

Digitalisierung fördert den Werkverkehr

Fahrermangel und die unzureichende digitale Infrastruktur beschäftigen **Jochen Quick**. Der Präsident des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik sieht Anzeichen für eine Renaissance des eigenen Verladefuhrparks.

Von Sebastian Bollig

DVZ: Die deutsche Konjunktur ist sehr stabil. Wenn die Auslastung stimmt, lohnt es sich für Verlager, Logistik selbst zu übernehmen. Gibt es einen Trend zum Insourcen von Transportlogistik?

Jochen Quick: Tatsächlich überlegen viele Entscheider in den Unternehmen aus Industrie und Handel, ob sie wieder vermehrt oder überhaupt auf einen eigenen Fuhrpark setzen sollen. Das schafft Sicherheit, denn viele Unternehmen bringen bereits bei einer Grundauslastung nicht mehr zuverlässig alle Produkte auf die Straße. In Deutschland herrscht teilweise Laderaumknappheit – zumindest wenn ein gewisser Qualitätsanspruch besteht.

Eine Ursache hierfür ist der Fahrermangel. Finden Unternehmen im Werkverkehr leichter Fahrpersonal? Personalengpässe – insbesondere im Fahrerbereich – treffen mittlerweile alle fuhrparkbetreibenden Unternehmen. Da ist es oft nur eine Frage von Unternehmenskultur und Lohngefüge, wie massiv die Probleme sind.

Liegt die Ursache nur in der zu niedrigen Entlohnung, oder ist das Image des Berufsbilds ramponiert?

Leider ist das Problem nicht nur mit mehr Geld zu lösen. Wichtigste Ursache ist die Altersstruktur. Viele unserer Fahrer sind älter als 50 oder sogar 60 Jahre. Statistisch gesehen scheiden daher sehr viele in den nächsten fünf Jahren aus dem Berufsleben aus, und es rücken viel zu wenig neue Fahrer nach. Mir fehlt derzeit bei vielen Beteiligten die nötige Fantasie, wie unsere Unternehmen diese Lücke schließen sollen.

Haben Sie einen Ansatz?

Früher war die Bundeswehr die Ausbildungsstätte unserer Fahrer. Auch unsere Armee hat Nachwuchssorgen. Diese könnte junge Menschen anlocken mit dem Versprechen, dort als Zeitsoldat den Führerschein zu erwerben. Damit wäre beiden geholfen: Die Bundeswehr wird als Arbeitgeber wieder interessanter, und wir profitieren anschließend von einem breiteren Stamm an verfügbaren Personen mit LKW-Führerschein.

Das wäre eine Beihilfe für den Transportsektor. Warum sollte die staatliche Ausbildungsschmiede für LKW-Fahrer kommen?

Mit diesem Modell sind der Staat, aber auch die Logistikwirtschaft in der Vergangenheit sehr gut gefahren. Ich finde, man sollte Bewährtes reaktivieren. Ein anderer Ansatz, um den Mangel anzugehen, ist natürlich, mehr ausländische Fahrer anzuwerben, aber das kann nicht die einzige Lösung sein.

Auch im Werkverkehr finden Unternehmen also nicht einfacher Fahrer.

Woher kommt dann der Trend zum Aufbau eines eigenen Fuhrparks?

Werkverkehr ist nicht der originäre Unternehmenszweck. Dies ist Produktion oder Handel – und der eigene Fuhrpark dient nur der Komplettierung des Angebots für den Kunden. Es steckt also meist ein Servicegedanke hinter dem Aufbau eines LKW-Fuhrparks mit eigenem Personal. Die kleine Renaissance des Werkverkehrs resultiert daher, dass die Unternehmen dichter an ihre Kunden heran wollen. Da spielt eigenes, qualifiziertes und zuverlässiges Fahrpersonal durchaus eine wichtige Rolle.

Amazon gilt vielen als Beispiel, dass zum Servicegedanken eines modernen Handelskonzerns eigene Logistikaktivitäten gehören.

Tatsächlich begründet Amazon diesen Schritt damit, angesichts des enormen Wachstums die Qualität der Zustellung erhalten und sogar ausbauen zu wollen. Bei diesem Boom kommen die etablierten Paketzusteller offenbar einfach nicht mehr mit. Amazon ist ein sehr agiler multinationaler Konzern, der in alle Bereiche expandiert, in denen er neue Impulse für sein Geschäft wittert.

Dabei muss Amazon mit Transport kein Geld verdienen.

Ziel ist es jedoch, Umsätze und Gewinne insgesamt zu steigern; da zufriedene Kunden am Ende mehr bestellen. Dennoch ist Amazon für mich kein Beispiel für andere Unternehmen aus dem Bereich Werkverkehr. Das ist ein Unternehmen mit einer sehr speziellen Strategie.

Amazon kann als Paradebeispiel für Erfolg durch digitalen Wandel gelten. Wie sehen Sie hier deutsche Unternehmen aufgestellt?

Ich sehe insgesamt großen Nachholbedarf, auch wenn einzelne Branchen relativ weit sind. In der Containerwirtschaft und Automobillogistik sind viele Prozesse schon komplett digitalisiert. Andere Branchen mit weniger technisierten Prozessen haben es schwerer, Schritt zu halten.

Wer ist Treiber der Digitalisierung: Verlager oder Logistikdienstleister?

Beide sind Getriebene. Das Tempo des digitalen Wandels in allen Lebensbereichen ist so hoch, da kann sich niemand wegdrücken. Am Ende gibt jedoch der Produzent, der seine Kundenwünsche erfüllen muss, diesen Druck weiter an die Logistikwirtschaft und fordert entsprechende Lösungen. Deshalb müssen sich alle Logistiker dem Thema stellen und Angebote entwickeln.

Was hindert die Unternehmen daran voranzukommen?

Gerade in Deutschland fehlt es an ausreichender digitaler Infrastruktur. Während wir bei Straßen und Brücken zu Recht über den mangelnden Erhalt des sehr guten, aber in die Jahre gekommenen Netzes klagen, gibt es bei unseren Daten-



BWVL-Präsident Jochen Quick im Gespräch mit DVZ-Redakteur Sebastian Bollig.

netzen noch wenig Erhaltenswertes. Der Staat muss endlich Strukturen aufbauen, damit deutsche Unternehmen bei Industrie 4.0 oder Logistik 4.0 mitspielen können. Es hilft nichts, wenn Unternehmen intern die Vernetzung vorantreiben, aber die Daten bleiben im Funkloch hängen oder stauen sich im Kupferkabel aus den 80er Jahren. Der Aufbau der digitalen Infrastruktur ist eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben des Staates. Da erwarte ich noch mehr Engagement.

Die Digitalisierung schafft höhere Transparenz und verändert die Lieferkette. Viele Standardprozesse werden von Algorithmen erledigt. Können Verlager auf dieser Grundlage nicht zunehmend auf Dienstleister verzichten? Es geht ja jetzt quasi auf Knopfdruck.

Sie haben mit dieser Beobachtung dahingehend Recht, dass der Endkunde bei dieser Entwicklung über die Supply Chain mitentscheidet. Doch es geht noch weiter. Wegen des Booms des E-Commerce geht es zunehmend um das B2C-Geschäft. Dabei verlieren nicht nur etablierte Transportunternehmen, sondern auch für den Handel ändert sich die Grundlage. Oft wird der Zwischenhändler ausgeschaltet, viele Hersteller verkaufen ihre Waren über Onlineshops direkt an den Endverbraucher. Heute sitzen wir abends auf dem Sofa und bestellen per Tablet Schuhe und Möbel oder buchen Reisen. Dieser Trend wird sicher weitergehen.

Für wie bedrohlich halten Sie Start-ups oder branchenfremde Technologiekonzerne, die das Transport- und Speditionsgeschäft aufmischen wollen?

Der digitale Wandel schafft Raum für junge Unternehmen, die mit innovativen Ideen auf den Markt drängen und Logistik neu denken. Wie immer bei technologischen Sprüngen werden die Schnellen und Wendigen am Ende die Sieger sein. Ich glaube, man muss die Supply Chains noch mehr auf den jeweiligen Engpass der Infrastruktur, ob digital oder analog, ausrichten.

Sie wittern also nicht die Gefahr, sondern freuen sich über Impulse?

Ich sehe es durchaus kritisch, wenn unsere Innenstädte durch immer mehr Lieferfahrzeuge verstopft werden. Aber grundsätzlich sind Wandel und Kreativität etwas Positives – sofern man als Unternehmer den Mut hat, sich dem zu stellen.

Unterstützt Digitalisierung somit den Trend, Logistikleistung nicht mehr fremd zu vergeben?

Für digitale Prozesse müssen Unternehmen eine geeignete Infrastruktur aufbauen und Schnittstellen schaffen, das muss bezahlt werden. Verlager, die auf alle Teile ihrer Supply Chain direkt zugreifen können, haben es leichter, diese Prozesse nach ihren eigenen Wünschen zu gestalten. Insofern unterstützt die Digitalisierung den Aufbau des Werkverkehrs.

Jochen Quick

Der 48-Jährige ist seit 2012 Präsident des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL). Nach einer Ausbildung zum Speditionskaufmann bei Rhenus in Köln studierte Jochen Quick in Bremen an der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie. Seit 2003 ist Quick geschäftsführender Gesellschafter des Baustoffhändlers Quick im nordrhein-westfälischen Buchholz-Mendt.