagte Ludwig: „Die Logistik fordert einen zügigen Abschluss“; das Abkommen werde der Branche und der gesamten Wirtschaft kräftige Impulse geben. Angesichts immer wiederkehrender Imageprobleme seien die Unternehmen gefordert, mehr in die Öffentlichkeit zu gehen: „Sie müssen Transparenz herstellen und Ihre Themen erklären“, ermunterte Ludwig die Unternehmer.



Patrick Ludwig, stellvertretender Vorsitzender der Rheinische Post Mediengruppe



...on links) überzeugt.

**Die Orientierung nur an „Zahlen, Daten, Fakten“ vermittelt ein sehr einseitiges Bild der Branche**

## Welt positiv wahrgenommen“

„Der Rückgang der Erwerbstätigen ist unser größtes Problem. Wir brauchen unbedingt flexiblere Übergänge in den Ruhestand und müssen ältere Arbeitnehmer wieder viel stärker an die Unternehmen binden. Junge Menschen müssen früher und erfolgreicher in das Wirtschaftsleben hineinge-

führt werden.“ Zudem fordert Wulf weniger Regulierung, um die Investitionsplanung für den Standort Deutschland nicht zu verkomplizieren.

Europa werde seiner Ansicht nach in den kommenden Jahren und Jahrzehnten eher zum „Objekt der Weltpolitik“ werden – vor allem aufgrund der

im Verhältnis niedrigen Bevölkerungszahl.

„Natürlich schauen Staaten und Unternehmen weiterhin nach Europa, um sich qualitativ zu orientieren. Aber sie wollen auch ihre Eigenständigkeit erhalten“, sagt Wulf. „Die Bedeutung der USA wird wieder zunehmen, und auch in Asien und Afrika sehe ich manches positiv. Der Kontinent wird mittelfristig die höchsten Wachstumsraten vorweisen, auch wenn sie von einem niedrigen Niveau kommen.“

Für die Logistiker hat Alt-Bundespräsident Wulf einen Rat im Gepäck: „Investieren Sie in die Kommunikation, um schon Jugendliche zu erreichen und deren Bild positiv zu prägen. Die Logistik stellt für unsere Weltwirtschaft das Herz-Kreislaufsystem dar und bedarf hochqualifizierten Nachwuchses.“



Alt-Bundespräsident Christian Wulf: „Ich bin ein begeisterter Anhänger der Logistik-Branche.“

## Nachtexpress vom Spezialisten: Eine gute Idee!

„First Class“-Nachtexpress gibt es nur vom Spezialisten. Und das sind wir. Über 20 Jahre Erfahrung, über 700 Fahrzeuge und mehr als 650 Mitarbeiter transportieren über 4,75 Millionen Sendungen im Jahr.

**Was dürfen wir für Sie transportieren?**



Michaela Niederwerfer  
Vertrieb Night Star Express,  
Düsseldorf



Night Star Express

[www.night-star-express.de](http://www.night-star-express.de)

# Blockaden gefährden die Entwicklung

(jgr) Logistik ist eine Querschnittsbranche mit Berührungspunkten zu fast allen Lebensbereichen der Wirtschaft und der Konsumenten. Daher reicht es nicht, nur Branchenthemen zu besprechen, will man ein Gesamtbild erhalten, das die Anliegen und die Potenziale der Unternehmen beschreibt. Beim ersten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ ging es denn auch um die großen Linien und Zusammenhänge.

Auch um politische Fragen, zum Beispiel Widerstände von Gruppen mit Partikularinteressen. „Nimbys“ (Menschen mit der Einstellung: not in my backyard – nicht in meinem Hinterhof) blockieren – so Oliver Detje (DVV Media Group) – Infrastrukturprojekte, die für die Logistik und damit die Gesamtwirtschaft wichtige Funktionen haben. „Wir müssen hier die politischen Entscheidungsträger mit auf die Reise nehmen“, fordert Detje.

Keine einfache Aufgabe angesichts des gesamtpolitischen

Umfelds, das die Forumsteilnehmer daher ebenfalls in den Fokus rücken. Eine Gemeinsamkeit zwischen Logistik und Politik erkennt Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik NRW) im Nachwuchsproblem. Beiden fehlen junge Nachwuchskräfte, der Politik damit auch frische Ideen. Solche wären etwa in der Arbeitsmarktpolitik gefragt, meint Jens Fiege (Fiege Logistik). So seien Zeitarbeit und Werksverträge gut funktionierende Mechanismen zur Rückführung von Langzeitarbeitslosen in den Arbeitsmarkt, die jedoch durch die aktuelle Diskussion stark gefährdet werden.

„Wir müssen das gesamte Erwerbspotenzial ausschöpfen und den Weg weitergehen, der von der Agenda 2010 und den Hartz-Reformen vorgezeich-

net wurde. Jeder und jede wird gebraucht“, betont Alt-Bundespräsident Christian Wulff in dem Zusammenhang. Bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, der Qualifizierung und Anerkennung von Abschlüssen von Zuwanderern und berufsbegleitender Förderung müsse sich in Deutschland weiteres bessern.

Einen „Verfall der deutschen Wettbewerbsfähigkeit“ befürchtet Cornelius Geber (CG Beteiligungs- und Management GmbH) und verweist als Beispiel auf Pläne des Internet-Konzerns Google für eigene Autos, die der deutschen Automobilindustrie in Zukunft gefährlich werden könnten. Hier sind Investitionen erforderlich. „Logistikern mangelt es nicht an guten Ideen und Innovationen. Aber zunehmende Komplexität und Kostendruck hemmen die Investitionen in Forschung und damit in die nachhaltige Entwicklung“, ergänzt Dr. Christian Jacobi (agiplan GmbH).

## „Wir müssen das gesamte Erwerbspotenzial ausschöpfen“

Christian Wulff  
Alt-Bundespräsident

## Einen „Verfall der deutschen Wettbewerbsfähigkeit“ befürchtet Cornelius Geber

IMAGE

# „Logistik hat eine fundamentale Versorgungsfunktion“



Zahlreiche Logistikexperten waren beim ersten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ zusammengekommen. Sie sprachen unter anderem darüber, dass Deutschland keine Trends verschlafen dürfe. FOTOS: ALOIS MÜLLER

Beim RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ diskutierten die Experten unter anderem über das Image der Branche. Sie fordern, die besondere Bedeutung der Logistik stärker herauszustellen.

VON PATRICK PETERS

Wenn es in Deutschland um Verkehr, Logistik und Infrastruktur geht, nimmt die Diskussion gerne eine unangenehme Wendung. Schnell wird dann aus vermeintlichen Umwelt- und Lärmschutzgründen gegen wichtige Bauprojekte – vom Autobahnausbau bis zur Flughafenerweiterung – demonstriert, die wirtschaftliche Entwicklung wird weniger wichtig, wenn es um das eigene Wohlbefinden geht. „Not in my backyard“, nicht hinter meinem Haus, ist der neue Slogan der sogenannten „Wutbürger“, getreu dem Motto: Verkehr in Gottes Namen ja, aber ich will davon bloß nichts mitbekommen.

Solche Standpunkte können die Logistikexperten, die zum ersten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ im Düsseldorfer Industrieclub zusammengekom-

men waren, nicht nachvollziehen. „Man muss sich doch die Frage stellen: Wo kommt der Wohlstand her? Jede Einschränkung von Infrastrukturmaßnahmen greift in den globalen Wettbewerb ein“, sagt Cornelius Geber von der CG Beteiligungs- & Management. Ein Beispiel dafür sei das Nachtflugverbot. „Diese Auswirkungen müssen der Bevölkerung nähergebracht werden. Das Land darf keine Trends verschlafen.“

Uwe Detering von UPS betont, dass Autobahnen „Adern des Landes“ seien: „Ohne Logistik gibt es keine Warendistribution.“

Die Frage nach dem Image der Logistik bewegt die Experten. Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverbands betont, dass die Branche gar kein schlechtes Image habe, ihre Leistungen seien nur weitgehend unbekannt. „Logistikunternehmen und ihre Verbände stellen den volkswirtschaftlichen Nutzen und die Vorteile einer universellen Warenverfügbarkeit heraus, aber die Medien neigen eher dazu, negative Faktoren wie Lärm, Luftverschmutzung,

Staus und Unfälle darzustellen.“

Dr. Rüdiger Ostrowski vom Verband Spedition und Logistik NRW hingegen kritisiert, dass die Branche zu wenig für ihre positive Selbstdarstellung tue. „Der Mittelstand investiert zu wenig in Kommunikation. Wir müssen widersprechen, wenn Politik und Medien Falsches erzählen. Diese Aufklärung erfordert aber mehr Geld und Manpower.“ Dagegen widerspricht

Gudrun Winner-Athens von der Winner Spedition: „Der Mittelstand investiert sehr wohl in PR und Kommunikation. Wir öffnen zum Beispiel regelmäßig unsere Betriebe und bieten Praktikanten die Möglichkeit, internationale Luft zu schnuppern.“

Wichtig für das Image der Branche sei auch, herauszustellen, dass die Logistik der drittgrößte Arbeitgeber in Deutschland sei. „Logistik hat eine fundamentale Versorgungsfunktion und ist das Rückgrat der Wirtschaft“, stellt dementsprechend auch Dr. Christian Jacobi (agiplan) heraus. „Wir sind das Öl im Getriebe der Wirtschaft und

zeichnen uns als vielseitiger Arbeitgeber mit spannenden Bereichen aus, der zahlreiche Aufstiegschancen bietet“, fasst Jens Fiege von Fiege Logistik zusammen. Wolfgang Hammer betont ebenso die Vielseitigkeit der Branche und stellt heraus, dass sein Unternehmen durchaus regional bekannt sei. Auch begrüßt er politische Instrumente wie den Mindestlohn: „Bei strikter Kontrolle wird der graue Markt verschwinden. Das hilft uns allen.“

„Die ständig steigenden globalen Warenbewegungen, gepaart mit den Anforderungen der Konsumenten, jede Art von Konsumgütern, auch in kleinsten Mengeneinheiten täglich verfügbar zu haben, führen zu einem extremen Anstieg des Verkehrsaufkommens sämtlicher Verkehrsträger sowie zu einer großen Flächennachfrage durch immer mehr notwendige Lagerflächen“, merkt Torsten Oldhues (Havi Logistics) an.

Erst die Logistikbranche ermögliche die Bewältigung dieses Wachstums sowie die Befriedigung dieser Ansprüche „durch intelligente und vor allem nachhaltige Transport- und Lagerprozesse bei gleichzeitiger Einsparung von Ressourcen, insbesondere Kraftstoff und CO2“.

## Man muss sich doch die Frage stellen: Wo kommt der Wohlstand her?

# Kitt in der Gesellschaft

(jgr/ppe) Wie kaum eine andere Branche haben die Logistik-Querverbindungen in die unterschiedlichsten Segmente der Wirtschaft, aber auch der Privathaushalte. Das erklärt, warum sich die Diskussionen beim ersten RP-Wirtschaftsforum Logistik auch um gesellschaftspolitische Themen drehten.

Genau passend in diesen Kontext fügte der Gastreferent Hans-Joachim Watzke, Vorsitzender der Geschäftsleitung des Bundesliga-Fußballvereins Borussia Dortmund, seine Erläuterungen aus der Sportwelt ein: „Fußball wirkt wie ein Kitt, der die auseinanderdriftende Gesellschaft zusammenhält.“ Der Sport verbinde Gesellschaftskreise, die ansonsten kaum etwas miteinander zu tun haben. Über Fußball kann der Vorstand eines Unterneh-

mens mit dem Pförtner diskutieren.

Durchaus auch über Hintergründe, die Watzke als Wirtschaftsmann im Sport beleuchtete. Borussia Dortmund stand vor zehn Jahren am finanziellen Abgrund. Watzke erinnert sich noch an die dunklen Tage, als man ihn um Hilfe rief. „Der Präsident rief mich an. Nach kurzem Überlegen sagte ich zu: Ok, ich komme. Bedingung: Ich bekomme den Freiraum, den ich als Unternehmer brauche.“

Der Verein war quasi pleite, hatte Verbindlichkeiten in Höhe von 122 Millionen Euro. Davon waren 91 Millionen kurzfristig fällig. Eine Gläubigerversammlung ist vor diesem Hintergrund keine Spaßveranstaltung, räumte Watzke ein. Durch eisernen Sparwillen ist es dem Verein schließlich

gelingen, wieder auf Kurs zu kommen sowohl finanziell als auch fußballerisch. So habe Borussia den Mannschaftsetat radikal gesenkt von 57 auf 24 Millionen Euro. „Trotz des niedrigen Budgets etablierte



Hans-Joachim Watzke von Borussia Dortmund

sich der Verein nach und nach in der Spitzengruppe der Liga, nicht zuletzt durch die Verpflichtung von Jürgen Klopp als Trainer, der viele junge Spieler geformt und zu Spitzenkraften entwickelt hat.“

Beigetragen dazu habe auch eine Neudefinition des Markenkerns, sagte Watzke. „Wir haben uns die Frage gestellt: Wie wollen wir sein? und dann drei Adjektive zur Beschreibung des Vereins entwickelt. Der BVB ist innovativ, intensiv und echt. Vor allem die Echtheit sei ein Anspruch, den der Verein lebe. Wir wechseln nicht aus Verkaufsgründen die Trikotfarbe, sondern spielen immer in Schwarz-Gelb, und auch die Anzahl der Stehplätze werden wir beibehalten, selbst wenn es wirtschaftlich sinnvoller wäre, mehr Sitzplätze einzurichten.“

**DVZ Aktion**  
**Wir sind LOGISTIK**

Logistics partners include: Mercedes-Benz, DKV, LOXLESS, MBS LOGISTICS, kombi verkehr, LOGISTIK INITIATIVE Schleswig-Holstein, QUINTIQ, MEYER LOGISTIK, WEBER DATA SERVICE, active logistics, Rail Cargo Group, Night Star Express, KRONE, UPS, AEB, HHLA, Logistik-Initiative Hamburg, Lufthansa Cargo, Logistik Rhein/Main, Seifert LOGISTICS GROUP, MoWiN.net, dbh, Netzwerk Logistik Leipzig-Halle, SWISS WorldCargo, DSV, Agility, BUSS, transport logistic, DB SCHENKER, JACOBS UNIVERSITY, RheinCargo, LOGBW.de, PTV GROUP, TONT, SEGRO, arbeitsgemeinschaft logistik-initiativen deutschland, KONRAD ZIPPEL, SCHMITZ CARGOBULL, VIA BREMEN, LOGISTIKNETZ BERLIN-BRANDENBURG, chapman freeborn, openmatics.

[www.dvz.de/wir-sind-logistik](http://www.dvz.de/wir-sind-logistik)  
[www.facebook.com/wirsindlogistik](http://www.facebook.com/wirsindlogistik)



# „Das Versorgungs-Rückgrat unserer Gesellschaft“

Mit ihren unzähligen Aufgaben- und Arbeitsbereichen ist die Logistik die wichtigste Querschnittsfunktion der Wirtschaft. Für Bürger wäre es wichtig, die Zusammenhänge zu verstehen.

VON PROF. THOMAS DRUYEN

Es gibt viele Begriffe, die uns täglich begegnen, deren Bedeutung wir aber nicht ganz verstehen. So erging es auch mir im Vorfeld des RP-Wirtschaftsforums Logistik. Erst bei der Vorbereitung dieser Konferenz habe ich meine Lücken erkannt. Wenn schon jemand, der sich berufsbedingt mehrere Stunden am Tag mit der Wissensaneignung beschäftigt, nicht genau Bescheid weiß, wie mag es wohl anderen Menschen ergehen? Aus diesem Grund habe ich mich auch in

meinem Forschungsnetzwerk erkundigt und stellte fest, siehe da, Logistik war den meisten bekannt, aber an der Tiefe klafften große Lücken.

In meinem Kompetenzbereich mache ich diese Erfahrung immer wieder. Bei wesentlichen Themen wie dem demografischen Wandel, der Reichtumsthematik oder der Wert-

schöpfung durch die Psychologie kratzen wir an der Oberfläche. Um unsere Mündigkeit zu trainieren und Verantwortung wahrnehmen zu können, müssen wir aber in der Lage sein, uns selbst ein Urteil zu bilden.

**Keine Weihnachtsgeschenke würden ohne die Logistik ihr Ziel erreichen**

Vor diesem Hintergrund erfüllen die Wirtschaftsforen der Rheinischen Post eine ungemein wichtige Funktion, sie klären uns auf und schaffen Transparenz. Dieser Vorgang und diese Angebote sind gänzlich unverzichtbar. In einer hochkomplizierten Welt brauchen wir ein Mindestmaß an Überblick, um unsere bürgerlichen Rechte und Pflichten zu erkennen. In diesem Sinne wurde mir während des Forums klar, welch herausragende Bedeutung die Logistik für uns alle hat. Betrachten wir die Gesellschaft als ein Haus und würde die Logistik wegfallen, wären wir eines zentralen Fundamentes beraubt und ein Zusammenbruch die logische Folge.

Vertreter der Branche beschreiben oft die Autobahn als Blutkreislauf dieses Wirtschaftszweiges. Keine Lebensmittel, keine Medikamente und auch keine Weihnachtsgeschenke würden zum Beispiel



Professor Thomas Druyen: „Die Logistik leidet als zentrale Branche unter mangelnder öffentlicher Wahrnehmung und Reputation.“  
FOTO: KLAUS HAAG

ohne die Logistik ihr Ziel erreichen. Aber natürlich geht es um viel mehr. Kurz gesagt, handelt es sich um die Organisation, Steuerung, Bereitstellung, Optimierung und Sicherung von Prozessen der Energie-, Informations-, Güter-, Geld- und Personenströme. Mit ihren unzähligen Aufgaben- und Arbeitsbereichen ist die Logistik die wichtigste Querschnittsfunktion der Wirtschaft.

Die Diskussionsbeiträge des Forums zeigten sehr schnell, dass die Branche aber nicht nur eine Herzfunktion für unsere Gesellschaft besitzt, sondern weitgehend von der Wirtschaft abhängig ist und sozusagen an ihrem Tropf hängt. Diese Abhängigkeit offenbart betriebswirtschaftliche Risiken, die einen großen Einfluss auf Unternehmer, Mitarbeiter und Kunden haben. Man kann schnell erkennen, dass der Vernetzungsgrad der Logistik enorm ist.

Im Verlauf der Veranstaltung wurde ganz klar, dass wir es mit dem Versorgungs-Rückgrat unserer Gesellschaft zu tun haben. Dennoch leidet diese zentrale Branche unter mangelnder öffentlicher Wahrnehmung und Reputation. Dies hat nicht zuletzt auch mit unangenehmen Sachverhalten zu tun. Denken wir zum Beispiel an das Nachtflugverbot. Für Unternehmen im globalen Wettbewerb ist es ein Nachteil, aber für Anwohner von Flughäfen sicherlich ein Vorteil. Das ist sehr schwer, hier richtig und zum Vorteil aller eine vernünftige Entscheidung zu finden.

Aus diesem Grund ist es für uns Bürger wichtig, gesellschaftliche Zusammenhänge zu verstehen. Natürlich wollen wir, dass die Autobahnen weit-

gehend staufrei sind, dass wir die Regale der Supermärkte immer gefüllt vorfinden und unsere Online-Bestellungen pünktlich geliefert werden. Dabei interessiert es uns weniger, wie die Dinge hinter den Kulissen zustande kommen. Am Beispiel der Logistik habe ich gelernt, dass wir unbedingt auch in den Maschinenraum unseres täglichen Lebens schauen müssen. Nur so können wir Verständnis und Teilhabe entwickeln und damit auch eine fundierte Meinung äußern.

**Man kann schnell erkennen, dass der Vernetzungsgrad der Logistik enorm ist**

Professor Dr. Thomas Druyen leitet das „Institut für Vergleichende Vermögenskultur und Vermögenspsychologie“ an der Sigmund Freud Privat Universität in Wien.

NISCHE

## Spezialisierung konsequent verfolgt



Die „Winner-Züge“ der Winner Spedition aus Iserlohn durchqueren 20-mal wöchentlich die Alpen und verbinden damit die Wirtschaftszentren Deutschlands mit denen Italiens.  
FOTOS: WINNER SPEDITION/ALOIS MÜLLER

Die Winner Spedition aus dem sauerländischen Iserlohn hat in Zeiten der Standardisierung auf Speziallösungen gesetzt – und sich so internationales Renommee erworben.

VON PATRICK PETERS

In der Geldanlage gilt der Herdentrieb als gute Möglichkeit, sein Vermögen zu reduzieren: Werte erst kaufen, weil's alle tun, und dann bei einer „Massenpanik“ gemeinsam mit allen anderen wieder verkaufen, hat bisher kaum einen Anleger zum Erfolg geführt. Seinen eigenen Weg zu gehen und mit Augenmaß und Weitblick strategische Entscheidungen zu treffen hingegen schon. Und das gilt nicht nur an den Finanzmärkten, sondern in der Wirtschaft generell.

Ein Beispiel dafür ist die Winner Spedition aus dem sauerländischen Iserlohn. Das mittelständische Unternehmen, das sich seit der Grün-

dung 1946 in Familienhand befindet, hat sich Anfang der 1980er Jahre völlig neu im Markt positioniert und vieles anders gemacht als viele andere. „Zu jener Zeit schlossen sich zahlreiche mittelständische Speditionen zu Kooperationen zusammen und führten Sortimentsvereinbarungen zugunsten der Europalette durch. Dadurch haben diese Unter-



**„Unsere Kunden fordern umfassende Trackings“**

Gudrun Winner-Athens  
Winner Spedition

nehmen ihre Angebote standardisiert und sich fast ausschließlich auf das sogenannte Systemgut konzentriert“, sagt Gudrun Winner-Athens, Geschäftsführende Gesellschafterin der Winner Spedition. „Wir hingegen spezialisierten uns auf ein Geschäftsfeld, welches wir schon immer im Fokus hatten: Lagerung und Transport von Produkten, die in Herstellungslängen von drei bis zwölf Meter produziert werden. Schließlich wird kein Unternehmen diese hochwertigen Materialien sägen, damit diese zum Transport auf eine Europalette passen.“

Diese Spezialisierung habe das Unternehmen konsequent verfolgt und weiterentwickelt. „Zielorientierung und Beharrlichkeit sind Teil unseres Erfolges. Und natürlich haben wir unser deutsches und auch internationales Netzwerk für diese nicht-systemkonformen Güter entwickelt“, erläutert die Unternehmerin. „Dafür haben wir Drive-in-Läger mit Kränen geschaffen, in denen Lkw ebenerdig be- und entladen können, also in die Halle fahren und nicht wie sonst üblich an Ladetoren rückwärtig ange-

dockt werden.“ Apropos Internationalität: Die wird bei Winner Spedition groß geschrieben. 48 Prozent des gesamten Transportvolumens des Unternehmens sind grenzüberschreitend, und die Spezialisierung auf das Langgut wird laut Gudrun Winner-Athens auch in Europa wahrgenommen.

Der Transport erfolgt mit unterschiedlichen Verkehrsträgern, im Mittelpunkt steht der kombinierte Verkehr: „Wir bieten auf der Schiene eine Er-

höhung der Transportkapazitäten bei gleichzeitiger Straßentlastung und schnellerer Laufzeit. Unsere ‚WinnerZüge‘ queren zum Beispiel 20-mal wöchentlich die Alpen und verbinden damit die Wirtschaftszentren Deutschlands mit denen Italiens“, sagt Gudrun Winner-Athens.

Herausforderungen sieht die Spediteurin aus dem Sauerland vor allem in zwei Bereichen. „Zum einen steigt der Technisierungsgrad immer weiter an. Unsere Kunden for-

dern umfassende Trackings, um ihren Warentransport ständig überwachen zu können. Dem begegnen wir durch online-basierte Lösungen. Das gehört einfach dazu.“ Zum anderen sei es natürlich notwendig, dass die öffentliche Hand mehr Geld in Infrastrukturprojekte investiere. „Diese Maßnahmen werden dringend gebraucht, Produktion zum Selbstzweck nützt niemandem. Die Güter müssen effizient und ressourcenschonend zum Kunden gelangen.“

Dauerthema auch bei der Winner Spedition ist die Mitarbeitersuche. „Die Rekrutierung wird schwieriger, aber wir haben viele Instrumente entwickelt, gutes Personal zu gewinnen. Dazu gehört zum Beispiel die Unterstützung bei der Arbeitsplatzsuche für Lebenspartner in der Region, aber natürlich in erster Linie die eigene Ausbildung. Im Schnitt beschäftigen wir 50 Auszubildende in den Logistik-relevanten Berufen“, sagt die Geschäftsführende Gesellschafterin.

You drive, we care.

**Wir bringen Ihre Karriere in Fahrt.**

**Jetzt durchstarten!**  
Bei Europas Mobilitätsdienstleister Nr. 1

Der DKV Euro Service ist mit einem Umsatz von ca. 5,3 Milliarden Euro einer der führenden Mobilitätsdienstleister Europas. Als innovatives Unternehmen setzt der DKV Euro Service besonders auch auf qualifizierte Nachwuchskräfte. Wir bieten attraktive Ausbildungsplätze und Berufe mit Perspektiven.

**Ihre Ausbildung beim DKV Euro Service:**

- » Kaufmann/-frau für Büromanagement
- » Kaufmann/-frau für Dialogmarketing
- » Informatikkauffrau/-mann
- » Fachinformatiker/in

**Ihr duales Studium (Ausbildung und Studium) beim DKV Euro Service:**

- » Bachelor of Arts in International Management und Ausbildung Kaufmann/-frau für Büromanagement
- » Bachelor of Science in Wirtschaftsinformatik und Informatikkauffmann/-frau im dualen System
- » Bachelor of Science in Wirtschaftsinformatik und Fachinformatiker/in im dualen System

**Ihre Karrierechance beim DKV Euro Service:**

- » Vertriebsmitarbeiter für den telefonischen Verkauf (Telesales)

Für unsere Abteilung Telesales suchen wir zum nächstmöglichen Termin in Vollzeit vertriebsstarke Mitarbeiter zur telefonischen Neukundenakquise. Ihre Bewerbungsunterlagen übermitteln Sie uns bitte über: [www.dkv-euroservice.com/karriere](http://www.dkv-euroservice.com/karriere)

**Unsere Karriere-Experten für Ihre Fragen:**  
Bereich Ausbildung/duales Studium: Herr Yono Stöhr +49 2102 5517-415  
Bereich Telesales: Frau Frau Sabine Kalthoff +49 2102 5517-213

## ÜBERBLICK

## Das Fundament der deutschen Wirtschaft

VON GÜNTHER HÖRST

Die Redaktion der DVZ (Deutsche Verkehrs-Zeitung, eine führende Fachzeitung der Transport- und Logistikindustrie) hat vor einiger Zeit für einen Film eine Umfrage in der Hamburger Innenstadt zum Begriff Logistik gemacht. Sie wollte von den Menschen wissen, was sie darunter verstehen. Die Antworten der befragten Passanten haben ein Problem der Branche Logistik auf den Punkt gebracht: Sie ist extrem vielfältig – sowohl in ihren Berufsbildern als auch in den Teilmärkten – und sie wirkt mit ihren Dienstleistungen eher im Hintergrund, ihre Leistung ist nicht offensichtlich.

Im Gegenteil: Das, was jeder Bürger von Logistik wahrnimmt, ist meist negativ besetzt. Lkw, auf deren Planwagen „Transport und Logistik“ steht, verstopfen die Straßen, große Logistikzentren oder Zentrallager, die auf der grünen Wiese neu gebaut werden, erzürnen Bürgerinitiativen, Güterzüge rauben Anwohnern nachts den Schlaf, ebenso Flugzeuge, die Fracht transportieren.

Das, was die Öffentlichkeit vom Wirtschaftssektor Logistik wahrnimmt, ist jedoch ein grobes Zerrbild einer Industrie, die nach Automobil und Handel die drittgrößte Branche der deutschen Wirtschaft ist. Sie setzt nach den neuesten Zahlen des Standardwerks „Top 100 der Logistik“ der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) in Nürnberg 230 Milliarden Euro jähr-

lich um. Die rund 70 000 deutschen Logistikunternehmen beschäftigen dabei 2,8 Millionen Menschen. Und mit einem Wachstum von rund ein Prozent im vergangenen Jahr stieg die Wirtschaftsleistung der Branche deutlich stärker als die der Gesamtwirtschaft (0,4 Prozent). Nach absoluten Zahlen beträgt der Anteil der Logistikbranche am Bruttoinlandsprodukt 8,4 Prozent. Das erscheint erstmalig wenig. Doch in Wahrheit läuft ohne Logistik gar nichts in der deutschen Volkswirtschaft. Denn die Branche ist mit ihren Dienstleistungen die entscheidende Querschnittsfunktion der Volkswirtschaft.

**Die rund 70 000 deutschen Logistikunternehmen beschäftigen 2,8 Millionen Menschen**

Der Begriff Logistik kommt ursprünglich aus dem Altgriechischen und bedeutet Rechenkunst. Daraus abgeleitet hat sich das französische Wort Logistique. Es bedeutet Nachschub und war in der Armee für die Versorgung der Truppen eine entscheidende Funktion. In dieser Tradition funktioniert Logistik auch noch in modernen Industrienationen. Die Branche sorgt für den Nachschub – allerdings nicht mehr für Truppen, sondern für Industrie, Handel und Endverbraucher. Anders formuliert: Ohne Logistik und ihre Unternehmen werden keine Autos gebaut, bleiben die Regale in Supermärkten leer und kommen keine Pakete per Mauseklick an die Haustür. Kurzum: ohne die Dienstleistung von Logistikunternehmen funktioniert die deutsche Wirtschaft nicht. Eine Volkswirtschaft ohne Logistik ist ungefähr so,



Ohne gute Logistik und Infrastruktur könnten Unternehmen nicht mehr richtig produzieren, und unter dem Weihnachtsbaum sähe es mager aus. Die Branche wünscht sich deshalb mehr Wertschätzung, sowohl von der Politik als auch der Bevölkerung.

Der Nordostseekanal ist die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt. Als er im Frühjahr 2013 gesperrt werden musste, geriet die Transportkette gehörig ins Stocken. Das zeigt die Bedeutung einer gut funktionierenden Infrastruktur.

FOTO: THINKSTOCKPHOTO.COM/CAHKT

als würden Sie aus einem Auto den Motor ausbauen oder aus der Küche den Koch entfernen.

Was das bedeutet, war kürzlich erst wieder bei den Streiks von Lokführern und Piloten zu spüren. Wenn Güterzüge nicht fahren, erhalten Fabriken auch keine Rohstoffe oder Einzelteile für ihre Produktion. Und wenn Flugzeuge nicht fliegen, ist das ähnlich. Nebenbei: das ist auch so, wenn Passagierflugzeuge nicht fliegen. Denn rund die Hälfte der Luftfracht –

meist eilige und sehr wertvolle Güter wie Technik, Ersatzteile oder das neue iPhone – wird in Passagiermaschinen transportiert. Fachleute nennen das „Belly-Fracht“.

Auf der Straße verzögert wiederum immer öfter die marode Infrastruktur den Transport. Da in Deutschland nach wie vor rund 75 Prozent aller Güter per Lkw transportiert werden, ist das ein besonders sensibler Bereich in der Logistik für die Volkswirtschaft. Von sechs

Rheinbrücken ist beispielsweise derzeit nur eine ohne Einschränkungen für Lkw befahrbar. Das zwingt Transporteure zu Umwegen und kostet Zeit und Geld. Und Zeit ist ein Faktor, der in unserer hocheffizienten Wirtschaft besonders schlecht zu managen ist. Fabriken, etwa in der Metall- und Elektroindustrie, sind auf sogenannte Just-in-Time oder Just-in-Sequence-Abläufe ausgerichtet. Das bedeutet, die Teile für die Produktion werden nicht mehr in großen Lagern auf dem Fabrikgelände vorgehalten, sondern von Dienstleistern der Logistik direkt für die Produktion zugeführt. Und

zwar so, dass etwa ein Auto am Fließband schon in der individuellen Konfiguration zusammengebaut wird. Kommt dieser Ablauf ins Stocken, hängt die Produktion. In Bremen betreibt ein Logistik-Dienstleister für Mercedes ein solches Teilelager für die Auslandsproduktion. Von dort aus werden ganze Modelle in Kisten über Bremerhaven per Schiff in Mercedes-Fabriken weltweit geliefert. Auch in diesem Fall gilt: Wenn dieser Dienstleister seinen Job nicht macht, wird im Ausland kein einziger Wagen gebaut.

Apropos Schiff und Hafen: Über die beiden großen deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven läuft fast der gesamte Export deutscher Unternehmen. Anders formuliert: die beiden Städte sind sozusagen auch die Häfen für Baden-Württemberg und Bayern. Hamburg fertigt pro Jahr rund neun Millionen Container ab, Bremerhaven knapp sechs Millionen. Dort kommen jedoch im größten Automobilumschlagplatz Europas noch rund zwei Millionen Pkw pro Jahr dazu. Ohne die Logistik und die nötige Hafeninfrastuktur wäre das alles nicht möglich.

Deshalb lesen und hören Sie in den Medien seit einiger Zeit auch so viel über das Thema Infrastruktur. Das Wort kommt aus dem Lateinischen und bedeutet „Unterbau“. Die Infrastruktur ist somit die Basis der deutschen Wirtschaft: Straßen, Brücken, Schienen, Güterverkehrszentren, Häfen,

Flughäfen, Energieversorgung, Telekommunikation, Breitbandanschluss – all das gehört in dieses komplexe Geflecht einer modernen Industrienation. Was passiert, wenn die Infrastruktur nicht so richtig funktioniert, war im Frühjahr 2013 in Norddeutschland zu bestaunen. Damals musste der Nordostseekanal, die Verbindung zwischen Nord- und Ostsee, wochenlang gesperrt werden. Dadurch geriet die Transportkette gehörig ins Stocken. Denn der NOK, wie die Logistiker ihn kurz

**Zeit ist ein Faktor, der in unserer hocheffizienten Wirtschaft schlecht zu managen ist**

nennen, ist die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt. Weit mehr Schiffe passieren ihn

als etwa die viel berühmteren Wasserstraßen Panamakanal und Suezkanal. Zuletzt waren es knapp 35 000 pro Jahr. Da der NOK den Wasserweg von Hamburg in die Ostsee erheblich verkürzt, ist das für die Transportwirtschaft ein deutlicher Zeitgewinn. Und Zeit ist bekanntlich Geld. Geld, das in Form von günstigeren Raten an die Kunden und am Ende in Form von günstigeren Preisen an die Verbraucher weitergegeben werden kann. Verlängert sich der Weg, wird der Zeitaufwand größer, dann läuft das Spiel genau anders herum.

Weil Logistikabläufe und Transportketten in Netzwerken organisiert sind, ergeben sich sehr schnell große volkswirtschaftliche Schäden, wenn diese sensiblen Gebilde beeinträchtigt werden. Stellen Sie sich diese Abläufe als riesiges, feinmaschiges Netz vor, das über Deutschland ausgebreitet liegt. Wenn ein Teil davon unbenutzbar wird – wegen eines gesperrten Kanals, einer kaputten Brücke oder eines Streiks – dann hat das sofort Auswirkungen auf das gesamte restliche Netz. So ergeben sich viele Kosten durch Krisenmanagement, Umleitungen und Zeitverlust.

Christian Pegel, der neue Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz der Länder, sagte zum Image-Problem der Logistikbranche kürzlich in einem Interview mit der DVZ: „Das Schicksal der dienenden Branche ist die Ignoranz der Öffentlichkeit.“ Es sei wie da-

heim. „Jeder von uns hat ein Budget“, erklärte der SPD-Minister für Infrastruktur und Energie aus Mecklenburg-Vorpommern. „Da sitzt man im Familienrat und entscheidet, wie das Geld ausgegeben werden soll. Der Maler fürs Fenster ist dann am Ende weniger wichtig, wenn Dinge wie Schulgeld oder Kitakosten zu bezahlen sind. So ist es auch in der Verkehrspolitik. Der Radweg oder der Kreisverkehr ist viel mehr im alltäglichen Fokus als die Grundsanierung einer Straße oder Brücke. Es sind sehr konkrete Dinge nötig – wie die Sperre einer wichtigen Brücke –, um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit darauf zu lenken.“

Diese weit verbreitete Ignoranz gegenüber einer der zentralen Säulen, auf dem der Wohlstand der deutschen Gesellschaft ruht, ist das undankbare Schicksal der Logistikbranche. Einer Branche übrigens, die Deutschland 2014 ebenfalls zu einem Weltmeistertitel verholfen hat. In dem zweijährlich vorgelegten Logistics Performance Index der Weltbank wurde die Bundesrepublik im Frühjahr wieder als Logistikweltmeister ausgezeichnet. Nirgendwo auf der Welt kann Logistik und Transport effizienter, produktiver und leistungsfähiger angeboten werden, als hierzulande.

Das merken die Deutschen meist in einer Zeit wie dieser, wenn Weihnachten vor der Tür steht. Der Paketdienstleister DHL macht auf seinen markanten gelben Fahrzeugen derzeit Werbung: „Wir fahren im Dienst des Weihnachtsmannes.“ Kurier- und Expressdienste – Kurier- und Expressdienste – sind die aktuellen Stars der Branche. Durch das starke Wachstum des Online-Handels werden täglich Millionen Pakete ausgeliefert. DHL hat gerade bekannt gegeben, dass in den turbulenten Tagen vor der Bescherung mit einem Aufkommen von acht Millionen Paketen täglich (!) gerechnet wird. Nur bei DHL wohl gemerkt.

Dass diese riesige Menge an Sendungen ihr Ziel erreicht und das auch oft noch am selben Tag ist eine Meisterleistung der Logistik. Aber auch da gibt es die andere Seite der Medaille: Weil die Kunden im Grunde davon ausgehen, dass der Transport nichts kostet, die Rücksendung eines Pakets erst recht nicht, müssen DHL, Hermes, DPD und Co. schon sehr spitz rechnen, um das kolossale Logistiknetzwerk rentabel betreiben zu können. Eine Zahl: Für ein einzelnes Paket, das von Hamburg nach München transportiert werden soll, bekommt ein Paketdienstleister rund drei Euro.

Viele Logistiker wünschen sich deshalb mehr Verständnis für ihren Beruf, für ihre Leistung und ihre Bedeutung im Zusammenhang mit der Volkswirtschaft. Ein besseres Image ist für diesen Wirtschaftszweig nämlich aus einem Grund wichtig, der die Gesellschaft insgesamt angeht: Nur wenn die Berufe in der Logistik attraktiv erscheinen, können die Unternehmen genügend gute Junge gewinnen. Und nur so bleibt das Fundament der deutschen Wirtschaft auch weiter solide. Gelingt das nicht, blüht ihr das aktuelle Schicksal der Infrastruktur – sie bröckelt dahin...

**Der Autor Günther Hörst ist Chefredakteur der DVZ (Deutsche Verkehrszeitung), die in der DVV Media Group erscheint – ein Tochterunternehmen der Rheinische Post Mediengruppe.**

## SO ALIVE. ER NIMMT JEDE HERAUSFORDERUNG AN.

Das neue Jaguar F-TYPE Coupé verschafft sich schon mit seinem kompromisslosen Design gehörigen Respekt. Und mit dem Leistungspotential eines echten Sportwagens – vom F-TYPE Coupé mit 250 kW (340 PS) ab 67.000,- €\* bis zum F-TYPE R mit 405 kW (550 PS).

Erleben Sie das neue Jaguar F-TYPE Coupé jetzt bei Ihrem Jaguar Partner.

JAGUAR.DE



**3** JAHRE HERSTELLER GARANTIE

HOW ALIVE ARE YOU?

JAGUAR

\* UVP ab Lager Jaguar Land Rover Deutschland GmbH zzgl. Überführungskosten. Jaguar F-TYPE: Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 15,9-12,4 (innerorts); 8,3-6,8 (außerorts); 11,1-8,8 (komb.); CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 259-205; CO<sub>2</sub>-Effizienzklasse: G-E; RL 80/1268/EWG. Abbildung zeigt Sonderausstattung.