

Die Logistikbranche gehört zu den Gewinnern der Globalisierung. Sie wird in den kommenden Jahren deutlich schneller wachsen als die Weltwirtschaft. Doch der Wettbewerb in dem Industriezweig wird zunehmend rauer. Global tätige Konzerne treten an gegen mittelständische Spezialisten

VON ANDRE TAUBER

Die Containerbrücken des Hamburger Burchardkais warten bereits auf die „Don Giovanni“. Kurz nachdem das Schiff um 3.28 Uhr anlegt, krallen sich die Hafenkräne die Container. In einer Stunde heben sie 94 Stück auf den Kai. Von dort werden sie weiter zum Bahnhof transportiert und auf Ganzzüge verladen. Zwölf Stunden später erreichen sie Prag.

Im Schnitt rollen fünf solcher Züge am Tag nach Tschechien – und sie fassen immer mehr Waren. Das Transportvolumen der Hamburger Hafenbahn lag im ersten Halbjahr 16,1 Prozent über dem des Vorjahrs. Hamburg ist für Mittel- und Osteuropa das Tor nach Schanghai und Hongkong geworden – ein Argument, mit dem der Hafenbetreiber HHLA derzeit bei Investoren für den Börsengang wirbt.

Der globale Wert aller Handelsexporte stieg im vergangenen Jahr um 15 Prozent auf 11 760 Mrd. \$. Die Exporte Chinas nahmen um 22 Prozent zu. Davon profitiert eine ganze Kette an Dienstleistern: Spediteure, die Stückgut ins Landesinnere fahren, Dienstleister, die Waren lagern, umpacken, überprüfen oder gar weiterverarbeiten, bis sie ausgeliefert werden. Nicht zuletzt Experten, die diese gewaltigen Warenströme koordinieren.

Die deutschen Logistiker erwirtschaften gewaltige Umsätze. Rund 189 Mrd. € haben sie im vergangenen Jahr umgesetzt, heißt es in einer Studie des Fraunhofer-Instituts, die zum Deutschen Logistik-Kongress, der am 17. Oktober in Berlin beginnt, veröffentlicht wird. Das entspricht einem Wachstum von acht Prozent.

Die Giganten der Branche nutzen die Gunst der Stunde, um weltweite Netze um den Globus zu spannen. „Im Transportgewerbe braucht man Größe und Volumen, um erfolgreich zu sein“, erklärte Kühne+Nagel-Mehrheitseigner Klaus-Michael Kühne kürzlich seine Strategie. Das Unternehmen sucht intensiv nach

weiteren Zukunftsmöglichkeiten im Landverkehr. Es will alle Dienstleistungen aus einer Hand anbieten: Aufs Schiff, runter vom Schiff, hin zum Kunden – die Schweizer wollen an allen Wertschöpfungsketten beteiligt sein. Konzerne wie DHL oder Schenker sind das schon länger.

Die Strategie ist gut, sagen Experten. „Das ganze großräumige Geschäft über die Netzwerke wird über große Carrier gemacht“, sagt John Eke vom Beratungsunternehmen Exxent Management. „Wenn Sie nach Asien wollen, dann kommen Sie an DHL oder Schenker schon gar nicht mehr vorbei.“ Die Großen können schwäbische Dörfer lückenlos mit Industriezentren in China verbinden. Kleine Firmen können da einfach nicht mithalten.

Mittelständler versuchen derweil, sich als Spezialisten zu etablieren. Sie übernehmen Logistikdienstleistungen, etwa die Lagerhaltung, die Warensteuerung bis hin zum Fließband oder die Organisation des weltweiten Produktversands. Dieser Geschäftsbereich wird als Kontraktlogistik bezeichnet.

Hier sind mittelständische Unternehmen nach Ansicht Ekes besonders gut aufgestellt. Sie können flexibler und schneller Kundenwünsche erfüllen als große Konzerne. „Wenn etwas schief läuft, möchten Sie als Kunde schnell die verantwortliche Person am Telefon haben können“, sagt er. Bei den großen Konzernen sei das kaum möglich.

Wer es nicht schafft, sich zu spezialisieren, kann schnell zu einem Übernahmeziel werden. Für Finanzinvestoren ergeben sich interessante Zukunftsmöglichkeiten, sagt Exxent-Berater Eke. Sein Unternehmen arbeitet bereits mit einem eigenen Team an entsprechenden Szenarien. Viele Firmen stünden an einer Wachstumsgrenze, weil ihnen das notwendige Kapital für eine Expansion fehle. Finanzinvestoren wären da willkommenen Wachstumshelfer.

Investitionen in Logistiker sind attraktiv, die Branche wächst schneller

„Die Wachstumsraten sind so hoch, weil die Logistik zu einem Hauptprozess wird“

John Eke,  
Exxent Management

als die Wirtschaft. „Dass die Wachstumsraten so hoch sind, ist nicht allein durch die Konjunktur bedingt“, sagt Christian Kille von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik- und Dienstleistungswirtschaft. Firmen, die verstärkt im Ausland produzieren, müssen auch einen Großteil ihrer Produktionskosten für Logistik ausgeben – derzeit sind das im Schnitt zehn Prozent. „Die Logistik wird zu einem Hauptprozess, der die globale Wertschöpfung zusammenhält“, sagt Eke.

Die Eisenbahn könnte bei diesem Prozess eine wichtigere Rolle spielen. Eke prophezeit eine gute Entwicklung. „In jedem Logistikprojekt wird immer mehr über die Alternative Schiene nachgedacht“, sagt er. Vor allem bei der Erschließung der Märkte in Mittel- und Osteuropa könne die Bahn eine große Rolle spielen. Die HHLA nimmt diese Entwicklung bereits vorweg und baut einen Containerbahnhof aus. „Der Bahnanteil im Fernverkehr über 250 Kilometer – der schon heute bei fast 70 Prozent liegt – kann so noch weiter gesteigert werden“, sagt Sprecherin Ina Klotzhuber.

Kapazitäten müssen bei allen Verkehrsträgern aufgebaut werden. Der Branche fehlen etwa Lkw. „Gerade in Saisonspitzen hatten Verladeprobleme, einen Logistiker zu einem adäquaten Preis zu bekommen“, sagt Kille. Die Preise sind daher zuletzt in die Höhe geschossen. Zusätzlich fehlen Schätzungen zufolge rund 14 000 Fahrer.

Auch die Auftragsbücher der Werften sind gefüllt. Die Frachtraten sind dieses Jahr gestiegen, weil das Angebot wider Erwarten hinter der Nachfrage zurückblieb. Die Kosten für die Asienroute haben sich zum 1. Oktober verdoppelt. Das bereitet sogar den Logistikern Sorgen, die die Preise eigentlich auf die Kunden abwälzen können. „Bei drastischen Steigerungen machen die Kunden ein Benchmarking, infolge dessen sich der Wettbewerb verschärfen kann“, sagt Reinhard Lange, geschäftsführender Vorstand für See- und Luftfracht bei Kühne + Nagel. Die großen Linienreedereien wie Maersk und Hapag-Lloyd werden hingegen profitieren – die niedrigen Vorjahresraten hatten

## Deutsche Transportweltmeister

**Spitze** Die Deutsche Post ist nicht nur das größte deutsche Logistikunternehmen, sie führt auch die weltweite Rangliste an.

**Die größten deutschen Logistiker**  
Umsatz in Mrd. € (Veränderung zu 2005 in %)

Deutsche Post	60,55	(+35,8)
Schenker	13,23	(+46,1)
Hapag-Lloyd	6,25	(+105,5)
Railion	3,55	(+7,9)
Dachser	3,10	(+10,7)
Lufthansa Cargo	2,85	(+3,3)
Hellmann	2,60	(+3,6)
Rhenus	2,50	(+8,7)

FTD/jst; Quelle: Hoppenstedt, 2006

ihnen teils erhebliche Verluste beschert.

Die Frachtkosten sind mittlerweile zum Politikum geworden. Kartellbehörden in Europa und den USA ermitteln gegen mehrere Speditionskonzerne wegen Absprachen bei der

Höhe von Treibstoffzuschlägen. Ermittler durchsuchten am 11. Oktober Büros von Kühne + Nagel, Schenker und Panalpina. Die betroffenen Firmen bestreiten den Vorwurf der Preisabsprache. Ein Ergebnis der Ermittlungen steht noch aus.

## Weltmarkt in Bewegung

### INHALT

**Aufträge** Dienstleister übernehmen verstärkt logistische Aufgaben der Mittelständler. |Seite 4

**Häfen** Weil der Umschlag immer weiter wächst, wollen die Küstenstädte Kapazitäten ausbauen. |Seite 4

**Schiene** Der Frachttransport per Bahn boomt, auf langen Strecken ist sie günstiger als der Lkw und schneller als das Schiff. |Seite 5

**Leipzig** Die Region Halle/Leipzig entwickelt sich zu einem weltweiten Drehkreuz für Waren, vor allem im Flugverkehr. |Seite 5

**Webdienste** Informationstechnik hilft, Zeit und Geld zu sparen. |Seite 6

**Lagerhallen** Der Boom in der Stadt ist vorbei. Zuwächse bei den Logistikimmobilien verzeichnen nur noch die Randgebiete. |Seite 7

**Hongkong** Der Hafen spürt die Konkurrenz im chinesischen Shenzhen und setzt auf Zusatzdienste. |Seite 8

**Paketdienste** Hermes hat DHL im Privatgeschäft wertvolle Marktanteile abgeluchst. |Seite 8

Exxent