

In Fahrt

Das Transportgewerbe ist der drittgrößte Wirtschaftszweig

Von Hans-Willy Bein

Düsseldorf – Mit Erich Staake zu diskutieren, ist nicht einfach. Kommt das Gespräch auf das Thema Logistik, ist der Redefluss des Duisburger Hafenchefs kaum zu stoppen. Staake schlägt den Bogen vom „Seehinterlandverkehr“ zur „Kontraktlogistik“ und erwähnt ganz nebenbei, dass in Duisburg 2006 die Rekordzahl von 787 000 TEU umgeschlagen wurden. TEU ist ein Maß für die Ladekapazität von Containerschiffen. „Die Leistung der Logistikbranche wird völlig unterschätzt“, klagt Staake. Zu Unrecht. Das Marktvolumen der Branche beträgt nach Erhebungen von Peter Klaus, Leiter der Fraunhofer Arbeitsgruppe für Technologie der Logistik-Dienstleistungswirtschaft ATL in Nürnberg, annähernd 170 Milliarden Euro. Damit rangiert der Wirtschaftszweig hinter Automobilindustrie und Gesundheitswesen auf Platz drei, gleichauf mit dem Maschinenbau.

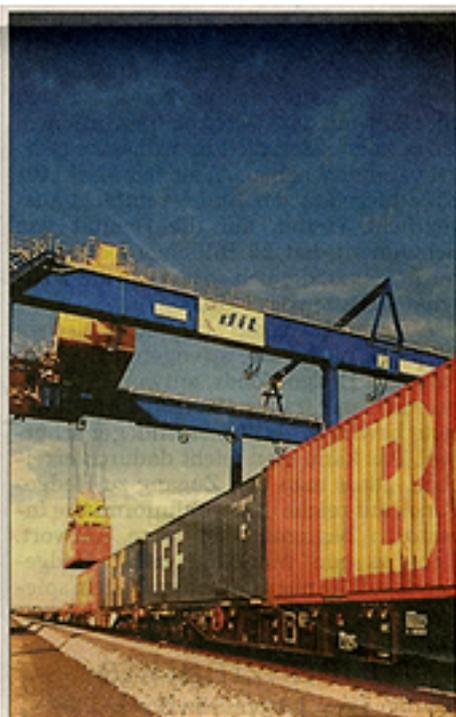
Ideale Lage in Duisburg

„Die Suche nach Logistikstandorten in Deutschland ist qualvoll“, sind sich Staake und Schenker-Chef Hans-Jörg Hager, einig. Die Kommunen warteten mit großen Flächen auf die Ansiedlung der Industrie. Aber die Firmen kämen nicht, weil sie ihre Werke lieber in Polen oder direkt in Asien bauten. Das aber treibe das Transportgeschäft nur weiter an, sagt Hager der *Süddeutschen Zeitung*. Seit Jahren wächst die Logistikbranche stark, wobei Dienstleister überdurchschnittlich gut abschneiden. Schon lange geht der Trend dahin, nicht nur den reinen Transport anzubieten, sondern den Waren der Kunden den letzten Schliff zu geben. Der Logistiker überwacht etwa für Autokonzerne oder Maschinenbauer den Ersatzteilbedarf und liefert zeitgenau die vormontierten Teile oder spielt Software auf Computer auf. In der Branche wird die Arbeitsteilung zwischen Hersteller und Transportunternehmen als Kontraktlogistik bezeichnet.

Nach Berechnungen von Klaus setzen Logistikdienstleister in Deutschland inzwischen 80 Milliarden Euro um. Das Geschäftsvolumen der industrie- und handels-eigenen Werkslogistik gibt Klaus mit 90 Milliarden Euro an. Insgesamt ist der Markt stark zersplittert. Die führenden zehn Unternehmen der Branche kommen auf knapp 20 Milliarden Euro. Neben den an Zukäufen interessierten Marktführern mischen auch Finanzinvestoren bei der Neuordnung kräftig mit. Auftakt der Fusionswelle war die Übernahme des britischen Unternehmens Exel durch die Deutsche-Post-Tochter DHL 2005 für 5,5 Milliarden Euro und der Erwerb des US-Unternehmens Bax durch die Deutsche-Bahn-Tochter Schenker. Dann stieg der britische Finanzinvestor 3i bei ABX Logistics ein, der Tochter der belgischen Bahn, und schließlich übernahm der Investor Apollo die niederländische Bahn-Tochter TNT Logistics.

Global vertreten sind in der Kontraktlogistik nur vier oder fünf Unternehmen. Neben DHL zählt Schenker zu den Unternehmen in Europa mit dem dichtesten Transportnetz. Das Unternehmen bildet zusammen mit Railion und Intermodal die Logistiksparte der Deutschen Bahn, die ihren Güterverkehr im vergangenen Jahr um 15 Prozent auf über 17 Milliarden Euro steigern konnte. Schenker steht allein für mehr als 13 Milliarden Euro. Um sich für das stürmische Wachstum zu rüsten, sucht Schenker nach neuen Standorten. Auf dem Duisburger Hafengelände entsteht derzeit ein neues Logistikterminal. Fast elf Millionen Euro investiert die Bahn-Tochter in ein 3000 Quadratmeter großes Warenumschlagzentrum und ein 1800 Quadratmeter großes Lager. Voraussichtlich zum Jahreswechsel wird das Terminal die Geschäftsstelle von Schenker am langjährigen Hauptsitz in Mülheim/Ruhr ersetzen.

„Duisburg hat eine ideale Lage und ist für den Verkehr auf Schiene, Wasser und Straße optimal eingerichtet“, sagt Schenker-Chef Hager. Die Standortwahl hat strategische Gründe. Bei wachsendem Containerverkehr werden die großen Seehäfen nach seiner Einschätzung bald verstopfen und es sei mit stark steigendem Zulieferverkehr aus Rotterdam und Hamburg nach Duisburg zu rechnen. 1998 hatte die Duisburger Hafen AG das 265 Hektar große Gelände des ehemaligen Krupp-Stahlwerks Rheinhausen übernommen und unter dem Namen Logport für die Ansiedlung von Logistikunternehmen erschlossen. 85 Prozent des Areals seien inzwischen vermarktet, schwärmt Hafen-Chef Staake.



Container-Umschlag im Duisburger Hafen. Die Logistikbranche wächst kräftig. Foto: Logport