Mitteldeutsche Zeitung
21. Oktober 2002

Bundesvereinigung Logistik: Verband sieht Nachholbedarf-Forderung nach Netzwerken

Kooperation entlastet Betriebe und Straßen

„Wer eine neue Küche kauft, der erwartet nicht nur dass sie ihm ins Haus geliefert wird", sagt Joachim Kund. „Er verlangt auch, dass sie vollständig und pünktlich ankommt, sie fachgerecht montiert wird.

„Wie bei diesem Beispiel sei es auch bei Wirtschaftsbeziehungen zwischen Betrieben. „Logistik heißt nicht nur Transport von A nach B, sondern ist eine komplette Dienstleistung", erklärt der Regionalgruppen-Sprecher Sachsen-Anhalt der Bundesvereinigung Logistik e.V.

Chef arbeitet mit

Gerade auf diesem Gebiet hat der Osten nach Ansicht Kunds Nachholbedarf. Während sich in den alten Bundesländern zunehmend Netzwerke gebildet hätten, gebe es in den neuen Ländern viele kleine Transport- und Speditionsunternehmen, die als Einzelkämpfer arbeiten und den gewachsenen Ansprüchen kaum noch gerecht werden können.

Allein in Sachsen-Anhalt, so schätzt Kund, gibt es derzeit rund 5000 mittelständische Transport- und Speditionsunternehmen, bei denen oft der Chef selbst am Lenkrad sitzt. „Immer mehr dieser Unternehmen werden nicht allein wegen der Ökosteuer und der neuen Lkw-Maut keine Zukunft haben", sagt er voraus. Diese neuen Belastungen werden nach seiner Meinung das Sterben in der Branche nur beschleunigen. Hauptproblem sei es, dass die Unternehmen sich als harte Konkurrenten, nicht aber als potenzielle Partner sehen. Allein aber könnten sie mit den großen Logistikern nicht mithalten.

Als Beispiel nennt er einen Betrieb, der seine Waren mit eigenem Fuhrpark in mehr als 100 Vertriebsstellen bringt. Die Produktion des Unternehmens sei Wirtschaftlich, die Produkte seien gut. Doch auf dem Weg ins Werk zurück fahren leere Autos durch Deutschland. „Das aber kann sich heute niemand mehr leisten, sagt Kund und verweist auf Branchen, wo es längst intelligente Lösungen gibt, logistische Probleme zu lösen.

Dazu gehören gut funktionierende Netzwerke in der Automobilbranche, wo sich Zulieferer zum Beispiel in Sachsen und Sachsen-Anhalt zusammengeschlossen haben, damit Autoteile ohne große Lagerhaltung flexibel und pünktlich an die Autofabriken geliefert werden. So etwas, betont Kund, „brauchen wir auch in anderen Branchen".

Solche Netzwerke haben laut Kund auch einen verkehrspolitischen Aspekt: Prognosen zufolge wird der Güterverkehr im Zuge der EU-Osterweiterung bis 2015 um 60 Prozent zunehmen. Da könne der Straßenbau nicht mithalten. Nötig seien intelligente Lösungen, die zugleich dafür sorgen, dass Verkehr minimiert wird, die Straßen entlastet werden und die Unternehmen damit zugleich wirtschaftlicher arbeiten. „Die Politik fördert großzügig Industrieansiedlungen, der Bund baut Autobahnen. Doch von der Förderung von Logistikunternehmen hört man kaum etwas. „Aber die Schaffung von intelligenten Umschlagplätzen zwischen Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr werde immer wichtiger.

Ideale Voraussetzung

Dies, so Kund sei die eigentliche Herausforderung auch für regionale Politik. „Gute logistische Standortbedingungen werden im Wettbewerb der Regionen immer wichtiger und schaffen

damit auch Arbeitsplätze." Kund denkt dabei nicht nur an große Güterverkehrszentren, wie eines zumindest im Ansatz bei Leipzig entstanden ist, sondern auch an kleinere Umschlagplätze zwischen Bahn und Schiene. Ein Beispiel sei der Hafen Halle-Trotha , der als so genannte trimodale Schnittstelle zwischen Schiff, Lkw und Bahn ideale Voraussetzungen bieten würde. „Damit der Hafen diese Funktion erfüllen kann, muss der Saaleausbau vollendet werden", formuliert Kund eine Forderung an die Politik.