

Logistik am Niederrhein

Eine Branche in Bewegung

Ob Maschinenteile, Nahrungsmittel oder Babymützchen – ohne Logistik geht nichts. Mehr als 10.000 Unternehmen im Rheinland erwirtschaften in Zeiten des wachsenden Online-Handels einen Jahresumsatz von rund 20 Mrd. Euro und bieten 210.000 Menschen eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung.

Kaum eine Branche hat eine so starke Präsenz in der Öffentlichkeit wie die Logistik. Ihre naturgemäß großen Standorte – meist auf der vielzitierten „grünen Wiese“ – sind unübersehbar. Ihre Lkw sind tagtägliche Begleiter auf den Autobahnen. Und in den Innenstädten und Vororten ist eine Vielzahl kleinerer Transporter unterwegs, deren Fahrer die Waren bis zur Haustür bringen. Das ist die eine Seite. Die andere Seite, das Fehlen öffentlicher Wahrnehmung, beschreibt Gregor Suwelack so: „Wer vor einer Logistikimmobilie steht, der steht vor einer ‚Black Box.‘“ Anders gesagt: Der Laie hat keine Ahnung, was im Inneren des Gebäudes passiert. Dabei sind die Hintergründe ebenso spannend wie komplex. „Wer per Laptop vom Sofa aus etwas bestellt, setzt mit einem Mausklick eine ganze Maschinerie in Bewegung“, sagt der Geschäftsführer von TechnoCargo Logistik mit 250 Mitarbeitern am Standort Neuss. Und zwar eine hochmoderne Maschinerie: „Ging man früher, überspitzt gesagt, mit der Karteikarte ins Lager, wird die Wa-

re heute am Bildschirm gesucht“, so Suwelack. Der Logistiker sei inzwischen sowohl mit dem Produzenten in der Industrie als auch mit dem Empfänger elektronisch vernetzt. Nicht nur aus diesem Grund bedeutet Logistik im Jahr 2014 weitaus mehr als „von A nach B“.

Transportaufkommen: Mehr als 530 Mio. t auf der Straße

Nach Angaben der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft liegt das Transportaufkommen im Rheinland allein auf den Straßen bei mehr als 530 Mio. t (Quell- und Zielverkehr). Auf den Schienen sind es insgesamt an die 9,5 Mio. t, auf dem Wasser werden rund 100 Mio. t bewegt. Das genannte Jahresaufkommen der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn hat ein Gesamtvolumen von fast 840.000 t Fracht und Post. Mehr als 10.000 Unternehmen nennen die Logistik als Kernkompetenz. Der Steuerbare Logistikumsatz in der Großregion liegt bei 20

Mrd. Euro. Wichtige Branchen für diesen Wirtschaftszweig sind vor allem die Konsumgüterindustrie und der Maschinenbau. Auch die Automobilindustrie und die Chemische Industrie gehören dazu. Beispiel B+K Group in Krefeld (etwa 180 feste Mitarbeiter): „Wir beliefern Vertragswerkstätten mit Ersatzteilen und Autozubehör und stellen die Ware auch direkt passend zusammen“, erklärt B+K-Chef Lothar Krengel. „Für die Chemie haben wir Lkw so gebaut, dass wir sie direkt ans Ende der Produktion stellen und die Produkte in Empfang nehmen können.“ Auch für Einzelhandelskonzerne sind die Krefelder tätig. Ein großer Teil der Waren kommt aus Rotterdam und Antwerpen über den Rhein „ins Innere Europas“, wie Krengel sagt.

„Der Niederrhein ist, wie auch das gesamte Rheinland, als Hinterlandregion der Westhäfen schon seit 2.000 Jahren ein Wirtschaftsraum mit einem sehr hohen Grad logistischer Aktivität“, sagt Prof. Dr. Otto Jockel, Fachmann an der Hochschule Neuss. „Nach wie vor kreuzen sich hier bedeutende Handelswege.“ Diese wichtigen Wege werden heute TEN-Korridore genannt, die Abkürzung steht für „Trans European Network“. „Und zwei der neun europäischen TEN-Korridore, der Rhine-Alpin- und der North Sea-Baltic-Korridor, verlaufen durch das Rheinland“, so Jockel. Das bedeute, dass hier dem besonders hohen Frachtaufkommen durch eine besonders hohe Dichte an Verkehrsinfrastruktur Rechnung getragen werde.

Neuansiedlungen: Zalando und Asics ziehen an den Niederrhein

„2014 wird bei künftigen Rückblicken wohl als das erfolgreichste Jahr in Bezug auf logistische Ansiedlungen und Bautätigkeiten in die Krefelder Jahreschroniken eingehen.“ Diese Meinung

LKW-VORRANGROUTEN

Die IHK-Initiative Rheinland (IIR) spricht sich für ein Netz von Lkw-Vorrangrouten im Rheinland aus. Damit greifen die rheinischen Industrie- und Handelskammern auf ein System zurück, das bereits im Ruhrgebiet erfolgreich umgesetzt worden ist. Damit Lastkraftwagen mit ihren Aufbauten nicht an zu niedrigen Brückenunterführungen scheitern oder sich wegen fehlender Ortskenntnisse ihren Weg durch Wohngebiete suchen, ist im Ruhrgebiet ein Netz von Lkw-Vorrangrouten entwickelt worden, das in die neueste Generation der Lkw-Navigationssysteme Eingang findet und die Lkw-Fahrer auf schnellstem Weg zum Zielort führt. „Für die Wirtschaft, aber auch für die Städte am Mittleren Niederrhein ist das eine große Chance, die Probleme rund um das Thema Lkw-Verkehr zu entschärfen“, erklärt Bernd Neffgen, Geschäftsführer des Bereichs Standortpolitik der IHK Mittlerer Niederrhein. Vor allem die in Mönchengladbach, Neuss und Krefeld eingerichteten Umweltzonen und Lkw-Durchfahrtsverbote stellen für einige Unternehmen ernstzunehmende Restriktionen dar, weil die uneingeschränkte Erreichbarkeit erschwert wird. Neffgen: „Das diskutierte System würde dafür sorgen, dass auch ortsunkundige Fahrer die hiesigen Betriebe problemlos anfahren können und nicht in den Städten umherirren. Das spart Zeit und Kosten und schont die Umwelt.“



Foto: Jochmann

Alles im Fluss: Angelika Kintzel-Musytschuk scannt im Neusser Logistikunternehmen TechnoCargo Ware, die auf die Reise zum Kunden geschickt wird.

vertritt Andreas Struwe von der Wirtschaftsförderung (WFG) Krefeld. Der Sportartikelhersteller Asics habe im dritten Quartal das neue europäische Logistikzentrum mit mehr als 72.000 qm Hallenfläche im Süden der Stadt in Betrieb genommen. Der dänische Logistikkonzern DSV baue derzeit nebenan eine neue Anlage mit 50.000 qm Hallenfläche und einer Büroeinheit für mehr als 600 Mitarbeiter. „Und in Uerdingen hat die Siemens AG ebenfalls in diesem Jahr auf einem 10 ha großen Grundstück neue Logistikhallen für die Teileversorgung der Schienenfahrzeugproduktion errichtet.“

Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG) für den Kreis Viersen nennt als bedeutende Neuansiedlung der jüngeren Vergangenheit unter anderem die Logistikkentrale von Hermes in Willich.

„Die größte Ansiedlung der vergangenen Jahre war sicherlich die von Zalando im interkommunalen Gewerbegebiet Mönchengladbach-Jüchen“, sagt Jürgen Steinmetz, Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG) Rhein-Kreis Neuss und Vorsitzender der Logistikregion Rheinland – einem Verein, der sich die Weiterentwicklung und Stärkung des Rheinlands als eine der führenden Logistikregionen Europas zum Ziel gesetzt hat. „Doch auch andere Ansiedlungen“, so Steinmetz weiter, „wie die von Fiege in Neuss oder die Erweiterung des europäischen Distributionszentrums von 3M in Jüchen sowie das Distributionszentrum Dachser, ebenfalls in Neuss, haben unsere Region als Logistikstandort gestärkt.“ Sein Kollege Dr. Ulrich Schückhaus von der Gladbacher Wirtschaftsförderungsgesellschaft WFMG nennt neben Zalando die stadtinterne Verlagerung

mit Expansion von Raben Logistics sowie Esprit/Fiege und DHL/Primark. Zalando und DHL hätten zwischenzeitlich sogar weitere Optionen zur Expansion gezogen.

Marktlage: Wettbewerb wird härter

„Wir haben derzeit eine verstärkte Anfrage“, sagt Heiner Hoffmann von Nellen & Quack Logistik in Mönchengladbach. Die GmbH hat bereits Probleme, die Nachfrage zu befriedigen, „weil uns die Kapazitäten fehlen“. Das Traditionsunternehmen mit 250 Mitarbeitern setzt daher auf Wachstum in der Fläche: „Wir haben gerade das alte Bürogebäude abgerissen und arbeiten derzeit in Containern“, erzählt Geschäftsführer Hoffmann. Der so geschaffene



Die Logistikfachkräfte von morgen (v.l.): Jeffrey Moch (Fachinformatiker, Bereich Systemintegration), Denis Brütigam (Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistung), Lisa Tomm (Kauffrau für Speditions- und Logistikdienstleistung), Lukas Schecher (Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistung), Andy Yosef Al Auna (KfZ-Mechatroniker) und Thilo Priester (Berufskraftfahrer) absolvieren eine Ausbildung bei TechnoCargo.

Platz dient der Erweiterung der Umschlagfläche. Bis zum Frühjahr soll alles fertig sein. Das Unternehmen investiert dafür 7 Mio. Euro. Nellen & Quack, die auch in Viersen-Mackenstein präsent sind, haben Transport und Lagerung als Schwerpunkte. Dazu gehört die Veredelung von Handelsgütern. „Zum Beispiel kommen aus Asien technische Geräte, die wir unter anderem mit Aufklebern und Tüv-Bescheinigungen versehen müssen“, erklärt Heiner Hoffmann.

Eine aktuell „eher ruhige Marktlage“ beobachtet Christoph Kleine, der die Grevenbroicher Spedition Kleine in vierter Generation führt. „Wir haben noch gut zu tun, aber wir merken, dass der Wettbewerb härter wird“, sagt der Geschäftsführer des Betriebs mit 280 festen Mitarbeitern. Man spreche von einer sogenannten abgeleiteten Nachfrage: „Wenn die Wirtschaft insgesamt weniger Aufträge hat, spüren wir das unmittelbar.“ Die grundsätzliche Herausforderung für die Spedition sei dabei, dass sie stets ein Stückgut-Netzwerk für ihre Kunden vorhal-

ten müsse, auch wenn die Gütermenge konjunkturell nachlasse. „So fahren wir jede Nacht 40 Depots allein in Deutschland an. Ein solches Netzwerk stellt enorme Fixkosten dar.“ Das klassische Stückgut ist in der Regel größer als ein normales Paket, aber kleiner als eine komplette Lkw-Ladung. In Gewicht ausgedrückt: alles zwischen 30 kg und etwa 5 t.

Arbeitsplätze: 210.000 Menschen sind im Rheinland beschäftigt

Dem negativen Ruf der Logistik – „wenig Arbeitsplätze, viel Flächenverbrauch“ – hält Jürgen Steinmetz von der WFG des Rhein-Kreises Neuss entgegen: „Heute haben Logistikzentren eine Arbeitsplatzdichte, die mit dem produzierenden Gewerbe vergleichbar ist. Alleine im Rheinland sind 210.000 Menschen in der Logistik sozialversicherungspflichtig beschäftigt – dies entspricht 9 Prozent aller Beschäftigten. Die noch bestehenden Vorurteile können mit

solchen Zahlen gut widerlegt werden.“ Allein beim Online-Händler Zalando sind nach eigenen Angaben mittlerweile 1.000 Vollzeitkräfte am Standort Mönchengladbach angestellt. „In der Folge dieser Ansiedlung wurden auch bei Zulieferern und Dienstleistern von Zalando neue Arbeitsplätze in der Region geschaffen, etwa bei DHL im Regiopark“, sagt Unternehmensvertreter Matthias Ernst. Die Agentur für Arbeit Mönchengladbach hat dies im Sommer als „Zalando-Effekt“ am Jobmarkt beschrieben. „Neben den Fachexperten im kaufmännischen und technischen Bereich des Standorts bietet Zalando insbesondere gute Einstiegsmöglichkeiten im gewerblichen Bereich für Menschen, die es ansonsten schwer haben, im ersten Arbeitsmarkt Fuß zu fassen – aufgrund von geringer Qualifikation, hohem Alter oder Langzeitarbeitslosigkeit.“

Mitarbeiter: Wettbewerb um Personal

Christoph Kleine, Chef der gleichnamigen Spedition, ist der Meinung, dass es nichts bringe, über den sogenannten Fachkräftemangel zu jammern: „Unsere Devise im Unternehmen ist: Wer attraktiv aufgestellt ist, hat auch keinen bedrohlichen Mangel zu fürchten. Und wir stehen nach eigener Einschätzung deutlich attraktiver da als der Branchendurchschnitt. Als traditionsreiches Familienunternehmen legen wir zum Beispiel größten Wert auf ein gutes Arbeitsklima und investieren in Aus- und Weiterbildung.“ Allerdings merken auch die Grevenbroicher, dass gute Fachkräfte immer schwieriger zu finden sind. „Es herrscht eben nicht nur ein Wettbewerb um Kunden, sondern auch um Mitarbeiter“, sagt Kleine. „Das gilt besonders für unsere Branche, deren Ruf zwar besser geworden, aber immer noch nicht hervorragend ist.“ Er betont die hohe Bedeutung des Personals: „Ein guter Service ist für uns und unsere Kunden enorm wichtig. Und den bekommt man nur mit fähigen und motivierten Mitarbeitern. Auch der sogenannte ungelernete Arbeiter muss bei uns einiges draufhaben, zum Beispiel mit mobiler EDV umgehen können.“

Viele Unternehmen im Logistikbereich bilden daher selbst aus, so auch die auf Sanitär, Heizung und Klima spezialisierte TechnoCargo GmbH & Co. KG, deren beide Gesellschafter Vaillant und Fiege sind. Im zweiten Lehrjahr ist Lisa Tomm. Die 22-jährige Neusserin macht bei TechnoCargo eine Ausbildung zur Kauffrau

>> Heute haben Logistikzentren eine Arbeitsplatzdichte, die mit dem produzierenden Gewerbe vergleichbar ist. <<
Jürgen Steinmetz, Vorsitzender der Logistikregion Rheinland

für Speditions- und Logistikdienstleistung. Obwohl sie sehr zufrieden ist, warnt sie potenzielle Azubi-Kandidaten davor, die Arbeit in der Branche auf die leichte Schulter zu nehmen. „Es ist schon ein stressiger Beruf“, sagt Lisa Tomm. So müsse sie zum Beispiel binnen weniger Stunden den Transportverkehr für den kommenden Tag planen. „Und wenn ich dabei nicht schnell genug bin, rufen die Kollegen aus dem Lager an und fragen nach.“ Azubi Thilo Priester zieht es dagegen auf die Piste: „Ich interessiere mich schon lange für den Beruf des Kraftfahrers“, sagt der 21-jährige Düsseldorfer. Nach einer Woche Praktikum auf dem Beifahrersitz hat er sich für die Lehre entschieden. „Das passt zu mir, ich bin gerne in anderen Städten und Ländern unterwegs.“

Zukunft: Logistik wird weiter wachsen

Dr. Ulrich Schückhaus von der WFMG ist davon überzeugt, dass die Logistik insgesamt und damit auch am Niederrhein weiter wachsen wird.

„Einer der wesentlichen Treiber wird dabei der E-Commerce sein – Zalando und Amazon sind hier große Vertreter, die bereits am Niederrhein ansässig sind.“ Damit einhergehen wird, wie aus der Branche zu hören ist, eine Arbeitszeit-Verschiebung. Die meisten Online-Bestellungen werden am Wochenende getätigt. Und zwar mit der Erwartungshaltung, dass die bestellten Dinge – ob Babymützchen, Tennisschläger oder Küchenlampe – bereits am kommenden Montag oder Dienstag geliefert werden. „Wir kommen mit Logistiktagen von montags bis samstags nicht mehr hin“, sagt Gregor Suwelack über die Konsequenzen des rund um die Uhr geöffneten digitalen Kaufhauses.

Ein weiteres Zukunftsthema ist „Green Logistics“. „Der gesellschaftliche Druck, nachhaltiger zu wirtschaften, wird zunehmend auch für Unternehmen ein nicht zu vernachlässigender Marktfaktor“, erklärt Prof. Dr. Otto Jockel von der Hochschule Neuss. „Insbesondere Konsumgüterhersteller müssen sich wohl darauf einstellen, dass ihre CO₂-Bilanz künftig die Kaufentscheidungen ihrer Kunden stärker be-

LKW-MAUT

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut, die seit 2005 erhoben wird, lagen im vergangenen Jahr bei rund 4,39 Mrd. Euro. Die Maut-einnahmen fließen, so das Bundesverkehrsministerium, „gemäß § 11 Bundesfernstraßenmautgesetz abzüglich der Systemkosten und der Harmonisierungsmaßnahmen für das Gewerbe vollständig und zweckgebunden in den Erhalt und den Neubau des Bundesfernstraßennetzes“.

einfließen wird. Die Folge ist, dass Unternehmen sehr proaktiv ihre eigenen Logistikstrukturen und die ihrer Dienstleister CO₂-effizienter gestalten.“ Das passiere zum Beispiel durch eine Neufestlegung der Anzahl und Art der Lager und des Verpackungsaufwands. Speziell für den Agrar- und Lebensmittelsektor wurde das Projekt „Green² – Green Logistics in Agrobusiness“ ins Leben gerufen, bei dem die Hochschule Niederrhein eine wesentliche Rolle spielt. Güterströme und Durchgangsverkehre werden



Auch bei der Spedition Kleine in Grevenbroich hat die Geschäftsführung bemerkt, dass guter Nachwuchs rar ist.

untersucht, Logistikprozesse auf ihre Energieeinsparungspotenzialen hin durchleuchtet.

Eine große Herausforderung der kommenden Jahre ist der Zustand der Infrastruktur: „Wir brauchen jetzt mehr Geld für Brücken, Schienen und Straßen im Rheinland. Wenn die Politik nicht endlich handelt, werden wir den Verfall der Infrastruktur nicht mehr stoppen können.“ So beschreibt Kurt Schmitz-Temming, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Bonn und Projektleiter Verkehr der IHK-Initiative

Rheinland, die Situation. Neben dem Quell- und Zielverkehr werden die Seehafenhinterlandverkehre aus den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) die Entwicklung des Güterverkehrs weiter antreiben.

Die rasante Entwicklung des Güterumschlags in den ZARA-Häfen von derzeit 763 Mio. auf 1,24 Mrd. t in 2030 werde auch unmittelbare Auswirkungen auf die Seehafenlandverbindungen haben: Im grenzüberschreitenden Güterverkehr Belgien-Niederlande-Deutschland, so die

Prognose, wird die Anzahl der Güterzüge von derzeit täglich 249 bis zum Jahr 2025 auf 525 zunehmen, die Anzahl der Lkw von derzeit zirka 36.000 auf dann 80.000 Einheiten pro Tag. „Um vom zunehmenden Warenverkehr zu profitieren, ist es wichtig, weiterhin geeignete Flächen für Neuansiedlungen zur Verfügung zu stellen und die Infrastruktur sicherzustellen beziehungsweise auszubauen“, betont WFMG-Chef Schückhaus. Dies könne beispielsweise über neue KV-Terminals („kombinierter Verkehr“) in der Region geschehen, wo Ware umgeschlagen und auch weiterverarbeitet werde.

Last but not least ist die Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Punkt: „Der Logistikbereich konnte bisher keine Emotionen wecken. Aufgrund seiner bedeutenden Leistungen für die Gesamtwirtschaft wäre ein positiveres Image wünschenswert“, sagt Armin Feemers, Geschäftsführer der WILMS Tiefkühl-Service GmbH, einem Logistikunternehmen für temperaturgeführte Lebensmittel und Waren in Niederkrüchten. „Hinderlich ist vielleicht die oftmals verborgene Tätigkeit der Logistiker. Gelingt der Blick hinter die Kulissen, so entdeckt man oft ausgeklügelte Abläufe, die – zumindest für mich – spannender sein können als das eigentliche Kerngeschäft des jeweiligen Unternehmens“, so Feemers.

Daniel Boss

PARTNER DER LOGISTIKWIRTSCHAFT

Die IHK Mittlerer Niederrhein ist in vielen Bereichen Partner der Logistikunternehmen in der Region.

Prüfung und Beratung: Die Industrie- und Handelskammern sind vom Gesetzgeber damit beauftragt worden, die Prüfungen für Berufskraftfahrer, für Gefahrgutfahrer und für Gefahrgutbeauftragte durchzuführen. Außerdem sind die IHKs für Unternehmerprüfungen in den Bereichen gewerblicher Güterkraftverkehr, Linien- und Reisebusgewerbe sowie Taxi- und Mietwagenverkehr zuständig. Die IHK-Experten beraten die Unternehmen bei Fragestellungen zu diesen Themengebieten gerne.

Förderberatung: Kleine und mittlere Unternehmen des Transportgewerbes können Zuschüsse von Bundesamt für Güterverkehr für die Einrichtung von Ausbildungsplätzen und die Weiterbildung ihrer Mitarbeiter bekommen. Voraussetzung dafür ist, dass das Un-

ternehmen Halter oder Eigentümer von mautpflichtigen Lkw ist. Die IHK berät interessierte Unternehmen dazu.

Ansprechpartner bei der IHK für die Unternehmen der Transportwirtschaft ist Wolfgang Baumeister.



Tel. 02151 635-343
E-Mail: baumeister@krefeld.ihk.de

Ausbildung: Die IHK Mittlerer Niederrhein nimmt Prüfungen in verschiedenen Logistikberufen ab: Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistung (Ausbildungsdauer: 36 Monate), Berufskraftfahrer/-in (36 Monate), Fachlagerist/-in (24 Monate), Fachkraft Lagerlogistik (36 Monate), Fachpraktiker/-in im Lagerbereich (24 bzw. 36 Monate). Außerdem berät die IHK Jugendliche bei der Suche nach einem Ausbildungsplatz, bietet eine bundesweite Lehrstellenbörse an ([lenboerse.de\) und steht auch den Logistikunternehmen bei Fragen rund um das Thema Ausbildung zur Seite.](http://www.ihk-lehrstel-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Weiterbildung: Die IHK-Weiterbildung hat eine Reihe von Lehrgängen im Angebot: Grundlagen der Logistik im Unternehmen, Vorbereitungslehrgang: Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistungen (Kompakt-Intensiv-Training), Geprüfte/r Fachkaufmann/-frau Einkauf und Logistik (IHK) – Fachrichtung Logistik (Kompakt-Intensiv-Training), Geprüfte/r Fachkaufmann/-frau Einkauf und Logistik (IHK) – Fachrichtung Einkauf (Kompakt-Intensiv-Training), Grundlagen der Fahrzeug- und Fuhrparkverwaltung. Details zu den einzelnen Seminaren und Lehrgängen sind im Internet zu finden.



Tel. 02151 635-455
www.weiterbildung-ihk.de