



Die Rheinhäfen, hier der Weiler, sind eine Säule der Logistik-Drehscheibe Dreiländereck. FOTOS: HERBERT FREY/BAAS

Das neue Schmiermittel

Die Logistik boomt und wird sich in der Region weiter gut entwickeln, ist die IHK überzeugt

VON UNSEREM REDAKTEUR
MICHAEL BAAS

LÖRRACH. „Logistik ist nicht alles. Aber ohne Logistik ist alles nichts“, sagt Egon Trump. Mit der der Charakteristik des Geldes entlehnten Einordnung beschreibt der Professor, der mit Armin Schwolgin den Studiengang Spedition, Transport und Logistik an der Berufsakademie Lörrach leitet, den Stellenwert der Branche in der global verflochtenen Weltwirtschaft. Ohne Logistiker bewegt sich in vielen Branchen nicht

mehr viel. Entsprechend boomt die Logistik. Inzwischen fehlt es bereits an Frachtraum und Fahrern.

Das Dreiländereck um Basel ist traditionell eine Verkehrs-Drehscheibe. Das hat historische Gründe: Schließlich führt seit Jahrhunderten eine zentrale europäische Nord-Süd-Route durch die Region. Heute treffen sich hier mit Straße, Schiene und Binnenschifffahrt wichtige Verkehrssysteme – eine Schnittstelle, an der sich Fracht leicht vom einen auf den anderen Verkehrsträger umladen lässt. Der Euro-

Airport schließlich eröffnet mit der Möglichkeit Luftfracht weitere Optionen. Entsprechend präsent ist die Branche: Die Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee zählt allein auf der deutschen Seite zwischen Weil am Rhein und Konstanz mehr als 400 Betriebe, die gut 5000 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigten. Und dies sind nur die Firmen, die im Straßenverkehr operieren.

Dazu kommt die Nordwestschweiz. Hier sind nicht nur viele international tätig Spediteure ansässig; hier mangelt es auch nicht an Selbstbewusstsein. „Die

wirklichen Branchenpioniere sitzen am Rheinknie“, befand zum Beispiel Thomas Lamprecht, Vorstand des Fachverbands Sped-Log-Swiss dieser Tage bei der Jubiläumsfeier zum 125-jährigen Bestehen des Basler Speditionsverbands in einer Anspielung auf den zwei Jahre jüngeren Hamburger Verband. Nicht zu vergessen ist der Studiengang Spedition, Transport und Logistik der Berufsakademie: Bei der Gründung vor 25 Jahren ebenfalls ein Pionierprojekt wird er inzwischen weithin anerkannt und sichert den Nachschub an qualifizierten Fachkräften. Es ist kein Zufall, dass die BA Lörrach einen von drei Logistik-Studiengängen im Land anbietet.

„Der Logistik-Standort Dreiländereck wird sich weiter positiv entwickeln“, ist der Verkehrsexperte der IHK Manfred Goossens denn auch überzeugt. Zwar geht es in der Branche längst nicht mehr nur um den Transport, den Verkehr; der Standortvorteil als Verkehrs-Drehscheibe aber lässt sich nutzen, um die Region weiterzuentwickeln zur „Logistik-Drehscheibe“, wie Trump es nennt. Denn Logistiker übernehmen in der arbeitsteilig organisierten Wirtschaft immer mehr Aufgaben. Das beginnt mit der Beschaffung, Lagerung und genau terminierten Lieferung einzelner Teile – seien es Gussteile oder Airbags für die Just-in-Time-Produktion der Automobilindustrie, seien es Tuben, die direkt an die Abfüllmaschinen der Pharmahersteller transportiert werden, seien es die Faltschachteln, um die vollen Tuben zu verpacken. Das setzt sich fort in der Verteilung dieser verpackten Tuben –

von der Kommissionierung der Ware bis zur Auslieferung. Und das umfasst immer häufiger auch einfache Produktionsschritte: So lassen manche Autohersteller Radios schon von Logistikern einbauen.

Diese Entwicklung folgt dem Strukturwandel von Wirtschaft und Gesellschaft und beginnt nach dem Zweiten Weltkrieg, erläutern Trump und Schwolgin. In den ersten Jahrzehnten nach 1945 habe der Mangel die Märkte geprägt. „Das waren Verkäufermärkte“, sagt Trump. Mit dem Wirtschaftswunder und der aufkommenden Überflussesgesellschaft verschoben sich die Gewichte. Aus dem Verkäufer- wurde ein Käufermarkt. Der aber braucht andere Verteilungs- und Vermarktungsinstrumente: So entstand moderne Logistik. Weitere Entwicklungsschübe brachten die internationale Arbeitsteilung, die fortschreitende Globalisierung und die Tendenz, Fixkosten niedrig zu halten. Darüber seien auch die Bereiche „jenseits der Produktion durch Rationalisierung“ erschlossen“ worden, beschreibt Schwolgin.

Die Folge sind Auslagerungsprozesse. Die wiederum halten bis in die Gegenwart an und machen vor der Branche selbst nicht halt. So gibt es bereits Firmen, die auf den Bau und die Vermietung von Logistik-Immobilien spezialisiert sind; dann muss ein Logistiker ein teures Hochregallager nicht mehr selber bauen, sondern kann es

mieten. Auf der anderen Seite gerät die Branche dadurch ihrerseits unter Druck, gibt es Konzentrationsprozesse, an deren Ende global aufgestellte Konzerne stehen. Gleichwohl räumen die Logistik-Experten auch regional verorteten Mittelständlern weiterhin gute Chancen ein; vorausgesetzt sie positionieren sich in einer Nische und kooperieren in Netzwerken.

Eine Chance, Arbeitsplatzverluste zu kompensieren

Getrieben von diesen Entwicklungen und einer weltweit wachsenden Nachfrage sehen die zwei BA-Professoren kein Ende des Logistik-Booms. Im Gegenteil: Während der Arbeitsplatzabbau in der Produktion in den klassischen Industrieländern angesichts des anhaltenden Rationalisierungsdrucks kaum zu stoppen sei, biete die Logistik eine Chance, wegfallende gewerbliche Industriearbeitsplätze im Dienstleistungsbereich zu ersetzen. „Die Produzenten brauchen die Zulieferteile und die Endprodukte müssen auf die Märkte“, begründet Trump: Die Logistik mithin als Schmiermittel des globalen Kapitalismus – eine Chance also. Vorausgesetzt es gibt genug Kapazitäten und Fachkräfte – wobei Qualifizierung auch interkulturelles Wissen und Sprachkompetenz bedeutet. Derzeit aber gebe auf allen Ebenen noch Defizite: Es fehlten Transportkapazitäten, Lastwagenfahrer und mehrsprachige Logistik-Experten. „Es ist ein Drama“, findet Armin Schwolgin.