

Sommer 2004

Der Weg vom Spediteur zum Logistiker

Ich möchte mal versuchen, Ihnen den Wandel vom Spediteur zum Logistiker zu erklären.

Also, am Anfang war das Rad, dann kam die Dampfmaschine und dann ab 1897 das Handelsbesetzbuch, in welchem erstmalig speziell zum Schutz der Bahn Vorschriften erlassen und im Laufe der Jahre immer wieder modifiziert wurden.

Der Spediteur wird auch heute oft noch mit einem LKW Unternehmer, manchmal sogar mit einem LKW Fahrer verwechselt.

Bis 1998 war das im § 407 des HGB klar geregelt

Der Spediteur

Gemäß § 407 HGB ist **Spediteur**, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (=des Versenders) im eigenen Namen zu besorgen.

Der Spediteur schließt mit dem **Versender** einen **Speditionsvertrag** ab, in dem er sich verpflichtet für diesen die Beförderung seiner Güter zu besorgen. Dies geschieht - und das ist zugleich die Hauptaufgabe des Spediteurs - durch Auswahl eines geeigneten Frachtführers. Mit dem (oder falls notwendig, auch mit mehreren) ausgewählten Frachtführer(n) schließt der Spediteur einen **Frachtvertrag** im eigenen Namen, daher als indirekter Stellvertreter für den Versender ab.

1998 wurde die Beschreibung der Tätigkeit eines Spediteurs im HGB als Gesetz vereinfacht.

Das Gesetz erklärt aber nicht mehr so genau dessen Aufgaben, sondern regelt mehr die nachgelagerten Aufgaben, so heißt es denn nur noch im § 453:

(1) Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen.

(2) Der Versender wird verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.

Inhaltlich also ähnlich, aber Welch ein Wunder für einen Gesetzestext - viel kürzer.

Die nachfolgenden Paragraphen und Verordnungen haben allerdings in Ihrer Ausführlichkeit nicht nachgelassen. Nun gut, durch die Gesetzesänderung hat sich das Bild des Spediteurs in der Bevölkerung nicht sehr verändert so dass uns Vorurteile oder haarsträubende Meinungen relativ häufig begegnen.

Ein harmloses und nach dem alten Gesetzestext sogar erklärbares Vorurteil ist, zum Beispiel, dass der Spediteur auf dem Sofa sitzt, und darauf wartet, dass vielleicht mal jemand anruft und ihn fragt ob er weiß, wie man eine Ware von A nach B bekommt.

Wenn der Spediteur das dann tatsächlich weiß und auch noch einen Frachtführer kennt (das ist nun derjenige der den LKW, das Seeschiff, Binnenschiff, Flugzeug oder sogar eine Pipeline für die Ware einsetzen kann) und zwischen dem Anrufer beim Spediteur und diesem Frachtführer ein Frachtvertrag entsteht, erhält der Spediteur eine leider meist zu kleine Provision und wartet auf den nächsten Anruf.

So wurde einst der Begriff "Sofaspediteur" geprägt, den der eine oder andere von ihnen sicher schon gehört hat.

Andere Erkenntnisse zu den Aufgaben des Spediteurs, erlangen wir ab und an im Fernsehen!

Stern TV, Explosiv, Panorama und andere.

Medienwirksam wird immer wieder darauf hingewiesen

Die Fahrer sind übermüdet, Ruhezeiten werden nicht eingehalten.

LKW sind nicht verkehrssicher.

LKW verlieren Ladung.

LKW Fahrer machen Elefantenrennen.

LKW blockieren die rechte Spur auf der Autobahn.

LKW blockieren nachts die Parkplätze.

LKW stinken und machen Lärm.

Fahrer beschäftigen sich während der Fahrt mit Fernsehen, dem Lesen der Zeitung und anderen Dingen.

Einen LKW Unfall vielleicht auch noch einen Unfall mit Gefahrstoffen ausführlich zu beschreiben ist für die Medien oft ein ganz besonderes Highlight.

Natürlich gibt es solche Situationen, die aber dennoch nur Einzelfälle sind.

Diese Fälle stehen nicht für die enorme Anzahl der ordentlichen Unternehmen und Fahrer.

Mehr als 2,6 Mrd. Tonnen legen deutsche Unternehmer mit 2,6 Mio. LKW (PKW 44 Mio) auf deutschen Autobahnen jährlich zurück.

Übrigens 2.6 Mrd Tonnen, das sind 80 % des Gesamtgüteraufkommens in Deutschland.

Die Bahn befördert im Jahr 0,2 Mrd Tonnen und die Binnenschifffahrt 0,06 Mrd to.(60 Mio tons (Luft 77.TSD Tons)

Die unersetzbare Bedeutung des Güterverkehrs in Deutschland mit dem LKW ist alleine an diesen Zahlen festzumachen.

LKW-Fahrer und die dahinter stehenden Speditionen und Transportunternehmer sind immer im Auftrag eines dritten unterwegs.

Sie stellen die Versorgung der Menschen sicher und welcher hoher logistischer Aufwand damit verbunden ist wird leider unterrepräsentiert.

Es gäbe morgens keine Zeitung, kein Brot, keine Lebensmittel im Supermarkt, keine Wurst beim

Metzger, keinen Baumarkt und kein Möbelhaus.

Es gäbe keine Computer, keinen Treibstoff und erst recht keine Autos wenn es diese Art von Unternehmen zu Lande, zu Wasser und in der Luft nicht geben würde.

Es gäbe auch kein Straßenfest, keine Kirmes, keinen Zirkus.

Und wir alle würden über die Stadtgrenzen kaum heraus kommen.

Denn auch Reisebusse sind Lastkraftwagen.

In den letzten 20 Jahren wurden aus wirtschaftlichen Gründen zehntausende von Güterbahnhöfen in Deutschland geschlossen, aus meiner Sicht ein großer Fehler.

Alternativen zum Straßentransport sind daher kaum möglich, vielleicht mal über die Reduzierung von Angebot und Nachfrage.

Aber wieder zurück zum Spediteur.

Wo auch immer wieder gerne die Aufgaben des Spediteurs "wirklichkeitsnah" beschrieben werden ist in Kriminalfilmen wie Tatort:

Wenn mal wieder krumme Geschäfte, in schmutzigen Lagerhallen gemacht werden.

Wenn mal wieder giftige Stoffe in den Bach abgelassen werden.

Wenn mal wieder Rauschgift auf dem Seeweg eingeschmuggelt wird.

Wenn mal wieder illegale Einwanderer in Containern versteckt werden.

Dann sitzt irgendwo in einem mehr oder weniger feinem Büro, ein offensichtlich unseriöser Spediteur mit einer besonders blonden, langbeinigen Sekretärin um seine dunklen Geschäfte abzuwickeln und danach mit 2 Tickets nach Rio auch noch Partner, Frau und Kinder hinter sich zu lassen.

Da sind mir persönlich Spielfilme wie "Convoy" oder "Theo gegen den Rest der Welt" schon lieber auch wenn das Klischee, schmutzig und halbseiden in diesen Filmen auch im Vordergrund steht und mit der Wirklichkeit nichts zu tun haben.

Auch mit der Romantik des Truckers auf der Landstraße ist es dank Handy, Termine und Stafettenverkehren schon lange vorbei.

Schade dass das wahre Leben als Spediteur scheinbar zu langweilig ist um darauf näher einzugehen.

Nun, ich bin Spediteur, ich sitze nicht auf einem Sofa, bin nicht vorbestraft langweile mich nicht und habe gar keine Sekretärin.

Das Unternehmen ist nach QS Norm zertifiziert, der Name eingetragenes Markenzeichen.

Das Lager ist sauber, die LKW sind in Wartungsverträgen, schadstoffarm und umweltfreundlich.

Die Fahrer sind angemeldet und bemühen sich im Verkehr unauffällig zu bleiben und Ihre Ware zuverlässig zum Kunden zu bringen.

Alle Geschäfte werden vor Durchführung auf Seriosität und auf die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften geprüft.

Und damit befinde mich wieder in guter Gesellschaft mit bestimmt mehr als 98,00 % aller anderen Spediteure.

Aber meine Damen und Herren,

Wenn unsere Kinder solch ein Berufsbild schon von klein auf so präsentiert bekommen, kann ich gut verstehen, weshalb es mit dem Interesse an solch einer Ausbildung manchmal hapert.

Die Sachbearbeiter bei der Berufsberatung schlagen einen Beruf in die speditionelle Richtung oft erst vor, wenn andere Ausbildungsberufe nicht mehr in Frage kommen.

Na gut, dann bewirb dich halt zur Berufsausbildung zum Speditionskaufmann.
So war das jedenfalls bei mir selbst und bei einem großen Teil der mittlerweile über 100 jungen Menschen die von mir zum Speditionskaufmann oder zur Speditionskauffrau ausgebildet wurden.

Als ich aber meine Ausbildung zum Speditionskaufmann 1976 begann, stelle ich schnell fest, dass in diesem Beruf ordentlich Power steckt.

Ich erfuhr sofort, dass mein Ausbildungsbetrieb nicht nur eine Spedition, sondern auch Frachtführer mit LKW, und Bahn, Werkstattbetrieb, LKW und Reifenhändler, Lagerhalter, Kommissionär, Verpacker, wie auch Makler (Spediteur) für alle möglichen Anforderungen war.

Makler immer dann, wenn der Ausbildungsbetrieb selbst den Auftrag nicht durchführen wollte oder konnte zum Beispiel bei Luftfracht und Seefracht, wenn die eigenen Kapazitäten ausgelastet waren, oder wenn die eigenen Kosten im Verhältnis zu den Einnahmen zu hoch waren.

Um das Speditionsgeschäft in seiner Gänze also sofort übergreifend kennen zu lernen erklärte man mir, dass mein Arbeitsplatz in den nächsten Monaten nicht am Schreibtisch sondern auf dem Lager war.

Von der Pike auf lernen, nennt man das auch heute noch.

Zunächst sehr ernüchternd, wenn man sich auf einen gemütlichen Bürostuhl, ein Telefon und eine Tasse Kaffee gefreut hat, man wird ja KAUFMANN.

Aber sehr schnell lernte ich, dass die Vermittlung von Transportaufträgen in Verbindung mit eigenen LKW, eigenen Umschlagflächen und eigenen Lagerflächen noch mehr Spass macht, als wirklich nur am Telefon zu sitzen und Aufträge zu makeln.

Den Lagerumschlag selbst erleben, nachts und am Wochenende mit dem Gabelstapler Terminwaren umladen, oder mit dem Transporter eilige Lieferungen quer durch Europa auszuliefern.

Das hat mich geprägt mir die enorme Bedeutung des Berufes für die Volkswirtschaft verdeutlicht und nebenbei meinen Beruf auch irgendwie zum Hobby gemacht.

Ich möchte Ihnen aufzeigen, dass der Spediteur schon vor vielen Jahren damit begonnen hat seine Leistungen auszubauen und damit auch sein Berufsbild zu verändern.

Es gibt nach wie vor keine vollwertige Ausbildung zum Frachtführer, es gibt erst seit ein paar Jahren den Beruf Handelsfachpacker erst seit kurzem den Beruf Fachkraft für Lagerwirtschaft.

Dass der Spediteur sehr vielseitig geworden ist, erkennt man auch daran, dass sich im direkten Umfeld andere Berufsbilder ergeben haben, die einer interessanten Ausbildung sehr förderlich sind.

Die Ausbildung zum Speditionskaufmann umfasst viele Teilbereiche anderer Ausbildungsberufe.

Zum Beispiel:

Bankkaufmann:

Der Spediteur kennt sich aus mit Akkreditiven, Zinsstellungen, Währungen, Wechselgeschäften, Barnachnahmen, Bankeinzug, Rechnungsstellung, Mahnwesen und Zahlungseingängen.

Versicherungskaufmann:

Der Spediteur berechnet Versicherungsprämien und Versicherungssummen,
Er plant Schadensprävention und Schadenbegrenzung,
Er wickelt Schäden ab und kann erklären weshalb Schadenforderungen unbegründet sind.
Er reguliert Transportschäden genauso wie Haftpflichtschäden.
Er verhandelt mit Versicherungen, tritt Forderungen ab und prüft den Rechtsschutz.
Er bereitet Klagen vor, verhandelt mit Anwälten und Richtern und vereinbart Vergleiche.

Industriekaufmann:

Der Spediteur lernt die Produkte seiner Kunden kennen um Verpackung, Versand, Transportmittel und besondere Anforderungen an Laufzeit und Qualität des Transportes miteinander in Einklang zu bringen. Er lernt Produktionskosten von Zwischenhandel und Verkaufspreisen zu unterscheiden.
Er kennt die Handelsspannen und die Garantieansprüche bei bestimmten Produkten.
Er weiß bei welchen Temperaturen Güter haltbar bleiben.

Gross- und Aussenhandelskaufmann:

Der Spediteur lernt, wie seine Kunden Produkte im Ausland einkaufen oder verkaufen.
Welche Rolle die Währungen dabei spielen.
Wo uns weshalb Zölle auf Waren erhoben werden.
Er weiß um die politische und wirtschaftliche Situation der Import - und Exportländer und weiß auch welche Produkte Handelsbeschränkungen unterliegen.
Wie man durch Veredelungsprozesse Drittlandware in Ware "Made in Germany" entsteht.

Der Speditionskaufmann muss Kopfrechnen können, Verkehrswege kennen, manchmal sogar psychologisch betreuen, wenn mal hochsensible Ware nicht da angekommen ist wo sie eigentlich hin sollte.

Und das natürlich alles immer branchenübergreifend.

- von der Tintenpatrone bis zur Druckmaschine
- Vom T - Shirt bis zur Waschmaschine
- Von Pflanzen bis zu lebenden Tieren
- Vom Autoreifen bis zum Schaltschrank

- Von der Armbanduhr bis zu Bargeld.

- Von Asservaten bis zum Briefumschlag
- Vom Mehl bis zum Butterbrot
- vom Lack bis zum Automobil
- Vom Mineralwasser aus San Pellegrino bis zur Müllermilch

Aufgrund dieser Ausbildung sind angehende Speditionskaufleute nach Ihrer Ausbildung wegen der Flexibilität plötzlich auch für andere Branchen interessant und es wird versucht durch teilweise horrenden Angebote Abwerbung zu betreiben.

Fertige Speditionskaufleute haben eben gute Perspektiven auf sichere Arbeitsplätze.

Sie sind belastbar, kennen kaum festen Arbeitszeiten und entsprechen den permanent wechselnden Anforderungen.

Leider aber kann der Spediteur Sinn und Unsinn von Speditionsleistungen zu wenig beeinflussen.

Und es stellt sich in unserem Beruf leider häufig die Frage, ob es wirklich sinnvoll ist Mineralwasser über eine Distanz von 1.200 km oder Joghurt über eine Distanz von auch nur 600 km zu befördern.

Ob es wirklich sinnvoll ist, Tapeten aus der Ukraine nach Deutschland zu holen mit einem Aufkleber zu versehen und als "veredelte Ware" nach Litauen zu versenden?

Ob es sein muss, dass aufgrund billiger Transportmöglichkeiten Produktionen ins Ausland verlegt werden und in Deutschland Millionen von Arbeitsplätzen verloren gegangen sind.

Und vielleicht beginnt auch mit diesen Erkenntnissen der Übergang zum Logistiker.

Der Begriff Logistik ist ursächlich ein militärischer Begriff und bedeutet:

Die materielle Versorgung der Truppe mit Waffen, Munition, Betriebsstoff, Fahrzeugen, Gerät, Verpflegung und Bekleidung sowie deren Pflege und Instandsetzung; außerdem das Transport- und Verkehrswesen der Streitkräfte.

Im Brockhaus steht:

"Logistik ist die Bezeichnung für inner- und zwischenbetrieblichen Transport-, Lager- und Umschlagvorgänge."

Im Internet unter [http://www.logistik.de](#) steht *Logistik*

für die Bezeichnung von Material- und Informationsprozesse, die der Optimierung der Raumüberwindung und Zeitüberbrückung sowie der Minimierung der Lagerhaltung dienen.

Logistikcenter verknüpfen die Produktionsstätten mit den Verbrauchsorten eines Wirtschaftssystems und sollen einen besseren Informations- und Materialfluss gewährleisten.

AHA.

Logistik ist also eine offensichtlich produktunabhängige Dienstleistung, die rationell durchgeführt und mit moderner Technologie und EDV optimiert wird.

Sie verbindet Produktionsstätten mit Logistikzentren, die Güter unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten bereits vor dem Eintreffen sortiert und über Umschlagplätze im Hauptlauf so nahe wie eben möglich zum Verbrauchsort bringt um die Auslastung optimal zu halten und durch stetige Reduzierung von Leerfahrten kostengünstig produzieren kann.

Der Disponent hat in der Regel mehrere Möglichkeiten Waren aufgrund der Beschaffenheit und der terminlichen Anforderung abzufertigen.

Das alles Bedarf natürlich einer nahezu perfekten EDV Unterstützung aber auch einer nahezu perfekten Ausbildung der Mitarbeiter.

Da Lieferanten heute genau über die Abläufe von der Beschaffung über den Versand bis zur Auslieferung über die Logistikprozesse informiert sein wollen, steht eine sachliche Analyse des Bedarf und eine Beratung vor jedem Geschäftsabschluss am Anfang.

Die Kompetenz in diesen Beratungen führt dann dazu dass Versender sich mit dem Gedanken beschäftigen auch den Bereich zwischen Beschaffung und Versand in die Hände des Logistikers zu legen um sich auf die Kernkompetenz konzentrieren zu können.

Der Logistiker hat die Möglichkeit Produktunabhängig Synergien zu erzielen, die in einem "normalen" Produktionsbetrieb kaum zu erzielen sind.

Welche Schraubenfabrik kann schon morgens Schrauben kommissionieren und nachmittags Kekse oder Unterwäsche? Die EDV Systeme in der Logistik verwalten nur Artikelnummern Chargennummern, First in First out und der ist es egal welcher Produktbereich gerade angesprochen wird.

Ein weiterer Vorteil ist, dass in der Logistik Arbeitszeit permanent variiert.

Lieferanten aus Fernost oder den USA können auch nachts Aufträge erteilen die abgearbeitet werden, so dass eine 24 Stunden Auslastung im Logistikunternehmen weitere Vorteile und gleichmäßige Auslastungen schafft. Qualitätsanforderungen Aufgaben und Kosten werden in ausführlichen Verträgen festgelegt und jeder kennt seine Verantwortung.

Für den Lieferanten ist die Flexibilität in Verbindung mit zumeist variablen Kosten ein wichtiger Vorteil und für die Logistikunternehmen ist die dauerhafte Auslastung der Weg zum Erfolg.

Nachdem nun die jungen Menschen, die sich dann für einen Beruf um die Spedition entschieden haben und sich im Laufe der Ausbildung so umfassend mit verschiedenen Berufsbildern beschäftigten, kommen die neue Anforderungen für den multinteressierten Auszubildenden gerade recht.

Und spätestens jetzt würde ich anfangen zu überlegen wie groß der Unterschied ist zwischen dem

Speditionskaufmann als Logistiker

und der

Fachkraft für Lagerwirtschaft als Logistiker

Die Anforderungen an den kaufmännischen Logistiker steigen in praktischer Hinsicht und umgekehrt die Anforderungen für die gewerblichen Logistiker steigen in kaufmännischer Hinsicht.

Ich möchte das versuchen einfach zu erklären.

Der Kaufmann, der sich in organisatorischen Abläufen eines Industrieunternehmens Einblick verschaffen will, um zum Beispiel die Beschaffung, ein Outsourcingprojekt, innerbetrieblicher Warenfluss, Optimierung des Werksverkehr oder Restrukturierung der Lagerlogistik zu realisieren, Neudeutsch "Supply Chain Management" lernt die Abläufe nur an der Basis kennen.

Das heißt, er muss Arbeitsvorgänge kennen, verstehen, analysieren und bewerten.

Der gewerbliche Logistiker der zuvor vielleicht nur die Sackkarre geschoben oder Gabelstapler gefahren ist, beschäftigt sich zum Beispiel mit Arbeitszeitmodellen, Leistungsprämien, steuert den Materialfluss von der Beschaffung bis zum Versand.

Er organisiert Kommissionier und Packanlagen, erarbeitet Kennzahlen, die Arbeitsabläufe durchsichtig machen und hat Erfahrung mit Elektronischer Lagerbestandsverwaltung, Datenfunksystemen, Datentransfer. Und für den optimalen Einsatz der Flurförderfahrzeuge, und Förderanlagen ist er ebenso verantwortlich, wie die Steuerung der Beschaffung.

Er ist genauso wie der kaufmännische Logistiker wichtiges Bindeglied zwischen Einkauf - Vertrieb und Versand.

Um diese Aufgaben zu bewältigen, sind neben gutem Allgemeinwissen und Interesse große Kenntnisse in der EDV Anwendung erforderlich.

Funkscanner und Bildschirmarbeitsplätze gehören immer mehr zum Handwerkszeug als Papier und Bleistift. In vielen Betrieben ist der Umgang mit der Datentechnik schon lange Standard.

Um aber ein umfassendes Bild der EDV technischen Möglichkeiten zu erlangen sind schulische Ausbildungen am PC unumgänglich.

Es wandeln sich Berufsbilder und das in den letzten Jahren immer schneller. Der Speditionsverband hat sich 1996 vom Bundesverband Spedition und Lagerei in den Bundesverband Spedition und Logistik umbenannt.

Aus der Fachkraft für Lagerwirtschaft wurde bereits die "Fachkraft für Lagerlogistik". Der Beruf Speditionskaufmann soll recht bald, vielleicht noch dieses Jahr in "Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistungen" umgetauft werden.

Im nächsten Jahr sollen 3 neue Ausbildungsberufe für "*Kurier Express und Paketdienste*" der KEP - Branche geschaffen werden,
- Kaufmann/Kauffrau für KEP Dienstleistungen
- Fachkraft für KEP Dienstleistungen
- Servicefahrer/ Servicefahrerinnen

Die KEP-Branche plant alleine, damit im nächsten Jahr 3.500 Ausbildungsplätze zu schaffen.

Das sind alleine über 5 % der Ausbildungsplätze die Ende 2003 noch gesucht wurden!!! Die KEP Branche brauchte aber Jahre und die Unterstützung von Bundeswirtschaftsminister Wolfgang Clement um diese Ausbildungsberufe gegen den Widerstand der Gewerkschaften einzuführen. Am Beispiel der Entwicklung der Paketdienste ist die Veränderung zur Logistik sehr deutlich zu erkennen. Jeder weiß noch wie schwierig es war vor 20 Jahren ein Paket zu versenden.

Die Post diktierte die Preise, das Paket kam irgendwann an und die Behandlung am Postschalter bei

der Paketaufgabe ist mir noch gut in Erinnerung.

Durch den Ausbau der Netzwerke im Paketbereich wurden durch private Anbieter Alternativen geschaffen die einen wesentlichen Einfluß auf den Handel und den Einkauf hatten.

Automatische Paketförderanlagen, papierloser Versand durch Barcodelabeln, Laufzeitgarantien bundesweit und mittlerweile weltweit haben diesen Geschäftsbereich explodieren lassen.

Das durchschnittliche Gewicht einer Lieferung hat sich in den letzten 20 Jahren um mehr als 50 % reduziert, da durch den kostengünstigen und sicheren Versand der Empfänger immer kleinere Einheiten bestellen kann.

Versender haben in Ihren Versandbereichen EDV Anlagen stehen, über die eine Erfassung, die Versandsteuerung und die Laufzeitüberwachung kontrolliert wird.

Es werden Gewichte und Abmessungen automatisch erfasst was auf der anderen Seite eine Wareneingangserfassung erheblich vereinfacht.

Diese innovativen Techniken haben auch in die internen Abläufe vieler Unternehmen Einzug gehalten, da das Prinzip, dass die Ware mehr oder weniger automatisch zum Mann kommt, statt dass der Mitarbeiter sich im Lager aller Produkte zusammen suchen muss ein erhebliches Rationalisierungspotential birgt.

Wenn das Thema Osterweiterung und Maut die deutschen Logistikunternehmen im Jahr 2003 nicht ohne Ende gelähmt hätten, wären auch in den angestammten Ausbildungsbetrieben zusätzlich tausende von Ausbildungsplätzen entstanden.

Ich möchte Ihnen eine kleine Übersicht aus unserem eigenen Bereich geben was Logistik heute bedeuten kann, weshalb das Berufsbild des Logistikers so interessant ist und weshalb wir gerade im gewerblichen Bereich mehr auf Logistiker angewiesen sind.

Unsere Logistiker beschäftigen sich mit:

- Bundesweiter Organisation von Veranstaltungen und Events. Inklusive Standortplanung, Genehmigungen besorgen, Getränke und Personalservice.
- Bau von Messeständen und Organisation von sämtlichem Equipment
- Planung, Organisation und Durchführung von Messen weltweit.
- Zusammenbau und Verpackung von Kühlgeräten
- Konfektionierung von Textilien, Dialyseprodukten, Kosmetikartikel oder Weinflaschen.
- Rücknahme und Entsorgung oder Wiederverwertung von Verbrauchsmaterialien.
- Planung, Kalkulation und Umsetzung von Outsourcing Projekten
- Umbau und Organisation von Hochregallagern.
- Analyse von Werksverkehr und Umsetzung in andere Transportwege.
- Beratung von Unternehmen hinsichtlich innerbetrieblichen Produktionsabläufe durch Management auf Zeit
- weltweite Frachtenprüfung
- Steuerung von der Beschaffung von Halbfertigwaren bis zum Einsatz am Fließband
- Bestandsaufnahme von Restmengen in Fertigungsstraßen und Nachbestellung.
- Belieferung von Verbrauchsmaterial frei Schreibtisch oder frei Verwendungsstelle
- Befüllen von Regalen in Supermärkten.
- Entwicklung, Optimierung und Prüfung von Verpackungen und Versandtechniken.
- Darstellung von Lager und Lieferbeständen im Internet und in verschiedenen Warenwirtschaftssystemen

- Entwicklung von Warenwirtschaftssystemen für Branchenlösungen.
- Stellung von Personal bei saisonalen Schwankungen.

Von Lagerhaltung, Kommissionierung, Verpackung, Versand und natürlich auch dem Transport brauchen wir gar nicht erst anfangen.

Das zählt heute immer noch zu den Grundaufgaben der Spedition, wenn man davon absieht, dass der Logistiker teilweise für den Handel auch noch den Einkauf, die Rechnungsstellung und den Geldeinzug vom Warenempfänger durchführt.

Bei anderen Spedition und Logistikunternehmen geht die Logistik sogar noch weiter.

Da werden ganze Fahrzeuge demontiert, um sie als Ersatzteile in die USA zu verschicken und um sie dort wieder zusammenzubauen.

Da werden ganze Autobahnbrücken millimetergenau geliefert und mit eigenen Kränen aufgesetzt.

Da werden Bohrinseln befördert und Pipeline-Verbindungen geschaffen.

Selbst der für mich perverse Transport von Müll in den Weltraum ist eine Herausforderung an die Logistik. Der Begriff Just in Time hört sich dabei schon altbacken an.

Lagerhaltung ist bereits seit langem zum Großteil auf die Straße verlagert worden.

Lieferungen erreichen den Empfänger in Deutschland innerhalb von 16 Stunden.

In Europa innerhalb ein oder zwei Tagen.

Lieferungen können daher immer kleiner werden und Kapitalbindung ist dank des flexiblen Einsatzes der Logistik stark minimiert worden.

Die meisten Lieferungen werden durch Scannung an Schnittstellen überwacht und die Daten werden via Internet zeitversetzt dem Kunden zur Verfügung gestellt.

An Echtzeitdaten überwacht durch Satelliten wird mit Hochdruck gearbeitet.

Es gibt so viele Beispiele unseren Beruf zu beschreiben und das das alles zu organisieren und zu überwachen mehr die Aufgabe eines einfache Spediteurs oder Lagerarbeiters im klassischen Sinne sein kann liegt auf der Hand.

Auch das sind die Aufgaben der modernen Logistik und des Logistikers.

Ein Beruf mit Zukunft und weltweiten Optionen, ein Beruf der jeden Tag spannend und anspruchsvoll ist.

Ein Beruf, wo Stellenabbau ein Fremdwort ist.

Unternehmen verlagern Ihre Produktion nach Fernost oder seit Mai ins Baltikum.

Unternehmen beschäftigen Mitarbeiter aus diesen Ländern in Deutschland.

Dieses Verlagern und die Versorgung der Menschen durch Bündelung der Aufgaben über eine Distanz von tausenden von Kilometern und mehr sind die Aufgaben der Logistik und in Zukunft noch mehr.

In einer Studie des Verkehrsministeriums heißt es dass sich das Transportvolumen (und die damit

zusammenhängende Logistik) in den nächsten 10 Jahren um mehr als 50 % steigern wird.

Ich glaube dass das noch mehr sein wird.

Als Logistiker haben wir zwar keinen Einfluss auf die politische und wirtschaftliche Situation.

Aber wir erkennen den Bedarf und rüsten uns.

Europa und die Welt wachsen zusammen, schneller denn je.

Und damit wachsen die Anforderungen an Logistik weiter.

Daß es in einem vereinten Europa immer noch keine einheitliche "Amtssprache" gibt halte ich für nicht akzeptabel.

Meines Wissens überlegt man bei der europäischen Verfassung mehr.

Es ist scheinbar wichtiger zu überlegen ob Gott in der Verfassung seinen Platz findet als eine gemeinsame Sprache.

Wie soll was zusammen wachsen, was sich nicht mal verstehen kann?

Es wird höchste Zeit den Ausbildungsstandard den Anforderungen der Welt anzupassen.

Und das bitte schön, schon lange vor der Ausbildung.

Nämlich ab der Grundschule.

Wenn das Bildungsniveau in den neuen EU Ländern teilweise heute schon höher ist als in Deutschland können wir erkennen welche Chancen uns entgehen werden.

Es wäre schön wenn unsere Politik diese Verantwortung für Schule und Weiterbildung ebenfalls erkennen würde.

Ich möchte den Logistikern der Gegenwart und der Zukunft, den Ausbildern und den Betrieben daher zwei einfache Ratschläge geben

Lehren und Lernen sie Fremdsprachen:

Englisch, Französisch, aber auch Russisch oder Polnisch.

Denken sie aber auch daran, dass in sagen wir mal, 10 Jahren Chinesisch ebenfalls Thema sein wird.

Die Entwicklung der Länder und die Verständigung untereinander stehen im direkten Zusammenhang zur Logistik.

Die Explosion der Stahl - und Treibstoffpreise sollte uns hellhörig machen.

Lernen und Lehren sie als Unternehmen EDV Technik:

Nutzen sie das Internet, bevor andere Ihnen erklären, was sie versäumt haben.

Da diese Grundvoraussetzungen in Deutschland leider unterrepräsentiert, sind ist es auch unsere Aufgabe dieses Wissen zu vermitteln.

Ohne solche Voraussetzungen wird es nicht nur in der Logistik schwer, den künftigen Ansprüchen

gerecht zu werden.

Holger te Heesen