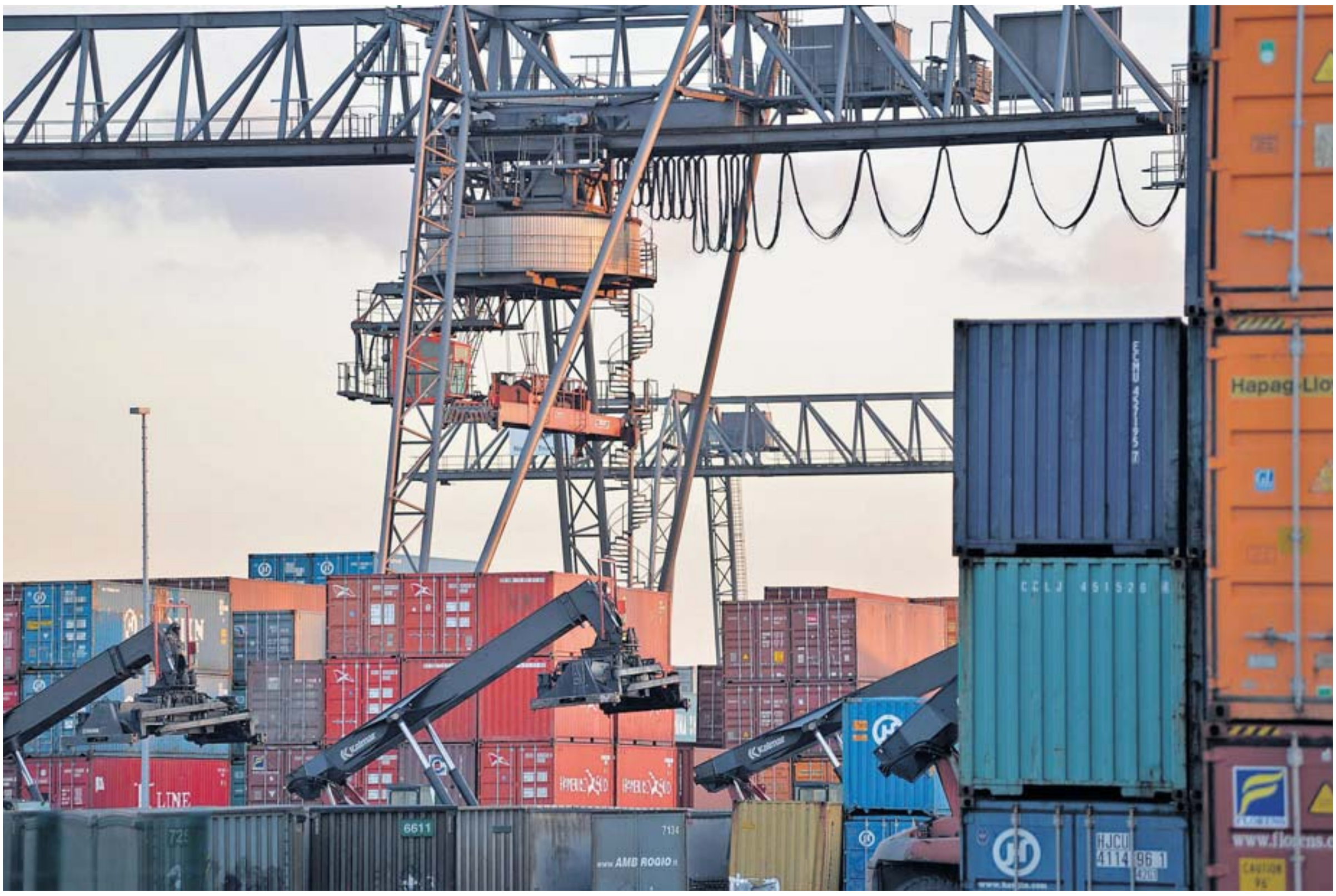
DREHSCHEIBEN
Häfen bündeln den Verkehr **Seite E3**

BRANCHENDIALOG
Experten diskutieren beim RP-Forum **Seiten E4-6**

GLOBALE MÄRKTE
Deutsche Logistiker sind auch in Amerika aktiv **Seite E7**



Containerterminal in den Neuss-Düsseldorfer Häfen: Die Logistikbranche sorgt nicht nur für einen effizienten Warenverkehr. Die Unternehmen und Infrastruktur-Dienstleister geben auch Millionen Menschen Arbeit. FOTO: MICHAEL REUTER

BRANCHE

Der unbekannte Riese

Unter den Wirtschaftsbereichen in Deutschland ist die Logistik mit rund drei Millionen Beschäftigten die Nummer drei – ein Riese, der nicht nur für pünktlichen Transport von Gütern und Lagerung sorgt. Gleichwohl sorgt sich die Branche um ihr Image und die Zukunft: Fachkräftemangel, zu viel Bürokratie und marode Infrastruktur bedrohen den Erfolg.

VON JOSÉ MACIAS

Wie perfekt logistische Dienstleistungen funktionieren können, erleben die Bundesbürger vor allem bei den Paketdiensten. Im Zusammenspiel mit dem Onlinehandel kann der Bürger hier selbst genau verfolgen, wie rasend-schnell Logistik hierzulande aufgestellt ist. Lieferzeiten von 24 Stunden, ja sogar noch am gleichen Tag, gehören inzwischen zum Standardangebot.

Ob das angesichts verstopfter Straßen auf den Autobahnen und Innenstädten auch immer Sinn macht, alle Waren so schnell verfügbar zu haben, ist sicherlich auch eine Diskussion wert. Dr. Rüdiger Ostrowski stört sich eher an den geringen Erträgen. Der Geschäftsführer des Verbandes Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen (VSL NRW) kritisiert den harten Preiswettbewerb, wie er vor allem von den großen Onlinehändlern forciert wird. Denn bei seinen Mitgliedsbetrieben und der Vielzahl der rund 60 000 Unternehmen, die bundesweit logistische Dienstleistungen anbieten, kommt rein finanziell immer weniger an.

Bei den Unternehmen kommt rein finanziell immer weniger an

Ostrowski und seine Mitstreiter sorgen sich vielmehr um die Zukunft der Logistik, das wurde auch beim zweiten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“ deutlich, zu dem die Rheinische Post gemeinsam mit dem Logistik-Fachverlag DVV Media Group führende Repräsentanten der Branche eingeladen hatte. Das Transatlantische Freihandelsabkommen (TTIP) etwa bietet nach Ansicht der Experten zahlreiche Chancen, aber auch Gefahren. „Die Logistik ist jetzt schon zu günstig“, so Andreas Fleischer, Business Unit Direktor bei der Segro Germany GmbH. „Die Verbraucher nehmen nicht wahr, was alles im Hintergrund nötig ist und läuft.“

Dr. Rüdiger Ostrowski legt beim Redaktionsbesuch die Finger in die Wunden der Branche. „Rahmenbedingungen und rechtliche Voraussetzungen werden für uns immer komplizierter“, beklagt er sich – und verweist etwa auf die zahlreichen Nachweispflichten, zum Beispiel der Gewässerschutzbeauftragte. „Von der Arbeit des Entbürokratisierungsbeauftragten des Landes NRW spüren wir nichts!“

„Die Verbraucher nehmen nicht wahr, was alles im Hintergrund nötig ist und läuft“

Gleichzeitig kämpfen auch die Verbände um politische Aufmerksamkeit. Kein einfaches Unterfangen, wie der Verbandschef aus nunmehr zwei Jahrzehnten Verbandsarbeit berichtet. Früher, da bestand der Verband im bevölkerungsreichsten Bundesland noch aus rund 1100 Mitgliedern, jetzt sind es über 500. Das war die Folge der Deregulierung vor einigen Jahren, die viele Speditionen in die Insolvenz trieb, Fusionen förderte und auch dazu führte, dass die Gewinnmargen „dramatisch gefallen“ sind. Immerhin, Rüdiger Ostrowski meldet für seinen Verband wieder acht Prozent mehr Mitglieder. „Aber das liegt auch daran, dass wir uns ein neues Profil gegeben haben und jahresweise gute Veranstaltungen machen.“

Gleichzeitig bedauert der Verbandsgeschäftsführer eine „Entsolidarisierung in der Branche“. „Das treibt mich persönlich an. Heutzutage müssen wir Verbandsveranstaltungen mit einem Event-Charakter verbinden, um die Unternehmen zu mobilisieren. Dabei müssen wir gerade jetzt mehr denn je politisch agieren.“ Sorgen bereitet ihm vor allem der demografische Wandel. Denn schon jetzt ist absehbar, dass die Logistikbranche mit voller Wucht getroffen wird. Laut einer aktuellen Studie sind rund 43 Prozent der Berufskraftfahrer in Deutschland mindestens 50 Jahre alt. „Ab dem Jahr 2020 verschärft sich der Fachkräftemangel dramatisch: Dann rückt für drei Logistikmitarbeiter, die in den Ruhestand gehen, gerade mal einer nach“, so Ostrowski.

Dr. Rüdiger Ostrowski, VSL NRW FOTO: MICHAEL LÜBKE

Für ihn ist daher klar, dass die Branche jetzt im Wettbewerb der Branchen ihr Image deutlich verbessern muss. „Ein gutes Image, stabile Löhne, moderne Arbeitsplätze und insgesamt ein besseres Erscheinungsbild der Branche sind entscheidend, um die Zukunft zu meistern“, argumentiert der engagierte Geschäftsführer. „Die Logistik muss für junge Leute attraktiv bleiben.“ Dabei ist nur knapp die Hälfte der logistischen Dienstleistungen heute durch die Güterbewegungen auf Straßen, Schienen und Häfen sichtbar. Die andere Hälfte der Arbeitsplätze befindet sich in der Planung, Steuerung und Umsetzung innerhalb von Unternehmen. IT-Lösungen sind etwa innerhalb der Logistik ein eigener Fachbereich.

„Die Logistik insgesamt muss für junge Leute attraktiver werden“

Genau hier setzt Rüdiger Ostrowski mit den positiven Aussichten ein: „Die Karrierechancen in der Logistik sind bestens: Wer jetzt eine Ausbildung in der Branche absolviert, dem winken glänzende Aufstiegsmöglichkeiten – zumal spätestens ab dem Jahr 2025 der Fachkräftemangel dramatisch ansteigen wird.“

Er selbst macht hier Nägel mit Köpfen und hat kürzlich einen „Verein zur Förderung der Ausbildung in der Spedition“ ins Leben gerufen. „Wir müssen mit jungen Leuten direkt reden, um sie von unserer Branche zu überzeugen.“ An der Bandbreite der Bildungsmöglichkeiten mangelt es schon jetzt nicht.

Neben der betrieblichen Ausbildung hat die Branche längst auch duale Studiengänge und Hochschulausbildungen etabliert. Besonders gefragt ist jedoch derzeit die klassische Ausbildung zum Kaufmann für Spedition- und Logistikdienstleistung.

Spedition und Logistik mit spannender Entwicklung

Die Branchenanalyse „Zahlen – Daten – Fakten aus Spedition und Logistik 2014/2015" des Deutschen Speditions- und Logistikverbands bietet zahlreiche wichtige Branchendaten und liefert eine gute Einsicht in diesen Wirtschaftszweig.

(rps) Komplexer und noch stärker auf Kundenbedürfnisse zugeschnitten – so hat sich das Leistungsangebot der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen in den vergangenen Jahren entwickelt. Dies ist ein Ergebnis der Branchenanalyse „Zahlen – Daten – Fakten aus Spedition und Logistik 2014/2015" des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLV).

Spediteure organisieren und steuern global mehrstufige Dienstleistungspakete

Spediteure sind die Architekten des Güterverkehrs. Sie führen nicht nur selbst Beförderungsleistungen aus, sondern organisieren und steuern global vor allem mehrstufige Dienstleistungspakete aus Transport, Umschlag, Lagerung, Verzollung und logistischen Zusatzleistungen. Dafür beauftragen sie Transportunternehmen sämtlicher Verkehrsträger, wie die DSLV-Erhebung zeigt: 53 Prozent der befragten Betriebe sind als Seehafenspediteure aktiv, während sich 47 Prozent in der Luftfracht betätigen. Jeweils 15 Prozent organisieren Güterbeförderungen per Bahn und Binnenschifffahrt. Mit 73 Prozent agiert die Mehrheit der Speditions- und Logistikbetriebe als Befrachter des Straßengüterverkehrs.

Die Erhebung basiert auf einer Umfrage unter den in den 16 Landesverbänden des DSLV organisierten 3000 Mitgliedsbetrieben. Diese bundesweit einmalige Branchenerhebung führt der Deutsche Speditions- und Logistikverband seit 1962 alle fünf Jahre durch. DSLV-Hauptgeschäftsführer Frank Huster hebt die Bedeutung der Erhebung hervor: „Diese Statistik ist ein verlässlicher Seismograf für die Branchenentwicklung. Sie informiert nicht nur ausführlich über Marktstrukturen und Leistungsprofile der deutschen Speditions- und Logistikbranche, sondern zeigt auch aktuelle Entwicklungstendenzen auf."

Immer mehr zählt das Logistikgeschäft zu den Kernkompetenzen der Branche, heißt es beim DSLV. Die Nachfrage von Industrie und Handel nach logistischen Zusatzleistungen sorge für eine immer engere Kooperation zwischen Spediteuren und ihren Kunden, und den mittlerweile komplexen Anforderungen des Marktes stehe ein differenziertes Angebot gegenüber. „Speditions- und Logistikbetriebe sind im Durchschnitt in neun Leistungsbereichen aktiv. Die häufigsten Tätigkeitsfelder sind die Befrachtung von Lkw beauftragter Straßentransportunternehmen, die Zollabfertigung, die Seefrachtspedition, Stückgut- und Systemverkehre, die Luftfrachtspedition, die Distributionslagerung, Gefahrgutlogistik und Güterfernverkehre mit eigenem Fuhrpark", so die Verbandserklärung. Und: Je größer der Betrieb, desto umfangreicher das Leistungsspektrum. Bei Betrieben mit mehr als 200 Beschäftigten bieten über 60 Prozent bereits mehr als zehn Leistungsbereiche an.

Immer mehr zählt das Logistikgeschäft zu den Kernkompetenzen der Branche

Den aktuellen Daten zufolge setzt sich der Trend zu größeren Betrieben fort. Typischerweise sind jedoch kleine wie große Betriebe dezentral organisiert. Insofern übt die regionale Nachfrage nach speditionellen Leistungen einen spürbaren Einfluss auf die Betriebsgrößenstruktur der Branche aus. In vergleichsweise wenigen Fällen sind mehr als 200 Mitarbeiter in einer Betriebsstätte an einem Ort beschäftigt. Zugleich unterstreicht die große Zahl der kleinen und mittleren Unternehmen ohne Niederlassungen den mittelständischen Charakter der Branche. 42 Prozent haben zwei bis fünf Niederlassungen.

Ein erfreuliches Bild zeigt sich laut DSLV im Ausbildungsbereich: 77 Prozent der befragten Betriebe bilden aus. Durchschnittlich kämen auf jeden Ausbildungsbetrieb 13 Auszubildende. Zum Vergleich: Die allgemeine betriebliche Ausbildungsbeteiligung liege in Deutschland bei 24 Prozent.

Auch „Grüne Logistik" spielt eine stärkere Rolle. 17 Prozent der Unternehmen nutzen bereits Standards zur Berechnung von Treibhausgasemissionen, weitere acht Prozent planen eine Anwendung.

NACHTEXPRESS

Wer fährt so spät bei Nacht und Wind

So manche Dienstleistung wäre ohne Nachttransporte gar nicht denkbar. Die Liste der Güter, die durch die kalte Nacht transportiert werden, ist nahezu endlos.

FOTO: THINKSTOCKPHOTO.COM/KIM STEELE

VON MATTHIAS VON ARNIM

Frontscheibe kaputt? Autotür verbeult? Kein Problem, das Fahrzeug wird repariert und kann am nächsten Tag wieder abgeholt werden. Der Kunde freut sich über den Service der Werkstatt – und macht sich in der Regel keine Gedanken darüber, dass die Ersatzteile über Nacht quer durch die Republik transportiert wurden. Dabei wären manche Dienstleistungen ohne Nachttransporte gar nicht denkbar. Die Liste der Güter, die durch die kalte Nacht transportiert werden, während die meisten Menschen im Land in ihren warmen Betten liegen, ist nahezu endlos. Medikamente, Maschinenbauteile, Traktorenkupplungen, Pferde-Sperma: Immer mehr Güter, die schnell und zuverlässig von einem Ort zum anderen gelangen sollen, werden von Dienstleistern wie Night Star Express oder TNT Innight erledigt, einer Tochter des niederländischen Logistik-Riesen TNT.

In Deutschland werden die beiden Marktführer allein im laufenden Jahr mehr als zehn Millionen Fahrten absolviert haben. Das sind mehr 27.000 Fahrten pro Nacht, bei denen im Durchschnitt zwei bis drei Sendungen zugestellt werden. Bei den Zahlen wird deutlich, welche Dimensionen dieser spezielle Bereich der Logistik bereits erreicht hat. Die Nachfrage danach steigt stetig. 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.

„Wir sorgen mit unseren Nachtfahrten dafür, dass Lücken in der Produktion geschlossen werden, wenn zum Beispiel wichtige Ersatzteile, Material oder Werkzeuge am Produktionsstandort oder für eine bestimmte Dienstleistung fehlen. Tagsüber sind die Straßen durch den dichten Verkehr oft verstopft. Wir nutzen die nächtlichen Zeitfenster für den schnelleren Transport", sagt Matthias Hohmann, Geschäftsführer von Night Star Express. Das Unternehmen aus Unna, ein Zusammenschluss aus sieben deutschlandweit agierenden Logistikern, braust seit 20 Jahren durch die Republiknächte, aktuell sind rund 800 Fahrzeuge für Night Star Express unterwegs, die in Zweidrittel der Fälle eine Ware direkt von einem Ort zum anderen bringen.

Ein Drittel der Sendungen wird im Zentrallager Hünfeld in der Nähe von Fulda kurz umgeladen. Die Waren werden den Empfängern in der Nacht oder den frühen Morgenstunden ohne Quittung zugestellt. Manchmal werden die Pakete in Lagerhallen abgestellt oder auch in Fahrzeuge geladen. Die Night Star Express-Fahrer-Fahrer haben die entsprechenden Schlüssel. „Unsere Fahrer betreten zum Teil Werksgelände oder Geschäftsfilialen unserer Kunden wie deren eigenes Personal. Es ist ein Geschäft, das auf Vertrauen basiert – von der einen wie von der anderen Seite", sagt Matthias Hohmann.

Kommunikation ist da das A und O. Zwischen den Fahrern und den Empfängern der Sendungen. Aber auch intern. Nachttransporte quer durch die Republik sind eine Herausforderung an die Technik. „Wir versuchen, den Fahrern so viele Informationen zur Verfügung zu stellen, wie es möglich und nötig ist, damit sie sich auf das Wesentliche konzentrieren können", erklärt Hohmann. Die Fahrer der sieben Gesellschaften nutzen eine einheitliche Software, die sie unterwegs unterstützt. Die Transportrouten können durch jedes Gesellschafter-Unternehmen per GPS optimiert werden. Die Auslieferungen werden protokolliert, fotografiert und für die Kunden gespeichert. Für jeden Auslieferungsort senden die Fahrer den Empfängern ihrer Fracht die GPS-Koordinaten.

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 unserer 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. „Der Job des Nachtkuriers ist nicht für jeden geeignet. Man muss das schon wollen und nicht mit den Arbeitszeiten hadern. Wer sich dafür entschieden hat, den unterstützen wir, soweit es uns möglich ist. Denn unsere Fahrer sind persönliche Schnittstellen zu unseren Stammkunden. Eine niedrige eigene Personalfluktuation bedeutet für uns eine bessere Kundenbindung", so Hohmann. Davon profitieren am Ende auch die Endkunden. Je besser die Abläufe miteinander abgestimmt sind, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Frontscheibe oder die Autotür tatsächlich am nächsten Morgen eingebaut werden kann.

„Eine niedrige eigene Personalfluktuation bedeutet für uns eine bessere Kundenbindung"

Manchmal hadere er damit, dass sich dabei selten jemand Gedanken über die Transportwege mache und eine öffentliche Wertschätzung für die Logistikbranche allenthalben ausbleibe, gesteht Matthias Hohmann. Es würde ihm vielleicht auch bei den eigenen Preisverhandlungen mit seinen Kunden helfen. „Ein pünktlicher und zuverlässiger Transport hat einen Wert. Das sollten wir Logistiker vielleicht viel öfter betonen", so Hohmann.

LAN LOGISTIK AKADEMIE
NORDRHEIN-WESTFALEN

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

Alle Seminare und Kurse werden auf Anfrage auch Inhouse durchgeführt.

Kontaktdaten: Christiane Bey, Akademieleiterin
Engelbertstraße 11, 40233 Düsseldorf
Telefon: 0211 / 738 58 85
Telefax: 0211 / 738 58 88
E-Mail: cbey@dialog-service.de

extra
Logistik

Verlag:
Rheinische Post Verlagsgesellschaft mbH, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf
Geschäftsführer:
Geschäftsführer: Dr. Karl Hans Arnold, Patrick Ludwig, Hans Peter Bork, Johannes Werle, Tom Bender (verantwortl. Anzeigen), Stephan Marzen
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, Zülpicher Straße 10, 40196 Düsseldorf, José Macias (verantwortlich), Jürgen Grosche, Dr. Patrick Peters, Mitarbeit: Matthias von Arnim, Norbert Opfermann
Kontakt: 0211 528018-14, redaktion@rheinland-presse.de

Die Logistikdrehscheibe am Rhein: Der Duisburger Hafen

Der Duisburger Hafen (duisport) hat sich im Laufe der Jahrhunderte zum größten Containerbinnenhafen der Welt und zu einer der führenden Logistikdrehscheiben zwischen Europa und Asien entwickelt.

VON NORBERT OPFERMANN

Im Ranking einer englischen Fachzeitschrift wird der Duisburger Hafen aktuell mit einem Containerumschlag von 3,4 Millionen Container-Einheiten auf Rang 41 geführt. Damit liegt duisport vor europäischen Häfen wie Le Havre (2,6 Millionen), Barcelona (1,9 Millionen) und Marseille (1,2 Millionen) sowie vor US-amerikanischen Häfen wie Houston und Miami. „Als einziger Binnenhafen unter den Top-100-Containerhäfen unterstreicht duisport damit seine Position als weltgrößter Containerumschlagplatz im Hinterland“, unterstreicht Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport).

Dachgesellschaft des Duisburger Hafens ist die Duisburger Hafen AG, die seit dem Jahr 2001 unter dem Label duisport agiert. Das duisport-Areal geht längst über das ursprüngliche Ruhrorter Kerngebiet hinaus, neun große Container-Terminals findet man an verschiedenen Standorten im Hafengebiet, allein drei davon auf dem ehemaligen Krupp-Gelände in Rheinhausen. Auf der 2,65 Millionen Quadratmeter großen Fläche haben sich inzwischen 50 international operierende Logistikfirmen angesiedelt, im gesamten Hafengebiet sind es über 300. Logistisches Herzstück des „logport“-Areals in Rheinhausen sind das „DIT Duisburg Intermodal Terminal“ und das „D3T Duisburg Trimodal Terminal“, es sind Umschlagspunkte („Hubs“) zwischen Wasser, Schiene und Straße und ermöglichen unter anderem Verbindungen zu den Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen. Das Wort „Intermodal“ beziehungsweise der Begriff „Intermodalität“ steht dabei für den kombinierten Transport per Schiff, Bahn und Lastwagen.

Mit der Gründung des eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmens „duisport rail“ konnten regionale Warenströme auf die Schiene verlagert werden. Das hat den Standort nachhaltig gestärkt. Allein über 25 Bahnbetreiber sind heute am Standort aktiv. Jede Woche gehen vom Duisburger Hafen rund 400 Züge an 80 Zielorte, nach Süd- und Osteuropa, aber auch nach Skandinavien sowie transkontinentale Verbindungen nach Asien. Täglich fährt von logport aus inzwischen ein Zug nach China. Auch in die Türkei gibt es bereits über 15 Zugverbindungen pro Woche. Durch die Nutzung des Marmaray-Tunnels in Istanbul für den Güterverkehr ab 2017 können dann Waren zwischen Asien und Europa über den Kaukasus und die zentralasiatischen ehemaligen Sowjetrepubliken transportiert werden. „Der Duisburger Hafen hat eine optimale Lage im Herzen Europas, ist direkt an den Rhein, Europas wichtigste Wasserstraße, angebunden, und liegt in der Nähe des Düsseldorfer Flughafens“, betonte Hongkongs Finanzminister John C. Tsang bei seinem Besuch des Duisburger Hafens Ende Oktober mit einer Wirtschaftsdelegation aus Hongkong. Es gibt noch enorme Entwicklungs- und Kooperationsmöglichkeiten zwischen Hongkong und Duisburg. „Als Teil der neuen Seidenstraße und der direkten Anbindung an chinesische Wirtschaftsmetropolen gewinnt Duisburg auch für asiatische Investoren zunehmend an Attraktivität“, blickt Hafen-Chef Erich Staake in die Zukunft. Im Frühjahr des vergangenen Jahres war beim Besuch des chinesischen Staats- und Parteichefs Xi Jinping auf dem logport-Gelände die sogenannte „Neue Seidenstraße“ eröffnet worden. Chinas Regierung will die 2100 Jahre alte Seidenstraße beleben und hat eine Zugstrecke gebaut, die von Yiwu, einer Stadt an der Ostküste Chinas, bis nach Madrid in Spanien führt.

> **„Der Duisburger Hafen hat eine optimale Lage im Herzen Europas“**
> **John C. Tsang,** Finanzminister von Hongkong

Der wachsende Handel wirkt sich auch positiv auf die Jobs und den Mittelstand in der Region aus. Der Hafenstandort hat bereits viele Unternehmen an den Rhein gelockt. Heute werden von Duisburg aus alle Parfümerien in Deutschland mit Lippenstiften oder Lotionen des japanischen Luxuskosmetikherstellers Shiseido beliefert, Danone füllt hier für den deutschen Markt seine Mineralwässer der Marken Volvic und Evian in Flaschen, und auch für viele andere Handels- und Konsumgüter ist duisport das Verteilzentrum in Europa. Über 40.000 Arbeitsplätze hängen insgesamt am Hafen – doppelt so viele wie Ende des letzten Jahrhunderts. Das Projekt „Partnerschaftliche Ausbildung für Flüchtlinge“ soll Flüchtlinge gezielt fördern und in den deutschen Arbeitsmarkt integrieren. Dazu werden in einem Jahr 24 Flüchtlinge Praktika bei der duisport-Gruppe absolvieren.

DREHSCHEIBEN-FUNKTION

Häfen brauchen mehr Kapazitäten

Der weltweite Güterverkehr wächst. Davon profitieren die Häfen der Region und mit ihnen die lokale Wirtschaft – vorausgesetzt, die Rahmenbedingungen stimmen. Experten sehen hier Handlungsbedarf.

VON JÜRGEN GROSCHE

Hafenszene in Neuss: Die insgesamt sieben in der Gesellschaft RheinCargo zusammengefassten Häfen in Neuss, Düsseldorf, Krefeld und Köln bieten alle notwendigen logistischen Dienstleistungen. Dazu gehört zum Beispiel ein Hafenumschlag von 27,7 Millionen Tonnen im Jahr. FOTO: MICHAEL REUTER

Der weltweit wachsende Güterverkehr beflügelt das Wirtschaftswachstum und schafft Arbeitsplätze, aber die Logistik muss schauen, da noch hinterherzukommen. Eine besondere Funktion kommt den See- und den Binnenhäfen zu, über die die Waren verteilt werden. Denn je mehr die Schiffe aufnehmen, umso stärker werden Schiene und Straße entlastet. Aktuelle Zahlen zeigen die Dimensionen. Für die deutschen Nordseehäfen prognostizieren Experten des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen ein Wachstum des Umschlagsvolumens von 2010 bis 2030 um 80 Prozent. Wurden 2010 noch 16 Millionen Tonnen umgeschlagen, sollen es 2030 stolze 389 Millionen Tonnen sein.

Für das Rheinland besonders wichtig sind die ZARA-Seehäfen (Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam), die ebenfalls wachsen – so stark, dass sie an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Daher werden immer mehr Arbeiten ins Hinterland verlagert – und genau davon profitieren die Häfen im Rheinland. „Wir erwarten jedes Jahr ein Mengenwachstum zwischen drei und fünf Prozent“, sagt Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Gesellschaft Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH). Dafür gibt es viele Gründe. „Die Region sucht europaweit ihresgleichen“, stellt Schäfer fest. Zum einen verbindet der Rhein die Region mit dem Meer. Darüber hinaus bedienen sehr viele Unternehmen aus dem wirtschaftlich starken Ballungsraum heraus die Weltmärkte, und internationale Konzerne schauen aufs Rheinland, wenn sie sich in Europa ansiedeln wollen. Denn von hier aus sind auch Millionen von Endkunden schnell erreichbar.

Ein Hafen müsse aber eine kritische Größe erlangen, um als international relevante Drehscheibe wahrgenommen zu werden, sagt Schäfer. Infrastruktur und logistische Dienstleistungen müssen dafür geeignet sein, eine Vielzahl von Waren und Gütern aufnehmen und weitertransportieren zu können. Und die Anbindung an die Wirtschaft muss stimmen.

Was hier im Rheinland der Fall sei, betont Schäfer: Die sieben kooperierenden Häfen in Neuss, Düsseldorf, Krefeld und Köln bieten – so der NDH-Geschäftsführer – zum einen alle notwendigen logistischen Dienstleistungen. Dazu gehören zum Beispiel ein Hafenumschlag von 27,7 Millionen Tonnen im Jahr, die größte deutsche Gütereisenbahn mit mehr als 90 Lokomotiven und mehr als 1000 Waggons, 48 Krananlagen oder ein Containerumschlag von 1,23 Millionen TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, also Standardcontainer) in 2014.

Einen Vorteil sieht Schäfer auch in der dezentralen Struktur mit eben sieben Standorten. Sie liegen alle in Kundennähe, die somit weniger Anfahrten hätten. Über die Kölner Häfen transportieren zum Beispiel der Autohersteller Ford und die chemische Industrie ihre Güter und Fahrzeuge. Die Öl- und Getreideflockenproduzenten in Neuss und Düsseldorf profitieren von der Hafennähe ebenso wie Daimler, BASF, Henkel und viele andere Industriebetriebe. Und im Bergischen haben 40 Prozent der deutschen Autozulieferer ihren Sitz.

Dem Chemie- und Industriepark in Reisholz komme mit seinen kurzen Wegen in der Rohstoffversorgung und für den Transport der Fertigprodukte eine wichtige Zukunftsaufgabe zu, betont Schäfer: „Mit dem Ausbau können ökologische und ökonomische Vorteile erreicht werden.“

Damit die Häfen die kommenden Kapazitätserweiterungen stemmen können, sind sie auf regionale Unterstützung angewiesen, betont Schäfer. Problem: Auch die Binnenhäfen kommen an ihre Grenzen. Die Neuss-Düsseldorfer Häfen haben fast keine Expansionsflächen mehr, gegen Projekte wie einen Containerhafen in Düsseldorf-Reisholz gibt es Widerstände.

Hier hofft Schäfer auf Unterstützung in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Und vor allem müsse die gesamte Infrastruktur – also auch Straßen- und Bahnnetze, Schleusen in den Flüssen, Brücken – auf Vordermann gebracht werden. Unter dem maroden Zustand leiden ja alle Verkehrsteilnehmer.

Die Teilnehmer

DSLV Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Frank Huster, Hauptgeschäftsführer

Duisburger Hafen AG
Erich Staake, Vorstandsvorsitzender

DVV Media Group GmbH
Werner Balsen, Korrespondent für EU und Benelux

Imperial Logistics International B.V. & Co. KG
Carsten Taucke, Vorsitzender der Geschäftsführung

ITC Logistic Ges. mbH
Wolf-Peter Korth, Geschäftsführer itc.group

Kuratorium der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft
Dr. h.c. Wolfgang Clement, Vorsitzender

KRAVAG-SACH Versicherung des Deutschen Kraftverkehrs VaG
Bernd Melcher, Vorstandsmitglied

Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Rainer Schäfer, Geschäftsführer

Night Star Express GmbH Logistik
Matthias Hohmann, Geschäftsführer

Rheinische Post Mediengruppe
Patrick Ludwig, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung

SEGRO Germany GmbH
Andreas Fleischer, Business Unit Direktor Nordeuropa

Sigmund Freud Privatuniversität
Prof. Dr. Thomas Druyen, Direktor

United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG
Frank Sportolari, Präsident UPS Deutschland

Veltins Beteiligungen GmbH & Co. KG
Markus Rütters, Sprecher der Geschäftsführung

Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.
Dr. Rüdiger Ostrowski, Geschäftsführender Vorstand

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

Werner Balsen, DVV Media Group

Andreas Fleischer, Segro Germany

Matthias Hohmann, Night Star Express

Frank Huster, DSLV

Wolf-Peter Korth, ITC Logistic

WIDERSTÄNDE GEGEN FREIHANDEL UND INFRASTRUKTUR

Unternehmer müssen mehr über Z

Logistiker sind noch skeptisch, ob ein europäisch-amerikanisches Freihandelsabkommen ihrer Branc
Verantwortung, Zusammenhänge besser zu erklären. Denn Misstrauen und Widerstände lähmen vie

VON JÜRGEN GROSCHE

Die Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und den USA über das Transatlantische Freihandelsabkommen (TTIP) beschäftigen auch die Logistiker. Es gebe noch keine einheitliche Meinung der Branche, sagt Frank Huster (Deutscher Speditions- und Logistikverband) beim zweiten RP-Wirtschaftsforum „Logistik“, zu dem die Rheinische Post gemeinsam mit dem Logistik-Fachverlag DVV Media Group eingeladen hatte, „da sind noch zu viele Unbekannte“. Ob und wie die Branche profitiere und wo Risiken liegen, sei vielfach unbekannt.

Das Ganze könne auf ein Nullsummenspiel hinauslaufen, präzisiert Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik NRW) die Bedenken: „Wenn es in einer Region mehr Transporte gibt, fallen in anderen vielleicht welche weg.“ Dass Freihandel mehr Wohlstand bringe, sei historisch nicht zu belegen, meint Werner Balsen (DVV Media Group), im Gegenteil: „Industrieländer haben sich zunächst im Schutze sehr hoher Zölle entwickelt.“

Mehr Freihandel dürfte die zu transportierende Warenmenge durchaus steigern, meint hingeben Wolf-Peter Korth (ITC Logistic), er warnt allerdings: „Diese Mengensteigerung wird sowohl den bereits bestehenden Preisdruck erhöhen als auch die Produktionstiefe senken.“ „Die Logistik ist jetzt schon zu günstig“, fügt Andreas Fleischer (Segro) hinzu, „die Verbraucher nehmen nicht wahr, was alles im Hintergrund nötig ist und läuft“. Außerdem befürchten – so Fleischer – zwei Drittel aller Logistiker steigende Kosten durch TTIP. Denn zunächst seien Investitionen zum Beispiel zur Umrüstung von IT-Systemen zu stemmen.

Die niedrigen Preise in der Logistik greift auch Matthias Hohmann (Night Star Express) auf: „Sobald von Vergünstigungen durch TTIP die Rede sein wird, werden die Kunden davon profitieren. Für uns bedeutet das Preisdruck. Wir sollten aber nicht sofort nachgeben, sondern mehr Selbstbewusstsein zeigen und die Wertigkeit unserer Arbeit betonen.“

Wie Hohmann beklagen auch andere Logistiker, dass die Branche zu wenig Unterstützung habe; sie mahnen mehr Lobbyarbeit an. „Warum finden wir keine Multiplikatoren?“, fragt zum Beispiel Andreas Fleischer. Ein generelles Problem: „Die Wirtschaft hat keine Stimme“, stellt Wolfgang Clement fest. Während man ihr Lobbyismus vorwerfe, seien es vielmehr die Protestbewegungen, die mit starker Lobbyarbeit ihre Interessen durchsetzten. Die Fortschrittsfeindlichkeit habe erhebliche Dimensionen erreicht.

„Die Wirtschaft hat hier katastrophal versagt“, meint Werner Balsen gar. Wenn 250.000 Menschen gegen TTIP protestieren, dürfe man dies nicht unterschätzen. Solche Widerstände hätten bereits das Urheberrechts-Abkommen Acta und das Multilaterale Abkommen über Investitionen (MAI) zu Fall gebracht. Die Wirtschaft trage ihre Argumente nicht gut vor. So müssten die Logistiker zum Beispiel begründen, inwiefern angeglichene Standards das Handels-

Beleben Freihandelsabkommen die Wirtschaft und damit auch die Logistik? Über diese aktuelle Frage diskutierten d
sche Post gemeinsam mit dem Logistik-Fachverlag DVV Media Group führende Repräsentanten der Branche eingela

In der Logistikbranche ist man noch unschlüssig, wie man das Transatlantische Freihandelsabkommen (TTIP) bewerten soll. Für und Wider diskutierten Experten beim RP-Forum „Logistik“.

Umschlagbar!

Eine große Güter-Palette zur Versorgung unserer Region.

Der Hafen – Ihr starker Partner in Sachen Logistik.

NEUSS DÜSSELDORFER HÄFEN www.nd-haefen.de

Hier sind Sie gut beraten!

Bereits zum sechsten Mal ist unser hochwertiges Wirtschaftsmagazin „eDel Kapital“ erschienen. Sichern Sie sich jetzt Ihr Exemplar.

Bestellen Sie jetzt Ihr persönliches Exemplar der neuen Ausgabe für nur 5 Euro unter edel@rheinische-post.de oder 0211 5052418.

Bernd Melcher, Kravag Sachversicherung

Dr. Rüdiger Ostrowski, VSL NRW

Markus Rütters, Veltins Beteiligungen

Rainer Schäfer, Neuss-Düsseldorfer Häfen

Frank Sportolari, UPS Deutschland

Erich Staake, Duisburger Hafen

Carsten Taucke, Imperial Logistics International

Zusammenhänge aufklären

he Vorteil bringt. Generell sehen sie sich und die Wirtschaft aber in der
le Entwicklungen.

volumen tatsächlich anheben. Für die Widerstände sieht Prof. Dr. Thomas Druyen (Sigmund Freud Privatuniversität) auch profunde psychologische Gründe: Unwissenheit sei eine Ursache für Skepsis, und eine Flut von Problemen überfordere die Wahrnehmung. „In allen Milieus nimmt Angst exponenziell zu. Nein zu sagen hat hier eine Schutzfunktion."

Die „Angst vor dem Unbekannten" bringt auch Carsten Taucke (Imperial Logistics) ins Spiel. In Deutschland gehe es den Menschen gut, das wollen sie bewahren. Man übersehe dabei aber die Gefahren. „Wir tragen zu wenig dazu bei, hier aufzuklären", mahnt Taucke daher ebenfalls.

Bernd Melcher (Kravag) hat sich einmal verschiedene Nachrichten zu TTIP vorgenommen und ist zum Ergebnis gekommen, dass 80 Prozent aller Berichte eine negative Tendenz hätten. „Wir brauchen Multiplikatoren, damit die Politik reagiert", fordert Melcher, „wir haben nicht mehr viel Zeit zu reagieren".

In einem solchen Umfeld gegenzusteuern sei allerdings extrem schwierig, sagt Frank Huster. Appelle an die Politik, etwa auch mehr Mittel für die Infrastruktur bereitzustellen, würden nur fruchten, wenn die Politik Zustimmung bei den Bürgern findet. Beim Thema Infrastruktur sei ebenso wie bei TTIP die Gegnerschaft sehr heterogen, die Argumentation sehr unterschiedlich, meint Erich Staake (Duisburger Hafen). „Das wird oft unterschätzt. Man muss damit differenziert umgehen."

Wir sollten mehr Selbstbewusstsein zeigen und die Wertigkeit unserer Arbeit betonen"

Auch Staake beobachtet eine „wachsende Misstrauenskultur gegenüber Unternehmen". Die Themen seien sehr abstrakt. „Da wird immer noch zu wenig erklärt, und wir Unternehmer sind daran mit schuld." In der TTIP-Debatte werde man sicherlich nicht alle Gruppen erreichen, aber zumindest solle man versuchen, die Gewerkschaften mit ins Boot zu bekommen, denn ohne ein Abkommen könnten auf Dauer Arbeitsplätze gefährdet werden.

„Alle haben etwas davon, wenn der internationale Handel wächst", bringt Frank Sportolari (UPS) ein gewichtiges Argument ins Spiel. Bedenken, dass nur große Konzerne Vorteile genießen würden, lässt Sportolari nicht gelten: „Wenn gleiche Standards gelten, profitiert auch der mittelständische Küchenhersteller davon." Hingegen würden die derzeitigen Handelsbeschränkungen vieles hemmen. Sportolari nennt den Mercedes-Sprinter als Beispiel. Der Autohersteller Daimler zerlegt die in Düsseldorf produzierten Transporter in Deutschland vor der Verschiffung in die USA, weil dort der Import der Einzelteile mit weniger Zoll belegt wird als ganze Wagen.

Rainer Schäfer (Neuss-Düsseldorfer Häfen) ist ebenfalls überzeugt, dass Handelsabkommen mehr Vorteile als Nachteile bringen: „Wir müssen die Handelsbeziehungen zu allen Regionen der Welt optimieren, um die Beschäftigung in Deutschland zu sichern. Dafür sind gute Rahmenbedingungen wichtig, auch in der Infrastruktur."

Wolfgang Clement fasst seine Überzeugung so zusammen: „Wenn es weniger Zölle, Steuern und Genehmigungen gibt, steigt das Handelsvolumen. Das führt mit Sicherheit zu mehr Wachstum."

ie Teilnehmer des zweiten RP-Wirtschaftsforums „Logistik", zu dem die Rheinide hatte. FOTOS: MICHAEL LÜBKE

„Maschinenraum und Blutkreislauf"

(ppe) Emotion und Digitalisierung: Das sind die beiden Punkte, die für Thomas Druyen bei der Debatte über Logistik im Mittelpunkt stehen. „Wir erleben immer stärker, dass die Menschen sich kaum für Zahlen interessieren. Rein rationale Argumente erreichen sie nicht mehr. Das hat auch damit zu tun, dass die modernen, sich immer wieder erneuernden Technologien für viele neuronal gar nicht mehr fassbar sind.

Das führt auch dazu, dass die Logistik als treibende Kraft der deutschen Wirtschaft nicht wahrgenommen wird", sagt der Vermögens- und Zukunftsforscher und Professor an der Sigmund Freud Privatuniversität Wien Paris. Deshalb ruft er die Teilnehmer des zweiten RP-Wirtschaftsforums „Logistik" dazu auf, stärker in die Öffentlichkeit zu treten, die Reputation zu schärfen und die Branche als „Maschinenraum und Blutkreislauf" der Gesellschaft darzustellen – mitsamt der Möglichkeiten, die die Digitalisierung für die Logistik, die Wirtschaft und damit die Menschen mit sich bringe. Thomas Druyen sieht dabei den Aspekt der Emotion im Mittelpunkt: „Um den Ruf der Branche zu heben, müssen die Unternehmen und Verbände die Bürger emotional erreichen und ihnen psychologisch und geistig entgegenkommen. Das wird dazu führen, dass die Wahrnehmung der Logistik in der Öffentlichkeit den Wert besitzt, der ihr tatsächlich zukommen sollte." Die gesamte Branche ist nach Druyens Beobachtungen auch eine Zukunftswerkstatt. „Prävention, Antizipation und das wirkliche Verstehen der Digitalisierung gehören für die Logistik zur eigenen Existenzwahrung, und daher hat sie eine Scoutfunktion, die die Gesellschaft und vor allem die Politik besser nutzen sollte."

Prof. Dr. Thomas Druyen, Sigmund Freud Privatuniversität

Logistik auch für die Rheinische Post bedeutend

(ppe) „Die Logistik strotzt vor Kraft. Die Branche sorgt für 240 Milliarden Euro Umsatz, beschäftigt drei Millionen Arbeitnehmer und ist auf ein langfristiges Wachstum eingestellt." Mit diesen erfreulichen Zahlen eröffnete Patrick Ludwig, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung der Rheinische Post Mediengruppe, das zweite RP-Wirtschaftsforum „Logistik". Nach einer erfolgreichen Premiere 2014, die auf gute Resonanz gestoßen war, waren auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Vertreter bedeutender Logistikunternehmen und -verbände auf Einladung der Rheinischen Post und dem Deutschen Verkehrs-Verlag zusammengekommen, um über die Themen zu sprechen, die die Branche wirklich bewegt.

Dazu zählt laut Patrick Ludwig unter anderem der digitale Wandel. „Der Umgang mit digitalen Daten, die Vernetzung und Automatisierung sind wichtige Stichworte für Sie", rief Ludwig den Teilnehmern zu – und verwies auf die Bedeutung der Logistik für die Rheinische Post Mediengruppe. Jährlich würden 50.000 Tonnen Papier verarbeitet, das entspreche 2600 Lkw pro Jahr, und rund 400 Transporter seien jede Nacht unterwegs, um die Rheinische Post zu den Zustellern und Verkaufsstellen zu bringen. „Die Logistik hat auch für die Rheinische Post Mediengruppe eine herausragende Bedeutung", betonte Patrick Ludwig.

Patrick Ludwig, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung der Rheinische Post Mediengruppe

Ein Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe

KRAVAG

Zu Lande. Zu Wasser.
Zu Luft. Zur Sicherheit.

Wir schützen, was die Welt bewegt.
Mit maßgeschneiderten Versicherungslösungen für die Logistik-Branche.

Ihre Waren haben es nicht eilig? Gut.

Besser:

„First Class"-Nachtexpress vom Spezialisten. Schneller sind Ihre Waren nicht beim Empfänger. Und das mit Night Star Express!

Mehr als 700 Fahrzeuge transportieren ca. 5 Millionen Sendungen jährlich, die es eilig haben. 650 Mitarbeiter kümmern sich um sie. Seit über 20 Jahren auf „First Class"-Niveau.

Und Sie sind sicher, dass Ihre Waren es nicht doch eilig haben?

Sabrina Pütz
Assistentin Projektmanagement, Systemzentrale Unna

www.night-star-express.de

Night Star Express

Logistik und Freihandel sind vielen zu komplex

Logistiker müssen sich wie Befürworter von Freihandelsabkommen mit massiven Widerständen auseinandersetzen. Beim RP-Wirtschaftsforum „Logistik" erklärt der frühere Wirtschaftsminister Wolfgang Clement Hintergründe der Phänomene.

VON JÜRGEN GROSCHE

Was haben die Pläne für das Transatlantische Freihandelsabkommen (TTIP) und die Logistik gemeinsam? Beide stoßen auf viele Vorbehalte bei der Bevölkerung, beide sind sehr komplex, man muss sich ein wenig hineinarbeiten, um sie zu verstehen. Und sowohl das Abkommen als auch die Branche stehen unter politischen Einflüssen, die oft schwer kalkulierbar sind.

Solche Zusammenhänge beleuchtete Wolfgang Clement beim RP-Wirtschaftsforum „Logistik" in seinen Statements. Der frühere SPD-Politiker, Bundeswirtschaftsminister und NRW-Ministerpräsident wirbt heute als Vorsitzender des Kuratoriums der Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft um Verständnis für die Grundprinzipien, den Erhalt und die Weiterentwicklung dieses deutschen Wirtschaftsmodells. So hat er auch das Buch „Das Deutschland-Prinzip" herausgegeben, in dem Autoren aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft in 175 Beiträgen zeigen, was Deutschland stark mache und welche Politik jetzt nötig sei. Neben Bildung, Wissenschaft und Forschung zähle die Infrastruktur zu den wichtigsten Standortfaktoren, betont Clement. Aber Schiene, Straße, Schifffahrt und Luftverkehr sowie Energie und das digitale Netz seien heute nicht gut ausgestattet. Die Infrastruktur befinde sich in – pauschal gesprochen – nicht hinreichend zukunftsfähigem Zustand, wie Clement mit dem beispielhaften Verweis auf marode Brücken belegt. Auf diese Infrastruktur sind aber die Logistiker angewiesen. „In kurzer Zeit und hoher Qualität verbinden sie mit ihren Lieferungen Unternehmen untereinander und mit den Verbrauchern."

Das wird so aber häufig nicht wahrgenommen. Die Logistik leidet wie die Industrie unter Akzeptanzproblemen. „Die öffentliche Meinungsbildung ist bedeutender als je zuvor, wird aber nicht nur immer differenzierter, sondern auch immer diffuser." Die Politik nehme dabei ihre Aufgabe, die Menschen von Notwendigem zu überzeugen, nicht mehr intensiv genug wahr. Dafür müsse sich die Wirtschaft eben deutlich stärker artikulieren, appelliert Clement an ihre Vertreter.

Das gelte ebenso für die Diskussionen um das Freihandelsabkommen der Europäischen Union mit den USA. Clement zitiert einen Plakat-Slogan, der als einfaches Argument immer wieder auf die Waagschale gehöre: „Ohne TTIP setzen andere die Standards."

Clement räumt allerdings ein, dass die bisherige europäische Haltung, die TTIP-Verhandlungen hinter verschlossenen Türen zu führen, „inakzeptabel intransparent" gewesen sei. Das habe die neue EU-Kommission aber geändert. „Wer will, kann nun bis ins Detail nachverfolgen, was die europäische Seite erreichen will und wie sie verhandelt." Dabei zeige sich, dass viele Befürchtungen schlichtweg nicht stimmten. Geistiges Eigentum werde geschützt, Dienstleistungen gleichbehandelt. Daseinsvorsorge habe eine hohe Bedeutung, und es gebe hier keine Verpflichtung zu Marktöffnungen. Standards würden nicht gesenkt. Das Wichtigste sei, dass unterschiedliche Genehmigungsverfahren und Standards angeglichen werden sollen, betont Clement. Davon würden alle profitieren.

Die Wirtschaft müsse sich stärker artikulieren, fordert der frühere Wirtschaftsminister Wolfgang Clement.

Branchenspezialisten zu Gast bei der Rheinischen Post: Beim RP-Wirtschaftsforum „Logistik" trafen sich Vertreter führender Unternehmen und Verbände, um über Themen zu diskutieren, die weit über ihre Branche hinaus von Bedeutung sind. FOTOS: MICHAEL LÜBKE

INFRASTRUKTUR

Kostenfaktor Verkehr

„Wir haben in Deutschland eine Verhinderungsgesellschaft bei der Infrastruktur und eine fundamentale Oppositionskultur", kritisieren die Teilnehmer des zweiten RP-Wirtschaftsforums „Logistik". Das sei besonders problematisch beim avisierten Wachstum der Logistik in Deutschland.

VON PATRICK PETERS

Der Logistik-Branche als dem drittgrößten deutschen Wirtschaftszweig geht es gut. Und es scheint, als würde sich die Zukunft ebenfalls positiv entwickeln, so soll laut Experteneinschätzungen beispielsweise das transatlantische Freihandelsabkommen TTIP für weiteres Wachstum sorgen. „Die Logistik kann dieses Wachstum durchaus verkraften. Aber ich sorge mich um die Infrastruktur, vor allem in NRW. Die Stausituation ist bereits jetzt fatal, es wird zu spät gebaut. Und allein durch den veränderten Verkehr durch marode Brücken haben wir jährlich schon 250.000 Euro an Mehrkosten auf der Uhr. Dauerhaft hat diese Situation dramatische Auswirkungen auf die Kostenstruktur", sagt Markus Rütters, Sprecher der Geschäftsführung der Veltins Beteiligungen GmbH.

Andere Teilnehmer des zweiten RP-Wirtschaftsforums „Logistik" pflichten ihm bei. So sagt beispielsweise Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen: „Die Verkehrsverhältnisse führen zu direkten Mehrkosten für den Container-Verkehr. Und für Unternehmen bringt die zum Teil schwierige Infrastruktur auch Standortnachteile mit sich. Belieferung und Erreichbarkeit sind eingeschränkt, sodass sich die Frage nach Verlagerungen stellt." Er kritisiert auch, dass zwar genügend Geld für Infrastrukturprojekte vorhanden sei, dieses aber nicht verbaut werde. „Wir haben in Deutschland eine Verhinderungsgesellschaft bei der Infrastruktur und eine fundamentale Oppositionskultur." „Millionenverluste durch Umwege" und Schwierigkeiten beim Container-Transport von Hamburg nach Duisburg nennt auch Carsten Taucke als echte Probleme. „Und die Frage nach finanziellen Mitteln ist eine Alibi-Diskussion. Das Bundesverkehrsministerium weiß genau, dass bis 2018 verfügbare Gelder nicht verbaut werden, da die notwendigen Kapazitäten nicht vorgehalten werden können", sagt der Imperial Logistics International-Geschäftsführer.

Erich Staake, Vorstand der Duisburger Hafen AG, fordert die Branche auf, die Politik an die Hand zu nehmen. „Wir stehen als Logistiker für integrierte Lösungen. Also müssen wir auch Angebote für die öffentliche Hand schaffen, die Probleme zu lösen. Es gibt kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem."

Frank Huster, Hauptgeschäftsführer beim Deutschen Speditions- und Logistikverband, geht noch einen Schritt weiter: „Wir sehen ein Staatsversagen bei der Infrastrukturplanung." Und Wolf-Peter Korth (Geschäftsführer ITC Logistic Ges. mbH) weist darauf hin, dass die Verwaltung schlicht nicht genügend Ressourcen habe, neue Projekte zu planen und Vorhaben der privaten Hand zeitnah zu genehmigen. „Anträge bleiben oft viel zu lange unbearbeitet, und viele Verfahrensvorgänge sind wirklich problematisch."

Die Branchenvertreter fordern jedoch auch, dass sie selbst generell die Preisspirale nicht immer weiter nach unten drehen. „Der weite ordnungspolitische Rahmen und die EU-Osterweiterung führen zu einem Überangebot auf Teilmärkten der Logistik. Dies senkt den Preis. Es gibt in freien Märkten wenig Möglichkeiten, um Grenzanbieter vom Wettbewerb auszuschließen", wird Frank Huster sehr deutlich. Auch Rainer Schäfer beklagt, dass die Preise insgesamt zu niedrig seien.

Und Frank Sportolari, Deutschland-Verantwortlicher bei UPS, verweist auch auf das Thema Personal; dieses werde in der Branche auch stark diskutiert. „Gutes Personal ist eine Investition. Wer hochwertige und zuverlässige Dienstleistungen erwartet, kommt nicht darum herum und muss diese Kosten auch weitergeben können. In der Vorweihnachtszeit entsteht auch in der Logistik ein erhöhter Bedarf an Arbeitskräften, die nicht dauerhaft beschäftigt werden können. Es gibt verschiedene Strategien, damit umzugehen", so Sportolari, „wir setzen Angestellte aus der Verwaltung in der Paketsortierung und Zustellung ein und haben ein Programm, um Freunde oder Verwandte unserer Mitarbeiter für die Vorweihnachtszeit befristet einzustellen."

DER DISCOVERY SPORT

ABENTEUER LIEGT IN UNSERER DNA

#InTheDNA

LAND ROVER
ABOVE & BEYOND

AB € 219,00/MONAT*.

Die Technologie: richtungweisend. Die Möglichkeiten: grenzenlos.
Sein leistungsstarkes Terrain Response-System** ist bereit für jedes Gelände – und die optionale 5+2-Sitzkonfiguration*** sowie bis zu 1.698 Liter Ladevolumen machen den Discovery Sport zu einem echten Raumwunder. Bereit für Ihr persönliches Abenteuer?

3 JAHRE GARANTIE
MAX. 100.000 KM GEMÄSS GARANTIEBEDINGUNGEN

LEASINGANGEBOT Discovery Sport eD4	
Monatliche Rate*	€ 219,00
Leasingsonderzahlung	€ 6.500,00
Leasinglaufzeit	36 Monate
Gesamtfahrleistung	60.000 km
Barpreis****	€ 32.850,00

Verbrauchs- und Emissionswerte Discovery Sport eD4: Kraftstoffverbrauch (l/100 km) innerorts 5,5, außerorts 4,2, kombiniert 4,7; CO_2-Emissionen 123 g/km; CO_2-Effizienzklasse A+. Alle Angaben wurden nach dem Messverfahren RL 80/1286 EWG ermittelt. Abb. zeigt Sonderausstattung.

* Ein Leasingangebot, vermittelt für die Land Rover Bank, eine Zweigniederlassung der FCA Bank Deutschland GmbH, Salzstraße 138, 74076 Heilbronn. Widerrufsrecht nach § 495 BGB für Verbraucher. ** Nur verfügbar mit Allradantrieb. *** Nicht verfügbar für den eD4 und nicht verfügbar für E-Capability. **** UVP der Jaguar Land Rover Deutschland GmbH, Am Kronberger Hang 2a, 65824 Schwalbach/Ts., zzgl. Überführungskosten.

Was Unternehmen vom Shuttle-Unglück lernen können

(ppe) In Unternehmen – in großen wie in kleinen – wird immer öfter in Projekten gedacht: Sei es die Einführung eines neuen IT-Systems, die Optimierung von Transportketten, die Entwicklung eines neuen Produkts oder, oder, oder. Doch regelmäßig scheitern solche Projekte – aber warum? Darüber referierte Professor Ulrich Walter beim zweiten RP-Wirtschaftsforum „Logistik". „Es existieren zehn Schlüssel zum Projekterfolg. Halten sich Unternehmen an diese Vorgaben, steht einem Erfolg nichts im Wege", sagt der Münchner Raumfahrttechnik-Professor, der im Rahmen der 55. Space Shuttle-Mission 1986 fast zehn Tage im All war.

Zu welchem katastrophalen Ergebnis ein schludrig ausgeführtes Projekt führen kann, zeigt der Absturz des Columbia-Shuttles 2003. Aufgrund eines fehleranfälligen Bauteils am Shuttle war die Columbia 16 Minuten vor der geplanten Landung in einer Höhe von 63,1 Kilometern über Texas auseinandergebrochen. „Die anschließende Untersuchung hat ergeben, dass vor allem organisatorische Ursachen bei der Nasa zu dem Unglück geführt haben. Das technische Problem war bekannt, aber durch unter anderem unzureichende Kommunikation und das Ignorieren von Hinweisen wurde es nicht angepackt." Schließlich hätten die vorangegangenen Missionen auch fehlerfrei funktioniert.

Ulrich Walter, Raumfahrttechnik-Professor FOTO: ALOIS MÜLLER

Dabei sind die zehn Punkte, die Ulrich Walter aus der Raumfahrt für Unternehmen herleitet, gar nicht allzu kompliziert. Einige Beispiele zeigen dies. „Zum einen sind bei der Entwicklung eines Produkts Änderungen von einmal festgelegten Anforderungen – sogenannte ‚moving targets' – nicht nur sehr kostspielig, sondern können im Extremfall den Tod für das Entwicklungsprojekt bedeuten." Zum anderen müsse die Kommunikation immer und über alle Ebenen funktionieren. „Insbesondere dämmt die Tendenz, nur solche Meinungen zu akzeptieren, die mit ihren eigenen übereinstimmen, den effektiven Kommunikationsfluss." Auch den Mensch hat der Professor und ehemalige IBM-Manager im Blick: „Baue auf Dein Team", „Berücksichtige menschliches Verhalten und Motivation" und „Berücksichtige die Bedürfnisse von Mitarbeitern als auch von Kunden" sind ebenfalls Ratschläge, die Ulrich Walter für Unternehmen formuliert, damit sie nachhaltig erfolgreich sind.

Duisburger Unternehmen investiert in Paraguay

Imperial Logistics International betreibt eine Schiffsverbindung auf den Flüssen Rio Paraguay und Rio Paraná zwischen Corumbá (Brasilien) und San Nicolas in Argentinien. FOTO: IMPERIAL LOGISTICS

VON PATRICK PETERS

Das Flussgebiet Hidrovia Paraguay-Paraná (HPP) ist einer der ausgedehntesten und wichtigsten Wasserwege der Welt. Es erstreckt sich auf einer Länge von über 3440 Kilometer von Caceres, Brasilien, bis nach Nova Palmira, Uruguay. Dabei durchfließt der Fluss drei weitere Länder: Bolivien, Paraguay und Argentinien. Entlang des Flusses liegen landwirtschaftliche Produktionsbetriebe, die Getreide, Mais und Sojabohnen anbauen.

Paraguay ist der weltweit viertgrößte Exporteur von Sojabohnen. Landwirtschaft und auch die Bergbauindustrie verzeichnen hohe Wachstumsraten in der Region.Das führt natürlich zu einem hohen logistischen Bedarf – denn die Güter wollen über die Flüsse transportiert werden. Das hat das in Duisburg ansässige Unternehmen Imperial Logistics International erkannt. Es gehört zu den jüngsten Investoren in Paraguay und betreibt seit Anfang 2014 mit der Tochterfirma Imperial Shipping Paraguay eine Schiffsverbindung auf den Flüssen Rio Paraguay und Rio Paraná zwischen Corumbá (Brasilien) und San Nicolas in Argentinien. „Derzeit sind vier Schubverbände mit je zwölf Leichtern, also Ladungsbehälter ohne eigenen Antrieb, im Einsatz. Bis Ende 2016 soll die Flotte auf sieben Schubeinheiten mit je zwölf Leichtern vergrößert werden. Die Transportdistanz erstreckt sich auf bis zu 3000 Kilometer. Transportiert werden hauptsächlich Eisenerz, Agrarprodukte und weitere Schüttgüter. Langfristig sollen Container sowie Gas- und Flüssigprodukte dazukommen“, sagt Carsten Taucke, CEO von Imperial Logistics International. Jeder Schubverband (280 Meter lang, 50 Meter breit) kann 36.000 Tonnen Ladung bewegen. Die Höhe der Investition: etwa 116 Millionen Euro.

Carsten Taucke betont, dass das Unternehmen großen Wert darauf lege, in Paraguay verankert zu sein. „Für den Einsatz auf der langen Flussstrecke haben wir die eigenen Schubboote der Herkules-Reihe mit extra großvolumigen Tanks nachgerüstet und auf Schwergutschiffen nach Argentinien transportiert. Auf einer niederländischen Werft werden derzeit zwei neue Schubboote für den Einsatz auf dem Paraná gebaut und im Mai 2016 abgeliefert. Die benötigten 72 zusätzlichen Leichter werden von zwei paraguayischen Werften produziert. Auch die Schiffsführer und Binnenschiffer sind Einheimische. Jeder Schubverband ist mit 14 Binnenschiffern besetzt. Imperial Shipping Paraguay schult sie auf der Grundlage eines deutschen Qualitätssicherungssystems und bietet ihnen langfristige Berufsperspektiven“, sagt der CEO. „Uns war wichtig, dass wir in Paraguay als fairer Arbeitgeber auftreten und wahrgenommen werden. Wir sind kein Unternehmen, das aus einem ohnehin armen Land lediglich schnellen Profit herausziehen will, ohne etwas zu investieren.“

Doch warum gerade Paraguay? Das hat für Imperial Logistics International einen einfachen Grund. Die Rahmenbedingungen sind nämlich ausgesprochen gut für internationale Investoren. „Viele internationale Unternehmen, die heute in Paraguay aktiv sind, wollten zunächst in andere Länder Südamerikas investieren, bis sie gemerkt haben, dass Paraguay die besseren Rahmenbedingungen bietet“, betont Carsten Taucke. Und auch der paraguayische Wirtschaftsminister Gustavo Leite weist auf die guten Möglichkeiten hin, die sein Land deutschen Investoren bietet. „70 Prozent der paraguayischen Bevölkerung sind jünger als 35 Jahre – ein großes Potenzial für Unternehmen, die Arbeitskräfte im Land suchen“, sagte Leite bei einem Deutschland-Besuch im Oktober.

Deutschland intermodal

Durch intermodale Transporte wird Verkehr von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße verlagert. Wie weit ist Deutschland?

In Deutschland wächst die Nutzung alternativer Verkehrswege, also vor allem Schienen und Binnenwasserstraßen. Immer häufiger werden dabei auch Transportmöglichkeiten kombiniert – intermodaler Transport ist das Stichwort. Das hat viele Vorteile: Zum einen trägt es zum Umweltschutz bei, wenn der Güterverkehr mehr per Eisenbahn als über die Straße abgewickelt wird. Zum anderen steigt die Flexibilität der Logistiker – und zum dritten entlastet das Ausweichen auf Schiene und Wasser auch den Straßenverkehr. Denn Staus gibt es ausreichend in Deutschland, wie die Statistik für 2014 zeigt: Allein auf den Autobahnen kam es zu fast einer Million Kilometer Stau.

GRAFIK: AUS DEM MAGAZIN LOGISTICS PILOT, DVV MEDIA GROUP, CHRISTINE ZANDER

LÖSUNGEN

Gespür für die Bedürfnisse der Kunden

Bei ITC Logistic in Willich geht es längst nicht mehr nur um Transport und Logistik, denn die Kunden können auch auf eine große Bandbreite an Industrie- und Beratungsdienstleistungen zugreifen. Unternehmer Wolf-Peter Korth betont, dass es immer darum gehe, individuelle Lösungen zu entwickeln.

VON PATRICK PETERS

In der Spedition setzt ITC Logistic auf Transporte zu Lande, zu Wasser und in der Luft – und das quer durch ganz Europa. Das Unternehmen hat 31 internationale Direktlinien pro Nacht und führt in Europa mehrere Niederlassungen. FOTO: ITC LOGISTIC

„Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit." Dieser Satz ist für Wolf-Peter Korth so etwas wie das Motto seines Unternehmens. Denn der Geschäftsführer von ITC Logistic, der als Teil der itc.group unter anderem eine Niederlassung in Willich unterhält, handelt genau nach diesem Leitsatz. „Wir setzen auf die drei eigenständigen Geschäftsbereiche Spedition, Logistik und Industriedienstleistungen. Damit stellen wir uns den Anforderungen unserer Kunden und des Marktes. Das gelingt uns, weil wir ein Gespür für deren Bedürfnisse haben und genau zuhören", sagt Korth.

Das zeigt sich vor allem bei den Industriedienstleistungen. „Damit gehen wir weit über Spedition und Logistik als unsere traditionellen Kernleistungen hinaus und haben einen neuen, zukunftsträchtigen Geschäftsbereich entwickelt, der uns gegenüber dem Wettbewerb hervorhebt. Unsere Industriedienstleistungen lassen sich sehr gut modular mit den übrigen Services verbinden, haben aber eine eigene Marktposition eingenommen – wir bieten Leistungen an, die es in dieser Form und Bandbreite nur sehr selten gibt."

Dafür gibt Wolf-Peter Korth zwei Beispiele: Für einen Fahrzeughändler wickelt ITC nicht nur Einkauf und Import von Teilen ab, sondern montiert die Fahrzeuge auch direkt, bevor sie ausgeliefert werden. Und unter dem Label „Konstruktive Verpackungen" entwickelt das Familienunternehmen individuelle Verpackungslösungen, die Stückzahl-genau für Kunden produziert und direkt ans Band geliefert werden. „Der Kunde muss nicht in Forschung, Entwicklung und Produktion investieren, keine Verpackungen vorhalten und in Vorleistung für die Lagerhaltung gehen. Wir liefern auf Wunsch jeden Tag genau die Anzahl an Verpackungen, die er wirklich braucht", sagt Korth. Der Anfang des Jahres gegründete Bereich ist schon eingeschlagen: ITC hat bereits mehrere Kunden für seine konstruktiven Verpackungen gewonnen.

In der Spedition setzt ITC Logistic auf Transporte zu Lande, zu Wasser und in der Luft – und das quer durch ganz Europa. „Wir haben 31 internationale Direktlinien pro Nacht, allein in Deutschland greifen wir auf über 94 Depots zu, und in Europa führen wir mehrere Niederlassungen. Wir sind da, wo der Kunde uns braucht", stellt Korth heraus, dessen Unternehmen vor über 40 Jahren gegründet wurde. Diese Kundennähe sei überhaupt ein Pfund von ITC Logistic, schließlich gehe es immer darum, individuelle Lösungen für die Auftraggeber zu finden, die bei Wolf-Peter Korth und seinem Team insbesondere aus der Automobil- und Konsumgüterindustrie und dem Bereich der Telekommunikation stammen. „Dazu gehört unter anderem, dass wir sieben Tage die Woche rund um die Uhr mit unserem Fuhrpark zur Verfügung stehen – wichtige Lieferungen kennen keine Bürozeiten."

Als ausgemachter Logistik-Profi übernimmt ITC sämtliche Aufgaben in Sachen Warenwirtschaft

Als ausgemachter Logistik-Profi übernimmt ITC sämtliche Aufgaben in Sachen Warenwirtschaft, die die Kunden selbst nicht ausüben wollen oder können. „Von der Lagerhaltung bis zum Versand, von der Beschaffung bis zur Echtzeit-Verwaltung, von der Kleinteile-Konfektionierung bis zur Kommissionierung, wozu beispielsweise auch das passgenaue Zuschneiden von sämtlichen Kabellängen gehört: Das ist unser Kerngeschäft", stellt Korth heraus.

Wichtig dabei sei eine moderne IT-Infrastruktur. Kunden erwarteten, dass die ITC-Systeme an ihre eigene IT (und an die der anderen Logistik-Partner, sofern vorhanden) angebunden werden können, um Prozesse zu verschlanken und den Zugriff auf alle Informationen ohne Umwege zu ermöglichen. Das gelingt über ein Web-Tool, mit dessen Hilfe Kunden ihre Warenströme administrieren und Aufträge erteilen können, ob Bestellung oder Lieferung. Korth ist sicher, dass Unternehmen, die keine vernünftige IT vorweisen können, auf Dauer enorme Schwierigkeiten am Markt bekommen werden.

„Unsere Aufgabe ist es, logistische Anforderungen pfiffig zu lösen. Als Mittelständler haben wir hier mehrere Vorteile, unter anderem, dass unsere Entscheidungswege kürzer sind als bei den ganz großen Unternehmen, was sich insbesondere positiv auf die kundenbezogene Flexibilität auswirkt."

„Unsere Messlatte ist die Dauer der Umsetzung von der Problemstellung bis zur prozesssicheren und nachhaltig dokumentierten Lösung. Darin sind wir gut, weshalb wir auch in schwierigen Märkten mit Überkapazitäten selbstbewusst sind", betont Wolf-Peter Korth, der mittlerweile auch Unternehmen bei der Optimierung ihrer Logistik berät. Aus der Praxis für die Praxis, laute der Ansatz. Und das komme bei den Kunden gut an – die übrigens den Impuls für das Beratungsgeschäft geliefert hätten. „Wir haben damit auf eine stetige Nachfrage reagiert."

Gute Berufschancen auf Schiffen und in Häfen

Die Branche sucht händeringend Nachwuchs, zum Beispiel im Schiffsverkehr. Drei Berufsbeispiele.

(rps) Klingt nach Traumjobs: Schiffe zu bauen, auf ihnen zu fahren und sie im Hafen zu entladen. In der Praxis sind der Bootsbauer, der Binnenschiffer und die Fachkraft für Hafenlogistik Ausbildungsberufe, die neben Interesse auch Geschick voraussetzen.

Bootsbauer Die Ausbildung dauert dreieinhalb Jahre und teilt sich in die Fachrichtungen „Neu-, Aus- und Umbau" sowie „Technik". Neben handwerklichem Geschick und technischem Interesse werden auch räumliches Vorstellungsvermögen und Freude am Umgang mit Kunststoff, Holz und Metall vorausgesetzt. Hier können Hauptschüler nach der Gesellenprüfung zusätzlich noch die Fachoberschulreife erlangen. Bootsbauer arbeiten in Boots- und Jachtwerften, Marinas, Bootszulieferbetrieben, Reparaturbetrieben, im Bootsverleih und im Bootshandel.

Binnenschiffer Die Ausbildung zum Matrosen dauert drei Jahre und verlangt handwerkliches Geschick und technisches Interesse. Binnenschiffer transportieren Güter und befördern Personen auf den europäischen Wasserstraßen. Arbeitsplätze sind beispielsweise auf Trockengüterschiffen, Tankschiffen, Schubverbänden, Ausflugs- und Kabinenschiffen oder Fähren. Binnenschiffer sind in alle Bereiche des Schiffsbetriebs eingebunden, an Deck, im Maschinenraum und im Steuerhaus. Nach der Ausbildung kann in Betrieben der Güter- und Personenbeförderung der Binnenschifffahrt, als selbstständiger Partikulier oder bei Binnenhafenbetrieben gearbeitet werden. Eine Qualifizierung zum Steuermann oder Schiffsführer ist durch den Erwerb von Patenten möglich. Binnenschiffer mit Fachhochschulreife können an ihre Ausbildung ein Studium im Bereich der Logistik, der Schiffstechnik oder der Wirtschaft anschließen.

Fachkraft für Hafenlogistik Die Ausbildung dauert drei Jahre. Dazu gehören Kenntnisse im Bereich Güterumschlag von Stück- und Schüttgut von der Be- und Entladung bis hin zur Lagerung. Nach bestandener Ausbildung können Schüler mit Hauptschulabschluss zusätzlich die Fachoberschulreife erwerben.

Klassischerweise übernehmen und kontrollieren Fachkräfte für Hafenlogistik den Warenumschlag im Hafen. Dies umfasst das Handling der ein- und ausgehenden Waren, die Planung, Organisation und Durchführung des Weitertransports oder die sachgemäße Lagerung von Gütern inklusive Kontrolle der Frachtpapiere und Frachtberechnungen. Durch Weiterbildung können sich auch Perspektiven in der Lager- und Verkehrsplanung sowie im EDV-Bereich des Verkehrs- und Speditionswesens ergeben.

Hafenlogistiker kontrollieren den Warenumschlag und planen die Transportabläufe. FOTO: THINKSTOCK/36CLICKS

SAITTA.
GASTRONOMIE & GASTRONOMEHR

LA DOLCE VITA
MIT GIUSEPPE SAITTA.

Giuseppe Saitta steht für erstklassige Gastronomie und Gastronomehr. Ein einzigartiges Genuss Erlebnis italienischer Lebensart für Feinschmecker und Weinschmecker. Und Giuseppe Saitta bietet noch viel mehr: Wein-, Spirituosen- und Spezialitäten Handel, Wein-Proben und -Galas, Charity-Events, Wein- und Gourmet-Reisen und einen exklusiven Catering-Service. Und mit dem Präsent-Service von Saitta können Sie auch Ihre Freunde und Bekannte mit diesem Genuss verwöhnen. Ob zum Geburtstag oder zu Weihnachten – hier findet sich für jede Gelegenheit das passende Geschenk.

SALUMERIA SAITTA
Barbarossaplatz 2
40545 Düsseldorf
Tel. 0211-55 27 11

OSTERIA SAITTA
Alt Niederkassel 32
40547 Düsseldorf
Tel. 0211-57 49 34

PIAZZA SAITTA
Barbarossaplatz 3
40545 Düsseldorf
Tel. 0211-171 51 91

VAVELOCE
Kaiserswerther Straße 253
40474 Düsseldorf
Tel. 0211-45 76 06 30

VAVELOCE DUE
Rethelstraße 143
40237 Düsseldorf
Tel. 0211-64 16 35 37

SAITTA Gastronomie und Gastronomehr finden Sie in Düsseldorf-Oberkassel am Barbarossaplatz, in Düsseldorf-Niederkassel am Nussbaum und an Ihrem PC: **www.saitta.de/www.vaveloce.de**

4 x zahlen =
5 x träumen!

Sylt ist ein Traum – den Sie im Relais & Châteaux Hotel LANDHAUS STRICKER jetzt noch entspannter genießen können. Denn mit dem Insel-Arrangement ‚5 für 4' zahlen Sie nur vier von fünf Übernachtungen. Freuen Sie sich auf fünf Nächte im gemütlichen Einzelzimmer, das Verwöhnfrühstück bis 14 Uhr, die Nutzung der CINEMA LOUNGE, den kostenfreien Bahnhof-Shuttleservice bei An- und Abreise und eine 4-stündige Inseltour mit einem Maserati.

Buchen Sie jetzt Ihre Auszeit von 5 Übernachtungen bereits ab € 540,– für 1 Person im EZ* telefonisch unter 04651 – 88990. Unser kulinarischer Tipp: Reservieren Sie schon heute einen Tisch im Gourmet-Restaurant BODENDORF'S oder SIEBZEHN84. Wir freuen uns auf Sie!

*buchbar ab sofort und nach Verfügbarkeit

LANDHAUS STRICKER
*****S Hotel by Holger Bodendorf

Boy-Nielsen-Straße 10 | 25980 Sylt/OT Tinnum
Tel.: 04651 8899-0 | info@landhaus-stricker.de
www.landhaus-stricker.de