

„Eine der logistisch attraktivsten Regionen“

Interview: Dr. Michael Schröder, Regionalgruppensprecher der Logistik-Bundesvereinigung, blickt auf den Ist-Zustand und aktuelle Entwicklungen

Dr. Michael Schröder ist seit zehn Jahren Dozent an der Berufsakademie Mannheim. Ehrenamtlich engagiert sich der 38-Jährige als Regionalgruppensprecher Rhein/Neckar der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. und ist zudem Projektleiter bei TIM CONSULT, einer Mannheimer Beratungsgesellschaft mit Schwerpunkt Unternehmenslogistik. Im Interview äußert er sich über die Entwicklungen in der Branche.



Dr. Michael Schröder, Regionalgruppensprecher Rhein/Neckar der BVL. BILD: ZG

Wie schätzen Sie die Stärken der Metropolregion Rhein-Neckar als Logistikstandort ein?

Dr. Michael Schröder: Die Metropolregion Rhein-Neckar zählt zu den logistisch attraktivsten Regionen Mitteleuropas. Ursächlich dafür ist zum einen die strategische Lage mit unglaublich guter Anbindung an viele andere europäische Wirtschaftsregionen Europas und zum anderen die Präsenz sowohl bedeutsamer Mittelständler als auch global agierender Konzerne.

Gibt es Unterschiede bei den Verkehrsträgern Straße, Wasser, Schiene und Luft?

Schröder: In leichter Nuancierung schon: Die Metropolregion ist geprägt von zwei schiffbaren Wasserstraßen, Neckar und Rhein, was schon einmal per se eine hohe Standortgunst darstellt, bedenkt man, dass mit den hochentwickelten Binnenhäfen von Gernersheim, über Mannheim/Ludwigshafen bis hin nach Gernersheim der direkte Zugang zu den europäischen Westhäfen besteht. Nicht umsonst gibt es zunehmende Bemühungen der Unternehmen, via Binnenschiff die Güter für den globalen Markt nach Rotterdam zu

transportieren. John Deere ist dafür nur ein Beispiel. Was den Landverkehr betrifft, so ist die Lage der Region im Schnittpunkt der Nord-Süd-Verbindung A 5 respektive A 67 respektive A 61 mit der Ost-West-Achse A 6 ein, wenn nicht der entscheidende Standortvorteil. Damit wird übrigens der Nachteil ausgeglichen, dass die Region bis heute keinen wettbewerbsfähigen Frachtflughafen hat. Mannheim oder auch Speyer definieren sich ja grundsätzlich nur über Passage. Insofern ist Frankfurt Rhein/Main der Frachtflughafen der Region. Anders dagegen die Schiene. Der Mannheimer Güterbahnhof ist einer der leistungsfähigsten und nach Maschen der zweitgrößte der Bundesrepublik. Im Mannheimer Hauptbahnhof halten zudem täglich knapp 180 Züge des Fernverkehrs. Allein dies zeigt die Bedeutung der Schiene für die Region.

Die Logistik ist ein Bereich, den viele Unternehmen outsourct haben. Erwarten Sie durch die Wirtschaftskrise eine Verstärkung dieses Trends?

Lösungsansätze kennenzulernen, darüber zu diskutieren, Erfahrungen auszutauschen und die Bildung eines Logistikknetzwerks für den Mittelstand zu fördern. Das Forum wendet sich an Inhaber, Geschäftsführer, Logistik- und IT-Verantwortliche mittelständischer Unternehmen aus Deutschland und aus den europäischen Nachbarländern.

■ Nähere Informationen finden sich unter www.bvl.de

Schröder: Nein. Die Unternehmen haben ganz andere Sorgen. Jetzt geht es um fundamentale Fragen des Überlebens. Hersteller wie Händler haben mit signifikanten Nachfrageeinbrüchen zu kämpfen. Die Frage, ob durch den Wechsel vom Eigenbetrieb zum Fremdbetrieb, zum Beispiel eines Lagers, 15 Prozent der dort anfallenden Kosten gespart werden können, ist irrelevant. Zumal ein solcher Wechsel üblicherweise mit massivem Misstrauen der eigenen Belegschaft verfolgt wird, was im Moment kein Entscheider verantworten kann. Das Thema Outsourcing wird aber selbstverständlich auch in Zukunft bedeutend sein.

Unternehmen haben heute Zulieferer in der ganzen Welt. Was für Ansprüche stellt das an die Logistik und die Logistikdienstleister?

Schröder: Nun, dass die globale Vernetzung von Güterflüssen heute so hervorragend funktioniert, ist ja gerade den Logistikdienstleistern zu verdanken. Ohne deren organisatorische Vorbereitung und das Investment in Transportmittel, Umschlags- und Lagerstandorte wäre beispielsweise ein Containertransport von günstigen 1000 bis 3000 Euro – je nach Relation – gar nicht darstellbar. Insofern weiß die Branche schon, was zu tun ist. Alles spricht aber dafür, dass „Zeit“ der treibende Faktor der Zukunft sein wird. Hersteller wie Händler werden Waren später, das heißt, näher am Nachfragezeitpunkt der Endkunden, abrufen. Das wird dazu führen, dass die Kombination aus günstigem, aber langsamem Seetransport und teurem, aber schnellem Lufttransport an Bedeutung gewinnt – eine Entwicklung, die übrigens Dubai antizipiert, was deren Milliardeninvestition in Dubai Logistics City erklärt.

Welche Rolle spielt die Informationstechnologie in globalen Logistikprozessen?

Schröder: Die entscheidende. Ohne die rasante Entwicklung der IT-Systeme der letzten 20 Jahre wären die globalen, physischen Wirtschaftsbeziehungen heute nicht möglich – trotz politischer Öffnung der Märkte und trotz der oben angesprochenen günstigen Transportkosten. Allein die Komplexität der Seehäfen, die dortige Steuerung und Verwaltung der Millionen von Containern wäre nicht handhabbar.



Logistische Meisterleistung: In den Lagern gilt es, den Überblick zu behalten. BILD: BVL

Zudem: Ohne moderne IT-Systeme hätten auch Hersteller und Händler gar keine Kontrolle über ihre eigenen Prozesse in entfernten Standorten – sie wären damit von Anfang an viel weniger bereit gewesen, global aufzutreten.

Aus umweltpolitischen Gründen verfolgt die Politik den Weg, möglichst viel Güterverkehr auf Schiene und Wasser zu leiten. Ist dieser Weg erfolgversprechend?

Schröder: Wenn man es richtig macht, ja. Pauschal nein. Zunächst muss man wissen, dass der Anteil des Lkw am Güterverkehr in Deutschland knapp 83 Prozent ausmacht – mit weitem Abstand zur Schiene mit 8,5 Prozent. Allein daran sieht man, dass Straßentransporte auch in absehbarer Zeit für unseren Wohlstand unabdingbar sein werden. Übrigens: Auch der Frankfurter Flughafen hat abgesehen vom Fernbahnhof

und der S-Bahn – keinen Gleisanschluss! Richtig ist aber, dass Unternehmen von sich aus die Chancen passender Dienstleistungen der Schiene rechnen sollten, beispielsweise die des kombinierten Verkehrs. Die Kombination Schiene-Straße kombiniert die Stärken beider Verkehrsträger und ist zudem bei der Fahrplangestaltung weniger schwierig als beispielsweise für einen Einzelwaggon. Was die Wasserstraße betrifft, so sehe ich aufgrund freier Kapazitäten – letztlich auf allen Binnenwasserstraßen – und günstiger Frachtpreise riesiges Potenzial. Allerdings muss sich auch hier der mehrfache Umschlag, das mehrfache Anfassen und auch Zwischenlagern der Güter rechnen. Das kostet Geld – eine Tatsache, die Politiker mangels Fachwissen gerne ausblenden. Mit Heidelberger Druck haben wir übrigens ein regionales Unternehmen, das konsequent seine Fertigprodukte für

den Großteil der Übersee-Kunden seegerecht im Container via Binnenschiff nach Rotterdam transportiert.

Was sind Ihrer Ansicht nach die Verkehrsträger der Zukunft?

Schröder: Alle Verkehrsträger werden auch in Zukunft eine Rolle spielen. Die Zukunft unserer Wettbewerbsfähigkeit wird aber entscheidend davon abhängen, einerseits die jeweiligen Stärken des Verkehrsträgers auszuspielen und andererseits durch intelligentes Verkehrsmanagement den Verkehrsfluss auf diesen zu optimieren. Ansätze, wie das elektronische Koppeln von Fahrzeugen, um Abstände zu minimieren und Geschwindigkeiten zu harmonisieren, oder auch dynamisches Spurmanagement, gibt es bereits. Ich bin übrigens fest davon überzeugt, dass wir zur Nachfragesteuerung die Pkw-Maut benötigen.

Der Airbus A308 oder die „Gigaliner“ auf der Straße: Warum werden die Transportmittel immer größer?

Schröder: In der Betriebswirtschaftslehre spricht man von „Economies of Size“. Damit wird ausgedrückt, dass der Sprung auf eine technologisch höhere Ebene niedrigere Kosten je Outputeinheit verursacht als bei einer älteren, sprich: kleineren Technologie. Konkret ausgedrückt heißt dies hier: Absolut gesehen sind die Kosten für einen Transport von A nach B sowohl beim A380 als auch beim Gigaliner höher als mit einem A340 oder einem Standard-Sattelaufleger. Legt man die Kosten des Transportes wie Start-/Landegebühren, Maut, Treibstoffkosten, Personal etc. jedoch um auf die Anzahl der transportierten Einheiten – auf die Paletten, Pakete usw. –, so sind die Kosten pro transportierter Einheit nun wesentlich geringer. *imp*

3. Mittelstandsforum der BVL in Mannheim

■ Am 23. April findet das 3. Mittelstandsforum der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in der Kunsthalle Mannheim statt. Die Regionalgruppe Rhein/Neckar der BVL bietet hiermit eine Plattform speziell für mittelständisch geprägte Unternehmen.

■ Das Mittelstandsforum Mannheim bringt **Experten aus Logistik und Mittelstand** in einem kreativen Umfeld zusammen, um logistische