

VITA

Jochen Quick

1978 gründete Hans-Gerd Quick in Buchholz/Westerwald ein Baustoffhandels- und Speditionsunternehmen, das sein Sohn Jochen heute mit 40 Mitarbeitern und 20 eigenen Fahrzeugen führt. Es ist überregional mit Baustoffhandel, Entsorgung und Natursteinverkauf befasst, und erbringt auch Transport- und Logistikleistungen für Dritte. Der 43-Jährige hatte eine Ausbildung zum Speditionskaufmann absolviert, bevor er in Bremen Verkehrswirtschaft studierte. Er und seine Frau Sandra, die ebenfalls im Unternehmen arbeitet, sind Eltern von einem Sohn und einer Tochter. *bb*



Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V.

VERLADERVERBAND

Neue Führungsspitze

Die Mitgliederversammlung des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) wählte in Berlin ein neues Präsidium. Herbert Götz, der den Verband zehn Jahre lang führte, trat nicht mehr zur Wiederwahl an. Sein Nachfolger ist Jochen Quick, der seit 1998 im BWVL engagiert ist, zunächst als Mitglied des BWVL-Beirates und seit 2002 als Vizepräsident des Verbandes. Das Präsidium setzt sich zusammen aus Klaus Hartmann, Lüder Meyer (beide Vizepräsidenten), Jörg Eichhorn und Willi Stollenwerk. Der BWVL, gegründet 1955, ist ein Unternehmensfachverband für Transport und Logistik mit rund 1400 Unternehmen aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistung als Mitgliedern. *bb*



Jochen Quick führt künftig nicht nur ein mittelständisches Familienunternehmen, sondern auch noch den BWVL



Herbert Götz (rechts) kennt seinen Nachfolger Jochen Quick bereits viele Jahre

Eine Mischung aus ruhig und rockig

Herr Quick, Sie sind ein großer Fan von Bruce Springsteen, nicht nur wegen seiner Musik. Was mögen Sie an ihm?

Am ‚Boss‘? (Lacht.) Ich mag seine Art. Er ist authentisch. Über Musik kann man bekanntlich streiten, wobei diese Mischung aus ruhig und rockig mir sehr liegt. An Springsteen schätze ich, dass er seit Jahrzehnten ehrlich rüberkommt und man ihm abnimmt, was er sagt – und singt. Das macht ihn für mich sympathisch.

Er gilt ja eher als handfester Typ, als Handwerker. Liegt Ihnen das auch?

Ich mag es nicht, wenn jemand Sprechblasen von sich gibt und man merkt, das ist nur heiße Luft. Als Unternehmer habe ich mit Menschen und Material zu tun und muss jeden Tag die anstehenden Probleme lösen.

Sie sagten gerade ‚Boss‘. Sehen Sie sich in Ihrer neuen Rolle auch als ‚Boss‘ des BWVL?

Satzungsgemäß korrekt heißt es ja Präsident. Und wenn man mich so wahrnimmt, ist das sicherlich schön. Aber der Stabwechsel nach zehn Jahren Herbert Götz ist erst gestern erfolgt. Das braucht seine Zeit, bis ich das selber verinnerlicht habe. Ich muss aber auch sagen, dass ich mich als Teamspieler sehe und meine Rolle so definiere. Ich denke, wenn Präsidium und Geschäftsführung gemeinsam den Verband präsentieren, entfaltet das am meisten Wirkung. Mit diesem bewährten Modell wollen wir auch in Zukunft agieren.

Die Stabübergabe von Herbert Götz an Sie stellt einen Generationenwechsel dar. Wird es auch ein Strategiewechsel sein?

Herbert Götz hat in seinen fünf Jahrzehnten Arbeit für die Verkehrswirtschaft eine Menge erreicht. In meinem Alter will ich noch einiges erreichen. Es werden zukünftig genug Anforderungen auf uns zukommen. Darauf müssen wir passende – auch neue – Antworten finden. Die Ausrichtung des BWVL wird sich automatisch dem stellen müssen. Ob das ein Strategiewechsel wird, kann ich noch nicht sagen.

Was wäre Ihnen denn wichtig zu erreichen?

Dass wir dort, wo wir als Verbände gemeinsame Aufgaben und Probleme haben, auch gemeinsame Antworten finden. Das würde unsere Schlagkraft erhöhen und uns bei der Politik mehr Gehör verschaffen. Hier könnte ich mir für mich auch eine moderierende Rolle vorstellen.

Bei welchen Themen wäre das denkbar?

Aktuell müssen wir uns über die neuen Rahmenbedingungen der Maut verständigen. Es reicht nicht aus, wenn sich zwei – wenn auch große – Verbände darüber einig werden, wie sie sich das vorstellen. Da müssen alle Verbände mit ins Boot, um gemeinsam mit der Politik eine Antwort zu finden. Die Verbände sind gut beraten die Gemeinschaft zu suchen, um mit einer größeren Breite der Politik als Diskussionspartner gegenüberzustehen.

Wie schätzen Sie die Mautentwicklung ein?

Wir wissen, dass es Kostensteigerungen geben wird. Die Höhe ist dabei noch völlig offen und hängt natürlich auch von der künftigen politischen Konstellation ab. Die Zeit bis zum Ende dieser Legislaturperiode verrinnt sehr schnell, entsprechend begrenzt sind die Gestaltungsmöglichkeiten der Politik. Ich glaube nicht, dass es bis zur Wahl 2013 zu einer Veränderung der Maut kommen wird.

Ist das Thema Fachkräftemangel auch eines, das gemeinsam bearbeitet werden sollte?

Das geht uns alle an, jeden einzelnen Unternehmer. Wir sind aufgefordert, die Menschen zu qualifizieren. Unsere Unternehmen haben noch nie so viel selber ausgebildet wie sie es heute tun. Früher haben wir auf die Fachkräfte aus Speditionen zurückgegriffen. Jetzt bilden wir Speditionskaufleute, Berufskraftfahrer und Lagerlogistiker selber aus. Wobei wir mittlerweile um jeden Auszubildenden, um jeden Mitarbeiter kämpfen. Dieser Wettbewerb um die Köpfe wird sich weiter verschärfen.

Seit vergangener Woche ist **Jochen Quick** Präsident des Verladerverbandes BWVL. Im **Interview** spricht er über sein Rollenverständnis, seine Ziele und über die Verhältnisse in der Transportbranche.

Ist das nicht auch eine Frage der Bezahlung?

Ich stelle immer wieder fest, dass nicht das Gehalt die Hauptmotivation für die Arbeit ist, sondern die Anerkennung. Hier muss sich jedes Unternehmen fragen, tue ich genug für die Zufriedenheit der Mitarbeiter?

Die Preise, die von der verladenden an die transportierende Wirtschaft gezahlt werden, sind teilweise kaum grenzkostendeckend. Was werden Sie hier als Verband tun?

Der BWVL hat sich schon immer ein faires Miteinander auf die Fahnen geschrieben. Der Dienstleister darf nicht ausgequetscht werden wie eine Zitrone. Er muss fair behandelt und fair bezahlt werden, wenn er morgen noch zuverlässig seine Leistung bereitstellen soll. Gerade unsere großen Mitglieder, die viel ausgelagert haben, brauchen verlässliche Logistikdienstleister. Wobei viele unserer Mitglieder einen eigenen Fuhrpark haben. Sie kennen die Kosten und wissen aus eigener Erfahrung, wenn diese steigen. Schon alleine dadurch bringen sie Verständnis für den Transportunternehmer auf. Wobei das nicht so weit gehen kann, dass sie eigene Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen können.

Wobei das Preisniveau und die Vertragsfristen dokumentieren, dass es bei Weitem nicht immer so fair und harmonisch abläuft.

Natürlich gibt es auch Druck. Wir befinden uns im nationalen, europaweiten und globalen Wettbewerb. Nicht nur der logistische Dienstleister, auch die verladende Wirtschaft muss die Produkte so wirtschaftlich wie möglich zum Kunden bekommen. Das geht nur mit Kostenoptimierung auf allen Ebenen. Man muss aber erkennen, dass ein gewisses Preisniveau vorausgesetzt werden muss. Darum und um die hierfür zu erbrin-



VR/Marco Urban

Frisch gewählt: BWL-Präsident Jochen Quick im Gespräch mit Birgit Bauer (links) und Michael Cordes aus der VerkehrsRundschau-Redaktion

gende Leistung wird hart gerungen. Letztendlich muss jeder für sich selber zurechtkommen. Der Verband kann keinem das Rechnen abnehmen.

Ein weiteres Konfliktthema zwischen Verladender und Transporteur ist die Rampe ...

An dieser Schnittstelle klemmt es. Daran müssen wir arbeiten. Die Verladender, der Handel, haben das erkannt und versuchen zu optimieren, wo es nur geht. Hier bedarf es wieder der Anstrengung aller Beteiligten, bedarf es der Kommunikation entlang der kompletten Transportkette. Momentan sprechen die Beteiligten allerdings zu wenig miteinander. Dabei lässt sich das Problem nur durch den Dialog aller lösen.

Wie stellt sich Ihnen das dar?

Wenn man neue Wege gehen möchte, wird die Diskussion sofort durch Schuldzuweisungen der verschiedenen beteiligten Parteien geprägt. Wir sehen das beispielsweise beim Thema Zeitfenster, das ja nur eine kleine Möglichkeit darstellt. Wir diskutieren die Rampenproblematik auch im Rahmen des Aktionsplanes Transport und Logistik. Bei den ersten beiden Präsentationsveranstaltungen gab es bei Verkehrsgewerbe und verladender Wirtschaft schon fast Feindbilder. So finden wir keine Lösung.

Wer hat bei dem Projekt den Hut auf? Derjenige, der bezahlt? Wer muss vorgehen?

Aktuelle Trends zeigen uns, dass die großen Handelsunternehmen ihre Produkte direkt beim Lieferanten kaufen, die Logistik mit in ihr Portfolio nehmen und sie selber organisieren wollen. Dadurch kommen sie zu einer ganz anderen Betrachtung der Rampe.

Sie sehen beim Lieferanten und bei sich selber viel deutlicher die Engpässe, als wenn ein Dienstleister nur bei ihnen anliefert. Das verändert die logistischen Strukturen. Derjenige, der die Logistikkosten bezahlt, nimmt die Logistikprozesse auch in die Hand. Eine sehr interessante Entwicklung.

Wie glauben sie, geht das weiter?

Es entsteht ein Wandel, der neue Anforderungen an unseren Verband und an die Mit-

„Wie nett ich es auch verpacke, am Ende gibt immer der Preis den Ausschlag“

JOCHEN QUICK
Präsident des BWVL

glieder stellt. Ich sehe mit Freude, dass auch große Handelshäuser die Logistik als wesentlichen Faktor betrachten. Es wird stärker in den Köpfen verankert, dass dieser Prozess gesteuert und begleitet werden muss. Wenn die verladende Wirtschaft, zum Beispiel der Handel, in den Kooperationspartnerschaften das Heft in die Hand nimmt, könnte das wesentlich erfolgreicher werden als bisherige Versuche auf Dienstleistungsebene.

Sie sprachen vorhin die Behandlung der eigenen Mitarbeiter an. Die Fahrer der Transportunternehmen werden an den Rampen oft alles andere als gut behandelt.

Es gibt sicher Unternehmen, wo es für Fahrer nicht sehr angenehm ist. Es gibt aber auch Unternehmen, bei denen es mittlerweile einen Erkenntnisprozess gibt. Wir kön-

nen die Fahrer gar nicht genug herausheben. Diese Damen und Herren leisten jeden Tag mit viel Kraft und Einsatz anerkennenswerte Arbeit. Da sind wir auch wieder bei der Qualifizierung. Es ist eine gute Entwicklung, dass über gesetzliche und private Maßnahmen aus- und weitergebildet wird. Das verändert die Betrachtungsweise vom ‚einfachen‘ zum ‚qualifizierten‘ Fahrer. Ich sage zu meinen Fahrern immer: ‚Ihr seid die Profis am Steuer, ihr seid die Vertreter des Unternehmens beim Kunden.‘ Wer das nicht verstanden hat, auch als Empfänger von Waren, der hat noch nicht begriffen, wohin die Reise geht.

Sie haben zwei kleine Kinder. Welchen Platz geben Sie dem Thema Umwelt und Grüne Logistik?

Da habe ich drei Seelen in meiner Brust. Als Familienvater denke ich natürlich daran, in welcher Umwelt meine Kinder zukünftig leben. Dann sehe ich als Unternehmer, was ich tun und effizient umsetzen kann. Es bringt nichts, Umweltweltmeister zu sein, aber wegen zu hoher Kosten nicht mehr am Markt bestehen zu können. Die dritte Position ist die des Verbandsvertreters der verladenden Wirtschaft mit der Industrie im Hintergrund. Die fordert einen möglichst umweltfreundlichen Transport, aber bitte auch so kostenoptimiert wie es geht. Dieses Spannungsverhältnis wird bleiben. Wir können uns über Visionen unterhalten, letzten Endes muss aber alles bezahlbar bleiben.

Ist Euro 6 bezahlbar?

Hier muss man die Wirtschaftlichkeit stark hinterfragen. Aus unternehmerischer Sicht ist es sehr, sehr schwierig, hier Vorreiter zu sein. Zumindest in meinem Markt, der Baubranche. Wie nett ich es auch verpacke, am Ende gibt immer der Preis den Ausschlag.

Wie sieht es mit der Zukunft Ihres Unternehmens aus? Ihre Kinder sind zwar noch sehr klein, aber wäre eine Nachfolge vorstellbar?

Das fragt mich meine Bank auch schon. Ich habe die Hoffnung, dass unser Unternehmen diese Zeiten des Wandels durchsteht. Für uns Mittelständler ist das nicht immer einfach bei der Konzentration, die in der Branche tagtäglich stattfindet. Wenn es uns lange genug gibt und die Kinder Interesse haben, sicherlich. Als Eltern würde uns das natürlich freuen, wenn unser Lebenswerk fortgeführt wird. Aber wer will das heute schon sagen? ■■■

Birgit Bauer, Michael Cordes



Abschied mit Politikprominenz (von links): BWVL-Präsident Jochen Quick mit Frau Sandra, Herbert Götz mit Frau Gisela, Staatssekretär Andreas Scheuer und die verkehrspolitischen Sprecher der FDP, Oliver Luksic, und der SPD, Sören Bartol

BWVL/Detlef Neufang, VR/Jan Scheutzow

Verkehrswirtschaft im Blut

Nach 25 Jahren ehrenamtlicher Arbeit im Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) verabschiedet sich **Herbert Götz** als Präsident des Verladerverbandes.

Eine Flasche mit Luft aus der Jura-Spedition, eine Eingangshalle in seiner alten Firma, die nach ihm benannt ist, und das Lied „Rente ohne Leiden“, das eigens für ihn getextet wurde, machen deutlich: Als Herbert Götz nach 33 Jahren an der Spitze der von ihm gegründeten Jura-Spedition und nach 50 Jahren beim Pfeleiderer-Konzern, zu dem die Jura-Spedition gehört, 2011 in Ruhestand ging, da war das kein normaler Abschied, sondern der Abschluss einer Ära.

Die Dankesworte von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer während der Jahrestagung des BWVL zeigten jetzt, dass Herbert Götz auch als Präsident des Verladerver-

verbandes erfolgreich und anerkannt gearbeitet hat.

Bei der Abschiedsfeier für den Präsidenten betonte der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Andreas Scheuer, die Sachkompetenz sowie den gro-

50 Jahre Erfahrung in der
Transportwirtschaft, 25 Jahre
Verbandsarbeit, 10 Jahre Präsident

ßen Erfahrungsschatz, aufgrund derer Götz bei Verbandskollegen, in der Verkehrswirtschaft und bei der Politik stets hoch geschätzt würde.

Da Götz sich jedoch weigere, Lob anzunehmen, müsse er die Leistung des ehemaligen Präsidenten eben „frotzelnd“ herausstellen, so der Niederbayer Scheuer über den Oberpfälzer Götz, den er als „Tiefwurzler“ be-

zeichnete, um dessen tiefe Verbundenheit mit seinem Umfeld zu verdeutlichen.

Das Gesicht des Verbandes

Für ihn sei er immer ein Mann des Ausgleichs gewesen, charakterisierte der neue Präsident, Jochen Quick, seinen Vorgänger. Er habe dem BWVL in den zehn Jahren seiner Präsidentschaft einen Stempel aufgedrückt und sei das Gesicht des Verbandes gewesen, so Quick. Er attestierte ihm, „die Verkehrswirtschaft im Blut“ zu haben.

Dass sich jemand mit solch einer langen Geschichte in Transport und Verkehr nicht einfach verabschieden kann, liegt auf der Hand. Herbert Götz wird deshalb künftig dem Verband verbunden bleiben und auch anderen Unternehmen mit seiner Gesellschaft Jura-Expert beratend Hilfestellung leisten. ■■■

Birgit Bauer



Sagt als Präsident „Servus“, bleibt aber dem Gewerbe erhalten: Herbert Götz



Der neue BWVL-Präsident Jochen Quick (links) und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer

VR/Michael Cordes

Ein Verkehrsminister auf Geldsuche

Der Besuch von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer war ein Höhepunkt auf dem Dialog-Forum Transport und Logistik. Im Mittelpunkt seiner Rede standen die Probleme zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

Peter Ramsauer braucht Geld. Dringend. So hat es zumindest den Anschein. Seit seinem Interview in der Pfingstausgabe der größten deutschen Sonntagszeitung wissen die Bürger, dass er ein energischer Befürworter der PKW-Maut ist. Nur muss er davon noch Teile seiner eigenen Partei und vor allem den Koalitionspartner überzeugen. Letzterer hat jedoch bereits abgewunken. Wer glaubt, Ramsauer damit in die Schranken weisen zu können, der irrt. Für Ramsauer gilt da eher schon die bayeri-

sche Redensart „A Hund is a scho“, was man ins Hochdeutsche vielleicht als „ausgefuchster Bursche“ übersetzen könnte. Denn wenn sich eine PKW-Maut nicht durchsetzen lässt, gibt es ja vielleicht noch andere Mittel und Wege, den Verkehrshaushalt aufzustocken. Eine Variante verriet er auf dem Dialog-Forum Transport und Logistik letzte Woche in Berlin, veranstaltet vom Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) und der Deutschen Logistik-Zeitung (DVZ). Ramsauer machte in seiner Rede einen Schwenk zu dem Gipfel der 27 europäi-

„Mir ist die
Debatte über die
Wachstumspakete gerade recht“

PETER RAMSAUER,
Bundesverkehrsminister

schen Staaten am Vortag in Brüssel. Dort wurde unter anderem auch darüber diskutiert, ein Wachstumspaket auf den Weg zu bringen, um die Schuldenkrise nicht ausufern zu lassen. „Mir ist die Debatte gerade recht“, sagte der Minister. Seine Hoffnung: Von einem solchen Wachstumsprogramm könne auch sein Haus profitieren. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seien hervorragend geeignet, um ein Wirtschaftswachstum zu erzielen. Sie würden das volkswirtschaftliche Anlagevermögen erhöhen, „das seine Rendite für noch besseres Wirtschaften abwirft“, so der Minister. Ramsauer gestand zwar ein, dass er zuletzt eine Milliarde Euro mehr für den Verkehrshaushalt bekommen habe. „Eine Milliarde: Das klingt viel, ist es aber nicht“, sagte der Minister – vielleicht auch deshalb, weil sie auf zwei Jahre verteilt werden muss und es somit eigentlich nur 500 Millionen mehr