

# welcome

Logistik

„Größte Kundendichte,  
gute Infrastruktur“

Francis N. Edwards, Senior Vice President International  
bei QVC, zum Standort des neuen Distributionszentrums

**Zentral:** NRW als internationale Drehscheibe | **Führend:** Hafen  
Duisburg | **Vernetzt:** Kooperationen für den Weltmarkt | **Innovativ:**  
Sparen mit E-Logistik | **Abgehoben:** Kunst und Pferde unterwegs

Where Europe does business: **nrw**



6

DREHSCHIBE



12

INVESTITIONEN



14

WACHSTUM

News ..... 4

**TITELTHEMA**

**Drehscheibe für Europa** ..... 6

Immer mehr Unternehmen nutzen Nordrhein-Westfalen als Umschlagsplatz für ihre Waren.

Einkauf per Fernbedienung: Teleshopper QVC suchte kurze Wege und baute sein neues Distributionszentrum in Hückelhoven. . . 11

Arbeitsplatz Logistik in NRW. .... 10

Logistik-Zentren in NRW. .... 11

**INVESTITIONEN**

„EU-Erweiterung stärkt Standort“ ..... 12

John D. Warrick, Europa-Präsident bei UPS, über eine der größten Einzelinvestitionen des Unternehmens am Flughafen Köln/Bonn.

**REPORT**

**Auf Wachstumskurs** ..... 14

Europas größter Binnenhafen in Duisburg wächst weiter und will führender Logistikstandort auf dem Kontinent werden.

**KOOPERATIONEN**

**Näher am Weltmarkt** ..... 18

Mit nationalen und internationalen Netzwerken sparen Logistiker Zeit, Geld – und eröffnen sich neue Märkte.

**Nachschub durch die Nabelschnur** ..... 20

Unternehmen integrieren Logistiker immer stärker in ihre Produktionen – sowohl räumlich als durch ihre IT-Systeme.

**MÄRKTE**

**Lieferung bis in den OP** ..... 21

2.000 Unternehmen aus der Gesundheitsbranche in NRW können auf die Konzepte der Krankenhaus-Logistiker bauen.

**Schneller, bequemer, günstiger** ..... 22

Mit Innovationen treibt der Mittelstand die Logistikbranche voran.

**MACHER**

**Bewegter Unternehmer** ..... 24

Motorradfan Michael Huber hat die IHG-Logistics aus Unna in einen weltweit agierenden Logistikdienstleister verwandelt.

**WISSEN**

**Lieferketten effizient steuern** ..... 26

Bei der Entwicklung von E-Logistik liegen Unternehmen und Wissenschaftler aus NRW in der internationalen Spitzengruppe.

**Kurzer Weg zum Home-Shopper** ..... 28

Der Online-Handel benötigt eine gute Last-Mile-Logistik. Pick-up Stationen wie in Dortmund optimieren den Weg zum Endkunden.

**Qualifizierte Allrounder** ..... 30

Hochschulen und Akademien bieten neue Ausbildungen an und reagieren so auf veränderte Anforderungen an Logistiker.

**LEBEN**

**Abgehoben** ..... 32

Transportspezialisten führen Pferde ins Flugzeug oder schicken Kunstwerke um die Welt.

**SERVICE**

**Am Puls der Wirtschaft** ..... 34

Das Land Nordrhein-Westfalen im Porträt.

**Logistics Forum Duisburg** ..... 35

Jedes Jahr treffen sich 700 Logistikexperten in Duisburg.

**Adressen und Kontakte** ..... 35

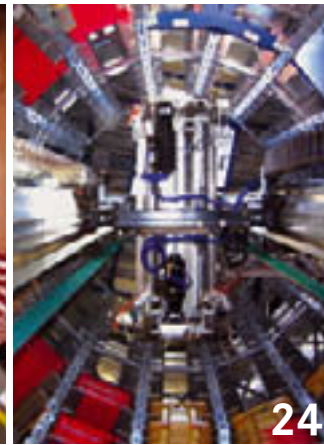
Die wichtigsten Ansprechpartner für Investoren.



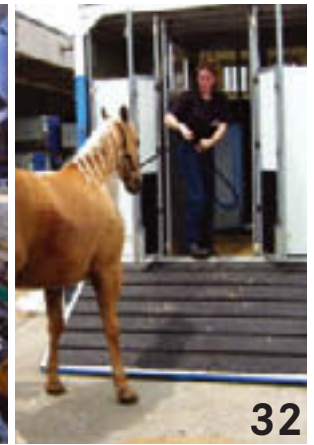
WELTMÄRKTE



E-LOGISTIK



LETZTE MEILE



TRANSPORT-SPEZIALISTEN

## IMPRESSUM

**Herausgeber:**

Gesellschaft für Wirtschaftsförderung  
 Nordrhein-Westfalen mbH (GfW)  
 Economic Development Corporation  
 Kavalleriestr. 8-10, D-40213 Düsseldorf  
 Telefon: +49(0)211/13 000-0  
 Telefax: +49(0)211/13 000-154  
 E-Mail: gfw@gfw-nrw.de  
 Internet: www.gfw-nrw.de  
 Verantwortlich: Petra Wassner,  
 Geschäftsführerin

**Redaktion, Gestaltung und Produktion:**

ergo Unternehmenskommunikation GmbH &  
 Co. KG, Hansaring 55, D-50670 Köln  
*Chefredakteur:* Carsten Rogge-Strang  
*Chef vom Dienst:* Holger Voskuhl  
*Redaktion und Autoren:* Stefan Kahl, Jens Kar-  
 be, Thomas Müller, Peter Neumann, David Sel-  
 bach, Anke Sparmann, Eli Steinhardt, Björn  
 Theye, Josi Wübben, Corinna Zawodniak,  
*Art-Direktion:* Bodo Brandes,  
 Michael Kemmerling

**Titelfoto:** QVC

**Litho:** Berger Grafikpartner, Köln

**Druck:** Sieprath Druckservice, Aachen

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Sie behält sich vor, Leserbriefe gekürzt zu veröffentlichen. Die Publikation basiert auf öffentlich zugänglichen Informationen, die die Redaktion für zuverlässig hält, für deren Richtigkeit sie aber keine Gewähr übernimmt. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.



## STANDPUNKT

## Ready for landing

**Michael Garvens, kaufmännischer Geschäftsführer der Flughafen Köln/Bonn GmbH, über den Standortvorteil Logistik in Nordrhein-Westfalen.**



„Bitte anschnallen und die Tische hochklappen: Wir befinden uns im Landeanflug auf Nordrhein-Westfalen (NRW). Das Investitionsklima ist freundlich, Logistik und Infrastruktur sind ausgezeichnet.“ Zugegeben: Eine solche Ansage ist schwer vorstellbar. Aber im virtuellen Jet voller potenzieller Investoren ließen sich die Vorteile des Logistik-Standorts NRW kaum treffender ankündigen.

Warum das so ist, habe ich in den fast zwei Jahren meiner Tätigkeit in NRW häufig erfahren. Wenn Investoren – im doppelten Wortsinn – auf Nordrhein-Westfalen fliegen, liegt das eben nicht nur an der guten Lage und Infrastruktur. Es gehört mehr dazu; ein guter Schuh will gepflegt werden, damit er wirklich glänzt. NRW hat das über Jahrzehnte getan und ist so zum Inkubator für umfassende und hoch innovative Logistik-Leistungen geworden, die Unternehmen nicht nur gute Landebedingungen verschaffen – sondern auch einen Zeit und Kosten sparenden Take-off zu den Märkten im In- und Ausland.

Da sind etwa die drei großen Logistik-

zentren an Rhein und Ruhr mit Europas größtem Binnenhafen in Duisburg (siehe Seite 14), Deutschlands größtem Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr in Köln-Eifelort, Deutschlands Frachtflughafen Nummer zwei Köln/Bonn Airport und einer langen Reihe namhafter Logistiker für jede bedeutende Branche (siehe Seite 11). Oder die vielen lokalen, nationalen und internationalen Logistik-Netzwerke, Spezialanbieter und innovativen Mittelständler (Seiten 19 bis 25). Überhaupt sind es zunehmend kleine Ideenschmieden, die mit dazu beitragen, dass NRW die Zukunft der Logistik mitgestaltet – und deshalb unter anderem in der E-Logistik weltweit führend ist (Seite 26).

Und da sind nicht zuletzt die Global Player wie UPS, die weiteres Wachstum für den Logistik-Standort NRW vorprogrammieren, indem sie sich langfristig zu Nordrhein-Westfalen bekennen (siehe Seite 12). Bei allen Dingen, die man vielleicht noch besser machen könnte: Ein besseres Signal für den Logistik-Standort NRW kann ich mir nicht vorstellen.

# Auszeichnung für Post-Chef

Der „**Manager des Jahres 2003**“ kommt aus Nordrhein-Westfalen. Klaus Zumwinkel, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Post World Net AG (Bonn), erhielt die Auszeichnung des Manager Magazins. Der Grund: Der Manager hat das ehemalige staatliche Unternehmen in einen weltweit agierendem Logistikkonzern verwandelt. Im Jahr 1990 hatte Zumwinkel das Ruder bei der Post übernommen. Die bisherige Bilanz: Der Umsatz des Unternehmens vervierfachte sich, die Produktivität je Mitarbeiter stieg um gut 250 Prozent und die Zustelldauer von Briefen und Paketen verkürzte sich deut-



**ERFOLGREICH:** Klaus Zumwinkel, Deutsche Post World Net AG

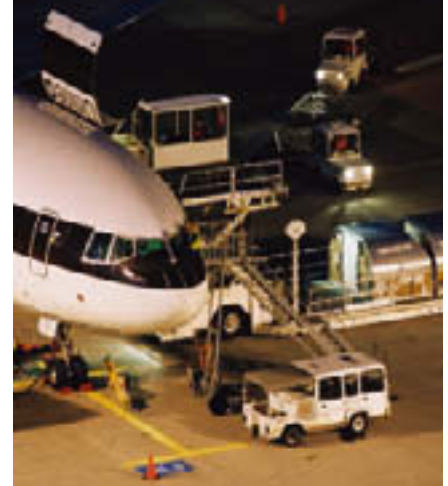
lich. Inzwischen zählt der Konzern zu den größten Logistik-Unternehmen der Welt mit mehr als 250.000 Mitarbeitern. In Bereichen wie dem europäischen Paket-service und im weltweiten Luftexpress ist er bereits die Nummer eins. Das Auslandsgeschäft der Deutschen Post macht insgesamt einen Anteil von 40 Prozent aus. Mit der Marke DHL, unter der die Fracht-, Express- und Logistikdienstleistungen des Konzerns zusammengefasst sind, ist das Unternehmen in 220 Ländern präsent. Neben der Logistik bietet das Unternehmen auch Finanzdienstleistungen unter der Marke Postbank an.

**INFO:** [www.dpwn.de](http://www.dpwn.de)

## Nordrhein-Westfalen profitiert von Osteuropa

**Durch die Osterweiterung** der Europäischen Union wird Deutschland zu einem noch wichtigeren Standort für die europäische Warendistribution, denn Osteuropäische Ziele sind wegen der zentralen Lage von hier aus schnell erreichbar. Damit macht die Bundesrepublik Ländern wie Belgien und den Niederlanden zunehmend Konkurrenz. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie der Management- und IT-Beratung Cap Gemini Ernst & Young. Nach Angaben der Financial Times Deutschland hat sich besonders Nordrhein-Westfalen als zentraler Standort für Logistiker entwickelt. Vor allem große Mittelständler haben diesen Standort gewählt und die Nähe zum Ruhrgebiet gesucht. Es ist der größte Ballungsraum in Europa.

**NAH DRAN:** Am Flughafen Köln/Bonn entsteht ein neuer Logistikpark.



## Logistikpark mit Flughafen-Anschluss

**Einen Logistikpark** mit Namen „AirLog Köln-Bonn“ entwickelt die Stadt Troisdorf auf einem ehemaligen Kasernengelände. Das etwa 43 Hektar große Gebiet liegt an einer Autobahn und in direkter Nachbarschaft zum Flughafen Köln/Bonn. Vorbild für das Troisdorfer Transportzentrum ist das US-amerikanische Louisville (Kentucky). In der Nähe des dortigen Regionalflughafens haben sich in einem Gewerbegebiet mittlerweile mehr als 50 Firmen mit einem eigenen Distributionszentrum niedergelassen. Die Stadt Troisdorf hat nun ähnlich gute Argumente und sieht deshalb auch große Potenziale für den Park.

**ATEMNOT:** Sauerstoffreduzierte Luft in den neuen Lagerhallen von BASF in Münster soll Brände verhindern.



## Lager mit Brandschutz à la Mount Everest

**Ein Distributionszentrum** mit außergewöhnlichem Brandschutz baut die BASF Coatings AG in Münster. Weil der Sauerstoffgehalt in der Halle dauerhaft auf 13 Prozent gesenkt wird, sind Feuersbrünste so gut wie ausgeschlossen. Die Luftverhältnisse in dem Lager entsprechen in etwa denen auf der Spitze des Mount Everest. Damit können Menschen zwar kurzfristig in der Halle arbeiten, jedoch ist das Gebäude für längere Aufenthalte nicht geeignet. Nach Unternehmensangaben ist das Distributionszentrum mit sauerstoffreduzierter Luft in dieser Dimension einmalig in Deutschland. Gesamtkosten des Zentrums: rund 20 Millionen Euro. Es ist die größte Einzelinvestition des Unternehmens am Standort Münster-Hiltrup seit 15 Jahren.

**INFO:** [www.basf-coatings.de](http://www.basf-coatings.de)

# Dortmunder Fraunhofer-Institut berät Logistiker in China

**Das Dortmunder** Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) exportiert sein Know-how jetzt auch nach China. Im Januar 2004 hat das IML ein Büro im Logistik-Kompetenz-Zentrum „Digital Logistics Harbour“ in Peking eröffnet. In dem Gebäude befinden sich verschiedene Forschungseinrichtungen und Unternehmen aus der Logistikbranche. Das IML will mit seinem neuen Standort unter anderem deutschen Logistikern helfen, auf dem chinesischen Markt Fuß zu fassen. Dazu vermittelt die Einrichtung Kontakte zu potenziellen Partnern in der Region und gibt Tipps für den Einstieg in China. Schon in der Vergangenheit haben die Dortmunder große Unternehmen wie Volkswagen bei



**PEKING:** Das Fraunhofer-Institut sieht große Potenziale in Chinas Hauptstadt.

logistischen Fragen in Asien beraten. Gleichzeitig hofft das IML, mit einem eigenen Büro in der Region neue Forschungs-kooperationen mit chinesischen Institutionen aufbauen zu können.

**INFO:** [www.iml.fhg.de](http://www.iml.fhg.de)

## Architekturpreis für Hochregallager



**Dass bei Industriebauten** mehr als nur die Funktionalität eine Rolle spielen kann, hat das Unternehmen Erco Leuchten aus Lüdenscheid bewiesen. Für das neue Hochregallager mit einer Kapazität von etwa 7.000 Paletten gewann es den Architekturpreis der WestHyp-Stiftung, die von der Westfälische Hypothekenbank AG mit Sitz in Dortmund gegründet wurde. Die Jury würdigte den „höchsten gestalterischen Anspruch“ des 73 Meter langen und 23 Meter hohen quaderförmigen Gebäudes aus dem Jahre 2002. So verfügt es unter anderem über eine gläserne Lichtfassade und eine transparente Haut aus Gussglas, auf der vertikale Linien ständig verändernde Muster zeigen – eine Anlehnung an die in der Logistik üblichen Strichcodes. Gestaltet hat die „Medienfassade“ der Lichtkünstler Uwe Belzner aus Heidelberg.

**INFO:** [www.erco.com](http://www.erco.com)

+++TICKER+++TICKER+++TICKER+++

### NEUE LOGISTIKZENTREN IN NRW

+++Der Instantprodukt-Hersteller Krüger hat ein neues Logistikzentrum in Bergisch Gladbach gebaut. Das rund 31 Meter hohe automatische Hochregallager bietet Platz für etwa **50.000 Paletten**. Eine 750 Meter lange Elektrohängebahn verknüpft das Lager mit der Produktion+++

+++**Mehrere Millionen Einzelteile** lagern im neuen Logistikzentrum des Motorenherstellers Deutz in Köln. Optimierte Prozesse ermöglichen es nun, selbst Bestellungen aus der zweiten Tageshälfte zügig abzuwickeln. Endkunden können jetzt weltweit direkt beliefert werden+++

+++Weil sich Bornheim-Roisdorf bei Bonn zum Dreh- und Angelpunkt für die Belieferung des **europäischen Marktes** mit frischem Obst und Gemüse entwickelt, hat die Centralmarkt Rheinland eG dort ein modernes Logistikzentrum errichtet+++

+++Gleich **zwei Lebensmitteldiscounter** eröffnen neue Logistikzentren am Rhein: Lidl baut in Kamp-Lintfort ein Hochregallager, Aldi in Rheinberg ein großes Distributionszentrum mit Trockenlager, Tiefkühltrakt sowie Büro- und Servicegebäuden+++

+++Deutschlands **größtes Tiefkühlager** hat die MDL Metro Group Logistics in Hamm in Betrieb genommen. Auf 20.000 Quadratmetern werden jährlich etwa 80.000 Tonnen Tiefkühl- und 75.000 Tonnen Trockenware umgeschlagen+++

+++Im **Chemiepark Marl** baut die Commercialleasing und Immobiliengruppe ein Logistikzentrum. Neben der Degussa sollen zahlreiche Unternehmen aus dem Chemiepark das Zentrum nutzen+++

+++Die auf Markenartikel spezialisierte tts Global Logistics aus Hamburg hat in Köln-Eifeltor ein **Multi-User-Lager** mit fast 10.000 Quadratmetern Fläche eröffnet+++



# Drehscheibe für Europa

**Logistikstandort NRW** Internationale Konzerne benötigen für ihre Distributionszentren eine gute Lage, weltweit agierende Logistiker und beste Infrastruktur. Immer mehr nutzen deshalb Nordrhein-Westfalen als Waren-Umschlagplatz – unabhängig von der Branche.

**Früher war** bei Ikea alles ganz einfach: Da fuhren die Kunden in eine Filiale des schwedischen Möbelhauses, wählten aus, packten ein und bauten alles zu Hause auf. Die Zeiten haben sich geändert: Immer mehr Käufer bestellen per Internet oder Telefon und legen Wert darauf, ihre neuen Möbel erst an der eigenen Haustür in Empfang zu nehmen.

Der Trend zur neuen Bequemlichkeit war Anlass für den Einrichtungskonzern, nach einer Erweiterung für sein Lager am

Rande des Ruhrgebiets in Werne zu suchen. Wo im Dortmunder Stadtteil Ellinghausen einst Kohle gelagert wurde, wurden die Schweden fündig und errichteten auf einem 25 Hektar großen Areal ihr neues Customer-Distribution-Center. Bau-summe: 75 Millionen Euro.

Seit September 2003 versorgt das Zentrum Endkunden vorwiegend mit Küchen- und Büroartikeln, während sich das alte Lager in Werne schrittweise auf die Aufgabe zurückzieht, die Einrichtungs-

häuser zu beliefern. Das Ergebnis ist nicht nur ein gesteigerter Warenumschlag, sondern auch ein Plus an Schnelligkeit: Statt wie bisher 14 Tage sollen von der Bestellung bis zur Auslieferung der Ware künftig nur noch vier Tage vergehen.

**Standorte bieten geeignete Flächen und qualifizierte Mitarbeiter**

Entscheidend für die Wahl des Standorts Dortmund sei die gute Anbindung an Wasserverkehrswege, an das Schienennetz



**LUFTWEG:** Deutschlands zweitgrößter Fracht-Flughafen ist Köln/Bonn. Er ist rund um die Uhr in Betrieb.

der Deutschen Bahn und an drei Autobahnen gewesen, sagt Peter Nölle, Geschäftsführer der Ikea Lager und Service GmbH in Werne. Ein zweiter Grund war, dass das Gelände der ehemaligen Kohlelagerfläche im Stadtteil Ellinghausen genügend Platz für die jetzt schon anvisierte Erweiterung bot. „Die Zechen- und Stahlwerkschließungen machen das Ruhrgebiet zu einem idealen Standort für Logistiker, weil geeignete Flächen und Mitarbeiter in ausreichender Anzahl vorhanden sind“, lobt Ikea-Mann Nölle eine Region, die sich dem Strukturwandel verschrieben hat.

Der skandinavische Einrichtungsgigant ist nicht der einzige ausländische Konzern, der seine Zukunft in Nordrhein-Westfalen plant. So hat der amerikanische Teleshopping-Sender QVC jüngst im niederrheinischen Hückelhoven ein hochmodernes Distributionszentrum in Betrieb genommen, von dem aus Kunden in über 20 Ländern beliefert werden (siehe Seite 9). Ob Möbelhersteller, Einkaufs-TV oder Indus-

triebetrieb: Sollen Waren pünktlich zum Besteller oder Rohstoffe just in time in die Produktion, muss jemand den Transport organisieren. Die Logistikbranche weiß um ihre Unverzichtbarkeit. „Wir sind das Knochengerüst, das den Körper bewegt“, erklären Logistiker gern ihre Beziehung zu Handel, Industrie und Gewerbe.

In Nordrhein-Westfalen befassen sich mit derlei Dienstleistungen 10.000 überwiegend mittelständische Betriebe, aber auch internationale Größen wie die Deutsche Post World Net AG (Bonn), Schenker AG (Essen) oder die Rhenus AG & Co. KG (Holzwickede). Auch ausländische Anbieter wie die französische Geodis oder die japanische Reedereigruppe NYK mit ihrer Tochter New Wave Logistics haben sich hier niedergelassen. Mit ihren 260.000 Beschäftigten stellt die Branche einen der wichtigsten Dienstleistungssektoren im Bundesland. Hinzu kommen noch einmal 360.000 Beschäftigte, die in Industrie und Handel mit Logistik betraut sind.

Da wundert es nicht, dass der Anteil der Logistik-Beschäftigten an der Gesamtbeschäftigung in Nordrhein-Westfalen bei 10,5 Prozent liegt. Die Landesregierung unterstützt die Branche bei der Entwicklung innovativer Dienstleistungen und hat den Logistikern eine eigene Landesinitiative gewidmet. „Wir müssen Tabellenführer in der Entwicklung und Nutzung modernster Logistik sein“, setzt Ministerpräsident Peer Steinbrück das Ziel.

#### **Verbindung zu Seehäfen in den Niederlanden und Belgien**

Dabei kann sich das Bundesland auf Standortfaktoren verlassen, die Thomas Westphal von der Landesinitiative Logistik als einzigartig rühmt:

- Lage: NRW liegt im Zentrum Europas und ist schon heute Drehscheibe für den internationalen Warenverkehr – auch in Richtung Osteuropa
- Verkehrswege: Ein dichtes Netz aus Autobahnen, Wasserstraßen und Eisen- ➔



**DUISBURG:** Europas größter Binnenhafen glänzt mit guten Wasserverbindungen sowie zahlreichen Autobahn- und Gleisanschlüssen.

→ bahnschienen durchzieht das Bundesland und begünstigt kombinierte und multimodale Verkehre

- Marktnähe: Von Duisburg, Düsseldorf, Köln oder Dortmund aus sind binnen drei Stunden per Eisenbahn gut 40 Millionen Menschen erreichbar, per Autobahn sogar über 60 Millionen. Es gibt sieben internationale Flughäfen und jede europäische Hauptstadt wird in höchstens drei Stunden erreicht

- Know-how: Ob Massengut, Stückgut oder Container – sämtliche logistischen Dienstleister und Dienstleistungen sind präsent, von reiner Spedition bis zu Spezial- und Kontraktlogistik

Auch die geografische Nähe zu den wichtigen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen bringt entscheidende Vorteile. „Nordrhein-Westfalen fungiert als Einfallstor für die Warenströme von Rohstoffen, Halbprodukten und Konsumgütern, die von Asien und Nordamerika aus nach Deutschland und weiter nach ganz Europa transportiert werden“, sagt Westphal. Gleiches gilt in umgekehrter Richtung für den Export.

Davon profitiert etwa der Düsseldorfer Chemieriese Degussa AG, der seine Feinchemieaktivitäten im Chemiepark Marl gebündelt hat und dort unter anderem

Acrylsäure als Superabsorber für Babywindeln herstellt. Die Anbindung an zwei Autobahnen, die Anschlüsse ans Schienennetz der Deutschen Bahn und die Verbindung zu Rhein und Nordsee über den Weser-Datteln-Kanal haben auch die Natural Energy West GmbH nach Marl gelockt. Sie betreibt dort eine der größten Produktionsanlagen für Biodiesel in Europa.

Das chemieparkeigene Umschlagterminal (UTM) unterhält Degussas Infrastruktur-Tochter Infracor GmbH. Sie baut auch an einem neuen Logistikzentrum, das im Herbst 2004 fertig werden soll. Erst Ende Oktober hat Infracor einen Bahnshuttle zum Hafen Duisburg eingerichtet.

Er sorgt dafür, dass jährlich 10.000 Gefahrgut-Container weniger über die Straßen in NRW rollen.

Ein ganz anderes Beispiel für Speziallogistik ist die Rhenus AG & Co. KG in Holzwickede. Sie zählt mit 5.000 Beschäftigten und einem Umsatz von 690 Millionen Euro zu den führenden europäischen Logistikdienstleistern. Seit einem Jahr wickelt sie im Logistikzentrum Dortmund die Zentrallogistik für Deutschlands größten Buchfilialisten Thalia ab, eine Tochter der Hagener Douglas Holding AG. Über 100 Filialen beliefert Rhenus täglich mit themenbezogenen Sendungen, die sie zuvor in Dortmund entsprechend kommissioniert und so den Wareneingang in den Zweigstellen erleichtert.

Rhenus bestätigt mit seinem Ausflug ins Mediengeschäft den Trend zur Integration von Logistik und E-Commerce. „Die Anforderungen an hochwertige Logistiklösungen in der Beschaffungs- und Distributionslogistik werden ansteigen“, erklärt das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit NRW in einer Branchenstudie. Die Folge: Logistiker sehen sich zunehmend der Herausforderung ausgesetzt, entlang der gesamten Lieferkette maßgeschneiderte Problemlösungen anzubieten. In kaum einer anderen Branche wird dies so deutlich wie in der Automobilindustrie, dem Aushängeschild der deutschen Exportwirtschaft.



**ANGEPASST:** Mit neuem Distributionszentrum reagiert Ikea auf veränderte Kundenwünsche.



# Einkauf per Fernbedienung

**QVC** Vom Ausmaß des Erfolgs überrascht, benötigte der Teleshopping-Sender QVC dringend ein neues Distributionszentrum. Gebaut hat er es in Hückelhoven. Es ist eines der modernsten Europas und die drittgrößte Investition in der Konzern-Geschichte.

**Das Erfolgsrezept** des Fernsehsenders QVC ist einfach: Gut gelaunte Moderatoren, die in heimeliger Studio-Dekoration Schmuck, Grillsets oder Bettwäsche anpreisen, und Zuschauer, die per Telefon bestellen. Die amerikanische Spielart des Versandhandels erfreut sich seit ihrem Deutschland-Start im Jahr 1996 so großer Beliebtheit, dass sie dem Ableger des US-Konzerns einen Jahresumsatz von 289 Millionen Euro (2002) beschert hat. Tendenz: rasant steigend.

Bei der Suche nach ihrer Deutschland-Zentrale fiel die Wahl der Amerikaner auf Nordrhein-Westfalen (NRW), weil die Wege zwischen Produktion, Lager und Endkunden möglichst kurz sein sollten. „Für uns war entscheidend, dass Nordrhein-Westfalen die größte



**ENTSCHIEDEN:** Francis N. Edwards, Senior Vice President International QVC, baut Standorte in NRW weiter aus.

Kundendichte und eine gut entwickelte Infrastruktur hat“, sagt Francis N. Edwards, Senior Vice President International der US-Mutter. 55 Prozent der 18.000 Artikel, die QVC anbietet, werden in Deutschland produziert, 36 Prozent sogar in NRW.

Ende März 2003 ist zu den Betriebsorten Düsseldorf, Bochum und Neuss ein sendereigenes Warenverteilzentrum in Hückelhoven hinzugekommen. Die

**ERFOLGREICH:**  
Mit Teleshopping erzielt QVC Deutschland einen Umsatz von 289 Millionen Euro – Tendenz steigend.



hochmoderne Einrichtung stellt mit einem Volumen von 100 Millionen Euro die drittgrößte Investition der Konzerngeschichte dar. „In Hückelhoven ist unsere logistische Basis für den deutschsprachigen Raum entstanden“, sagt Ulrich Flatten, Geschäftsführer Operations bei QVC Deutschland.

Die Spezialität des neuen Distributionszentrums mit 60.000 Quadratmetern und 580 Beschäftigten ist seine Flexibilität: „Da wir täglich einen neuen Warenkatalog anbieten, haben wir die logistischen Systeme so ausgelegt, dass wir sie jederzeit an neue Artikel und Bestellungen anpassen können“, erklärt Wolfgang Appelhans, Director Logistics bei QVC Deutschland und Leiter des Distributionszentrums.

Deshalb laufen Lagerhaltung, Order-Erfassung und Kommissionierung vollautomatisch und papierlos ab. Dafür greift die QVC-Logistik auf ein elektronisch gesteuertes Hochregal- und Kleinteilelager zurück und hat sich sogar ein spezielles Fördersystem für Bekleidung vom Spezialisten Dürkopp Fördertechnik GmbH aus Bielefeld einbauen lassen. Hinzu kommen ein gesicherter Lagerbe-

reich für Schmuck sowie eine aufwändige Kommissionierhalle. Den Versand der 5,7 Millionen Pakete pro Jahr an die 1,1 Millionen aktiven Kunden wickelt die Deutsche Post World Net AG aus Bonn über das Krefelder Paketzentrum ihrer Logistiktochter DHL ab.

## Baugenehmigung kam zehn Wochen nach Antragsabgabe

Bei größeren Bestellungen „ab Werk“ vereinbart QVC je nach Situation neue Verträge mit Lieferanten und Spediteuren. „Nur die Seimporte haben eine feste Route“, sagt Chef-Logistiker Appelhans. „Hier bestimmt die Reederei den Hafen – in der Regel Rotterdam.“

Für den Standort Hückelhoven sprach nicht nur die gute logistische Anbindung an Binnenhäfen, Umschlagbahnhöfe, Flughäfen und Paketzentren. QVC profitierte von der Unterstützung der Kommune. „Dass wir zehn Wochen nach Einreichung unseres Antrages mit über 60 Aktenordnern die Baugenehmigung erhalten haben, ist außergewöhnlich“, erinnert sich Appelhans.

*Björn Theye*

**INFO:** [www.qvc.de](http://www.qvc.de)



**KÖLN-EIFELTOR:** das mit Abstand größte Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr in Deutschland.

➔ Niedrige Lagerhaltungskosten, flexible Fertigungsprozesse und Schnelligkeit spielen die entscheidende Rolle im globalen Wettbewerb.

Im Ford Supplier Park, in dem die Kölner Ford Werke AG seit dem vergangenen Jahr elf ihrer Systemlieferanten bündelt, agiert Rhenus als Dienstleister der Dynamit Nobel Kunststoff GmbH. Etwa 45 Mitarbeiter von Rhenus setzen vorproduzierte Stoßfängermodule für die Modelle Fiesta und Fusion zusammen und sorgen dafür, dass sie über ein Hängefördersystem zeitgenau an die Produktionslinie geliefert werden. Automobil-Logistik ist eine Herausforderung eigener Art: „Ein Logistiker muss sich gemeinsam mit seinem Kunden das Know-how erarbeiten,

damit er seine Dienstleistung lückenlos in die Zulieferkette der Autohersteller integrieren kann“, sagt Stephan Oettli, Leiter des Automotive Competence-Centers bei Rhenus.

**Bayer nutzt im Seehafenverkehr Duisburgs Schienen-Hub**

Ein Beispiel für ausländische Anbieter, die sich erfolgreich auf dem deutschen Markt tummeln, ist die französische Geodis Logistics. Seit drei Jahren betreibt der Spezialist im Duisburger Hafen das europäische Zentrallager der japanischen Kosmetikmarke Shiseido und bedient von hier aus Shiseidos Tochtergesellschaften und Distributeure in über 20 europäischen Ländern. „Für uns gibt es europaweit keine

bessere Möglichkeit, als sie der Hafen in Duisburg bietet“, lobt Shiseido-Deutschland-Chef Stefan Schwanenberg die grenzüberschreitende Kooperation. Auch umliegende Standorte profitieren von der Anbindung Duisburgs an die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Die im Chemiepark der Bayer AG in Krefeld-Uerdingen produzierten Vorstoffe für verschiedene Industriesegmente werden über Duisburg umgeschlagen und exportiert. „Für Bayer hat sich der Duisburger Hafen in kurzer Zeit als Schienen-Hub im Seehafenverkehr qualifiziert“, sagt Klaus Harlacher, Leiter Transport Logistics Services von Bayer Business Services. „Diese Form der Chemie-Logistik überzeugt uns durch den Einklang von Ökologie und Ökonomie.“

Die Total-Gruppe, Europas Nummer eins in Verarbeitung und Vertrieb von Mineralölprodukten, schlägt im größten Binnenhafen Europas jährlich mehr als eine Million Tonnen um. Thierry Pflimlin, Geschäftsführer der Total Deutschland GmbH, betont die zentrale Rolle des Hafens für die Aktivitäten des Konzerns: „Über Duisburg versorgen wir unsere Tankstellen in der Region sowie das Heizölgeschäft und den Bereich Flugkraftstoffe mit Produkten aus Raffinerien in den Niederlanden und Belgien.“ Duisburg punktet auch im intermodalen Verkehr und kommt damit den Bestrebungen

**ARBEITSPLATZ LOGISTIK IN NRW**

**Vergleich der wichtigsten deutschen Bundesländer nach Anteil der Beschäftigten im Logistiksektor:**

- NRW 20,2 Prozent
- Bayern 15,0 Prozent
- Baden-Württemberg 13,6 Prozent
- Niedersachsen/Bremen 11,5 Prozent
- Hessen 9,4 Prozent

Quelle: Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes NRW

**Tätigkeiten der Beschäftigten in der Logistikbranche :**

- 81,0 Prozent logistikspezifische Dienstleistung (Transport, Umschlag, Lagerung)
- 11,8 Prozent logistiknahe Industrie (Verpackung, Transportmittel etc.)
- 7,2 Prozent logistiknahe Dienstleistung (Software-Herstellung, Verleih von Güterfahrzeugen etc.)

## LOGISTIK-ZENTREN IN NRW

→ **Duisburg-Niederrhein** Gute Lage nahe den deutschen und westeuropäischen Ballungszentren (insbesondere Ruhrgebiet) mit direkter Anbindung an die Welthäfen Rotterdam und Antwerpen. Der Duisburger Hafen ist der größte Binnenhafen Europas; Schiene, Straße und Wasser sind ausgezeichnet vernetzt. Die Nachbarschaft großer Industriebetriebe hat Logistikgrößen wie Imperial, WM Group, Kühne & Nagel und ABX Logistics angezogen. Bei den Transporten liegt die Region mit einem Anteil von 28 Prozent an erster Stelle in Nordrhein-Westfalen.

→ **Kölner Raum** Das Güterverkehrszentrum Köln-Eifel, wo täglich rund 1.000 Ladeeinheiten umgeschlagen werden, ist der mit

Abstand größte deutsche Bahnhof für den kombinierten Ladungsverkehr, der Frachtflughafen Köln-Bonn liegt auf Platz zwei in Deutschland. Führende Logistiker wie die Deutsche Post World Net AG (Bonn) sind in der Nähe ansässig. Bei den Transporten liegt die Region mit 23 Prozent an zweiter Stelle hinter Duisburg-Niederrhein.

→ **Östliches Ruhrgebiet** Die Lage an der Schnittstelle der Nord-Süd- und Ost-West-Achsen von Bahn, Binnenschifffahrt und Fernstraßen prädestiniert die Region als Warenverteilzentrum. Handelskonzerne wie Karstadt, Woolworth, Ikea, Spar oder Lidl haben sich hier bereits niedergelassen. Anteil am Transportaufkommen: 21 Prozent – Platz drei in Nordrhein-Westfalen.

vieler Anbieter entgegen, Verkehre von den verstopften Straßen und Autobahnen auf Schiene und Binnenschiff zu verlagern. Seit September 2002 arbeitet im Logport-Areal des Duisburger Hafens – dem ehemaligen Gelände des Krupp-Stahlwerks Rheinhausen – das 120.000 Quadratmeter große Containerterminal Duisburg Intermodal Terminal (DIT). Auf dem Areal steuert auch seit Ende 2002 der Schweizer Logistikriese Kühne & Nagel ein 24.000 Quadratmeter großes Warehouse für den französischen Elektronikonzern Thomson, das die Warenverteilung in Nordeuropa übernimmt.

### Möbel werden erst gestreichelt und dann verpackt

Mitte 2003 hat die belgische Cobelfret, einer der führenden europäischen Automobillogistiker, ein trimodales Autoterminal in Betrieb genommen, das mit den belgischen, niederländischen und britischen Seehäfen per Schiff, Bahn und Straße verbunden ist. „Duisburg zählt schon heute neben den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg zu den großen Logistikplätzen in Europa“, wirbt Erich Staake, Vorstandssprecher der Duisburger Hafen AG, für seinen Standort (siehe Interview Seite 16). Doch auch abseits der logistischen Zentren Duisburg, Köln und Dortmund tut sich einiges. So investiert in Ostwestfa-



**CHEMIEPARK MARL: Umschlagterminal mit Bahnshuttle zum Duisburger Hafen.**

len der größte Möbelhersteller Europas, die SH-Schieder-Möbel Holding GmbH & Co. KG, sechs Millionen Euro in ein neues gläsernes Montagewerk in Herford mit direkter Anbindung an die Autobahn A2. „Die Kunden und Händler sollen sehen können, wie wir unsere Möbel streicheln, bevor sie verpackt in den Versand gehen“, schwärmt Firmengründer Rolf Demuth.

Die Logistik für die „gläserne Fabrik“ konzipiert Schieder mit dem Luxemburger Konzern Thiel Logistik AG. In der gemeinsamen Tochtergesellschaft Lippe-Logistik

rühmt man sich, Materialbeschaffung, Lagerhaltung, Produktion und Belieferung von Handel und Endkunden so effizient miteinander verbunden zu haben, dass sich die traditionell hohen Logistikkosten der Branche um fünf Prozent senken ließen.

*Björn Theye*

**INFO:** Die Landesinitiative Logistik NRW informiert als Mittler zwischen Unternehmen und Politik über Logistikflächen und -dienstleister im Bundesland:

**www.logistik.nrw.de** | Die Initiative Bahn NRW setzt auf die Schiene, im Güter- wie im Personentransport. Beste Voraussetzungen für Verkehrswirtschaft und bahntechnische Industrie:

**www.initiativebahn.nrw.de** | Logistik-Initiative des östlichen Ruhrgebiets (Dortmund, Hamm, Unna) in Public-Private-Partnership mit Handelskammern, Wirtschaftsförderern, Beratungen und Forschern:

**www.logsites.de** | Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund berät Unternehmen aller Branchen und Größen: **www.impl.fhg.de** |

Das Kompetenz-Centrum-Logistik will die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrs- und Logistikbranche durch Qualifikation und Beratung der Beschäftigten verbessern: **www.kcl-duisburg.de** | Duisport, der

Duisburger Hafen, sieht sich als Handels- und Verkehrsdrehscheibe des größten industriellen Ballungsraumes in Europa. 30 Millionen Menschen leben und arbeiten in einem Radius von 150 Kilometern:

**www.duisport.de** | Logistik-Portal der Firma Axit AG mit Branchenmeldungen und Anbieterverzeichnis: **www.mylogistics.net**

# „EU-Erweiterung stärkt Standort“



**ZUFRIEDEN:**  
John D. Warrick schätzt am Standort Köln/Bonn vor allem die Nähe zu den Kunden.

**UPS** Schon heute ist Deutschlands Cargo-Airport Nummer zwei Köln/Bonn das europäische Drehkreuz für den Frachtverkehr von UPS. Bis Ende 2005 baut der US-Paketversender in einer neuen Frachthalle eines der modernsten Sortierzentren in Europa. Es ist die größte Einzelinvestition des Unternehmens außerhalb der USA. UPS-Europa-Präsident John D. Warrick, 56, über die Gründe der Standortwahl.

*UPS investiert in Köln/Bonn zurzeit mehr als 135 Millionen US-Dollar in eine neue Frachthalle. Was sind die wichtigsten Gründe für diese Investition?*

**Warrick:** Wir sind 1986 nach Köln/Bonn gekommen. Seitdem hat der Standort für uns strategisch gesehen eine hohe Bedeutung. Erstens bietet er eine hervorragende Infrastruktur. In einem Umkreis von 450 Kilometern werden rund 35 Prozent des Bruttosozialprodukts von Europa erwirtschaftet. Die Nähe zu den Kunden ist für UPS extrem wichtig. Zweitens hat die von Anfang an gute Zusammenarbeit mit den Städten, dem Land NRW und der Flughafengesellschaft einen Ausschlag gegeben. Unter anderem profitieren wir von der Erlaubnis,

über Nacht fliegen zu können. Wir hoffen natürlich, dass diese Flüge über das Jahr 2015 hinaus genehmigt werden. Und wenn ich aus dem Fenster schaue, fällt mir noch ein weiterer wichtiger Grund ein: das Wetter. In Köln/Bonn ist es so stabil, dass es Starts und Landungen selten gefährdet.

*Welche Erfahrungen hat UPS in NRW bei der Suche nach Arbeitskräften gemacht?*

**Warrick:** Wir brauchen in unserem Geschäft viele und vor allem gute Mitarbeiter. Das ist eine unserer Stärken. Der Arbeitsmarkt in NRW bietet da eine große und auch gute Auswahl. Lassen Sie mich ein Beispiel nennen. Ich selber habe vor 34 Jahren bei UPS in Ohio als Zusteller angefangen.

Eine solche Karriere ist auch in Deutschland keine Ausnahme. 30 Prozent unserer Führungskräfte in Deutschland haben als Teilzeit-Mitarbeiter bei uns angefangen.

*Wie viele neue Arbeitsplätze werden durch die Eröffnung des Sortierzentrums geschaffen?*

**Warrick:** Wir rechnen derzeit mit 700 Stellen, wobei wir den Zeitraum natürlich noch nicht definieren können. Aktuell beschäftigen wir in Köln/Bonn 1.689 Mitarbeiter. Damit sind wir nach der Flughafengesellschaft der zweitgrößte Arbeitgeber am Airport. Auf keinem anderen deutschen Flughafen hängen laut Flughafengesellschaft mit 38 Prozent so viele Arbeitsplätze vom Frachtverkehr ab. Und

eine Stelle am Flughafen zieht immerhin 2,3 Arbeitsplätze im Umland nach sich.

*Trotz der positiven Effekte für den Arbeitsmarkt fürchten viele Anwohner eine Zunahme des Fluglärms in der Nacht.*

**Warrick:** Wir haben heute eine der weltweit leisesten Frachtflug-Flotten und wollen auch in Zukunft den Fluglärm für die

die EU-Erweiterung wird Deutschland noch stärker in das Zentrum Europas rücken und die internationalen Aktivitäten werden weiter zentral über Köln/Bonn laufen. Das stärkt natürlich den Standort.

*Wie wichtig ist der europäische und speziell der deutsche Markt für UPS, wie viel steuert er derzeit zum weltweiten Umsatz bei?*

sind es allein in Nordrhein-Westfalen. Fast die Hälfte des Auslandsumsatzes von UPS in Höhe von 4,7 Milliarden Dollar steuert Europa bei, und davon den Löwenanteil Deutschland. In Deutschland haben wir im dritten Quartal des laufenden Jahres den Export um satte zehn Prozent gesteigert und das trotz der schwierigen konjunkturellen Entwicklung. Diese Zah-



**DAS ZIEL:** Über Köln/Bonn möchte UPS einen noch einfacheren Zugang zu den Märkten erreichen – auch in Osteuropa.

Bevölkerung so gering wie möglich halten. Unsere Strategie kann ich an einem Beispiel verdeutlichen. Als wir anfangs die Strecke Köln-Madrid flogen, haben wir eine Boeing 727 eingesetzt. Mittlerweile sind wir auf einen Airbus A 300-600 umgestiegen, haben die Transportkapazität mehr als verdoppelt und trotzdem den Fluglärm reduziert. Unser neues Sortierzentrum wird die Zahl der stündlich verarbeiteten Pakete und Dokumente von heute 60.000 auf dann mehr als 135.000 steigern können. Wir wollen auch künftig modernes Fluggerät mit höherer Transportkapazität nutzen, um so die Zahl der Nachtflüge weitgehend stabil zu halten.

*Welche Bedeutung hat für UPS die Erweiterung der EU um zehn Staaten, wie wird Köln/Bonn davon profitieren?*

**Warrick:** Wir erhoffen uns einen einfacheren Zugang zu Märkten, in denen wir mit UPS ohnehin schon vertreten sind. Durch

**Warrick:** 1976 sind wir nach Europa gekommen. Deutschland war nach Kanada der erste Auslandsmarkt überhaupt, den wir erschlossen haben. Nach Aufnahme des UPS-Flugverkehrs 1981 haben wir Köln/Bonn von 1986 an kontinuierlich als Drehkreuz ausgebaut. Von den 40.000 Mitarbeitern, die UPS außerhalb der USA beschäftigt, arbeiten heute 26.500 in Europa und davon 14.500 in Deutschland; 6.000

len verdeutlichen, wie wichtig der Standort für uns ist. Und das Geschäft wird immer dynamischer. Seit wenigen Tagen gibt es zum Beispiel Non-Stop-Frachtflüge zwischen Köln und Hongkong; die Achse Europa-Asien ist immerhin eine der am schnellsten wachsenden Handelslinien.

*Interview: Eli Steinhardt*

**INFO:** [www.ups.de](http://www.ups.de)

## DAS UNTERNEHMEN

Die 1907 in Seattle, USA, gegründete United Parcel Service Inc. (UPS) ist heute das weltweit größte Express-Fracht-Unternehmen mit Hauptsitz in Atlanta. Rund 360.000 Mitarbeiter erwirtschafteten 2002 einen Umsatz von über 31 Milliarden Dollar, verschickten 3,4 Milliarden Pakete und Dokumente in mehr als 200 Länder und Territo-

rien. Im Februar 2003 kürte das Magazin Fortune UPS zum fünften Mal in Folge zur „World's Most Admired Company in the Delivery Industry“. United Parcel Service betreibt heute die elftgrößte Airline der Welt. Die Flotte umfasst 265 Flugzeuge, 88.000 Zustellfahrzeuge, Lastkraftwagen und Motorräder.



# Auf Wachstumskurs

**Duisburger Hafen** Europas größter Binnenhafen macht den großen Seehäfen zunehmend Konkurrenz – mit bester Infrastruktur, riesigen Lagerkapazitäten und Spezialservices. Die Vision: Duisburg soll führender Logistikstandort auf dem Kontinent werden.

**Erich Schauder**, ein Mann mittleren Alters, betrachtet wohlwollend das logistische Schauspiel. Der erste Akt wurde bereits gegeben: Am Kai des Duisburger Südhafens, einige Meter unterhalb von Erich Schauder, hat die „Pride of Braila“, ein Schiff unter holländischer Flagge, ange-dockt. Vorhang auf zum zweiten Akt: Längs des Terminalgeländes stehen Bahnwaggons bereit, um die im Schiffsbauch gestauten Container aufzunehmen. Und von der nahen Autobahn rollen Lkw an. Ein Stück ganz nach Schauders Geschmack: „Die Binnenschifffahrt ist zwar das Herz des Hafens“, sagt er. „Doch erst die Möglichkeit, die Ware per Bahn oder Lkw an die Haustür des Kunden zu liefern oder von dort abzuholen, macht das Angebot komplett. Duisburg hat diese Möglichkeiten – und nutzt sie immer intensiver.“

Erich Schauder breitet eine Landkarte aus. Der Duisburger Hafen ist darauf als weit verzweigtes Areal zu sehen. Schauder kennt es besser als die eigene Westentasche: Seit mehr als 20 Jahren arbeitet er hier als Ingenieur in der Abteilung Bau und hat viele Erweiterungsprojekte im Hafen gesteuert. Seine Finger wandern über die Karte und er zeigt die ganze Welt des trimodalen Güterverkehrs: Hier laufen die drei Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße zusammen.

### **Wege von Duisburg zum Verbraucher sind kurz**

Rhein und Ruhr sowie der Rhein-Herne-Kanal umfließen die Hafenanlagen. Die Ruhr liefert nur Wasser nach Duisburg. Der Rhein jedoch, Europas längste und meistbefahrene Wasserstraße, verbindet die Stadt mit den großen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und – via Maas und Albert-Kanal – mit Antwerpen. „Acht bis zwölf Stunden braucht ein Schiff für den Weg stromabwärts, etwa doppelt so lange stromaufwärts“, sagt Schauder. Einmal in Duisburg angekommen, sind die Wege zum Verbraucher meist kurz; rund 30 Millionen Menschen leben im Umkreis von 150 Kilometern. Und die Verbindungen sind schnell: Auf Erich



**AUSWAHL:** Lkw können den Hafen über fünf Autobahnen erreichen.

Schauders Hafenkarte sind Bahntrassen zu erkennen, die in alle Himmelsrichtungen abzweigen. Fünf Autobahnen tangieren den Standort. Mehr Infrastruktur geht kaum. Mehr Güter schlägt kein Binnenhafen in Europa um: Rund 70 Millionen Tonnen jährlich sind es in Duisburg – mit stetig steigender Tendenz.

Über die Geschicke des Hafens waltet die Duisburger Hafen AG – auch Duisport genannt –, für die auch Erich Schauder arbeitet. Die zu gleichen Teilen von der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Duisburg gehaltene Gesellschaft sieht ihre Aufgabe unter anderem darin, Logistikanbieter

tern, die sich am Hafen ansiedeln wollen, eine geeignete Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Duisport erschließt ihnen Lagerflächen, verlegt neue Bahntrassen längs der Kaimauern und schützt seine Kunden vor Hochwasser. Weitere Investitionen in die Infrastruktur tätigt dann jedes Logistikunternehmen selbst – etwa in spezielle Kräne, Lagerhallen oder Straddle Carrier, mit denen sie Container stapeln.

### **Mehr als 200 Unternehmen bringen Know-how in den Hafen ein**

Ein Becken vom Südhafen entfernt findet sich die Ölninsel. Hier hat Obermeister Manfred Wagener das Sagen; Erich Schauder begrüßt ihn wie einen alten Freund. Wagener ist Herr über flüssige Gefahrgüter, die hier umgeschlagen und gelagert werden: Mineralöl, Alkohol oder Säuren gelangen durch Rohre in Schiffsbäuche oder umgekehrt von dort in große Tanks auf dem Hafengelände. Der Service der Ölninsel ist dabei nur einer von vielen speziellen Dienstleistungen, die im Duisburger Hafen angeboten werden. Über 200 Unternehmen und →



**KENNER:** Seit 20 Jahren arbeitet Erich Schauder im Hafen und hat viele Ausbauprojekte geleitet.



## „Wir gehen neue Wege“

**Erich Staake, Vorstandssprecher der Duisburger Hafen AG, über den Wandel des Hafens zwischen Rhein und Ruhr**

*Die Logistikbranche rechnet mit kräftigen Zuwächsen. Ist der Duisburger Hafen fit für die Zukunft?*

**Staake:** Zweifellos. Duisburg ist schon heute der wichtigste Binnenhafen Europas. Wir sehen uns weniger im Wettbewerb mit anderen Binnenhäfen, sondern blicken auf die großen Seehäfen: Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen. Um gegen die anzutreten, brauchen wir starke Partner, die ihre Dienstleistungen hier vor Ort anbieten, Spezialisten für Güterumschlag, Lagerung und Transport. Rund 20 nationale und internationale Logistikfirmen haben wir in jüngster Zeit für Duisburg gewonnen, darunter etwa den japanischen Branchenriesen NYK oder die Schweizer Spedition Kühne & Nagel.

*Mit welchen Argumenten überzeugen Sie die Unternehmen, ihre Transporte über Duisburg abzuwickeln?*

**Staake:** Ich kann natürlich aus dem Stegreif eine Stunde lang über die Vorteile Duisburgs reden. Ich kann Interessenten aber auch Telefonnummern unserer Kunden in die Hand drücken. Hewlett Packard, Shiseido, Pioneer, Degussa oder die Bayer AG wickeln beispielsweise ihre Distribution über Duisburg ab. Deren Zufriedenheit ist unsere Visitenkarte.

*Mit welcher Vision leiten Sie die Geschicke im Duisburger Hafen?*

**Staake:** Ich habe die ganz klare Vorstellung, dass man in wenigen Jahren von Duisburg nicht mehr nur als Stahl-, sondern als Stahl- und Logistikstandort sprechen wird. Ich bin deshalb so optimistisch, weil wir hier im Hafen eine hervorragende Infrastruktur haben und Mitarbeiter, die topqualifiziert sind und hoch motiviert für den Erfolg arbeiten. Ich bin überzeugt: Wir entwickeln uns zu einem führenden Logistikstandort auf dem Kontinent.

→ 15.000 Mitarbeiter rund um den Hafen bringen ihr Know-how ein, sei es in Lagerung, Transport oder Verpackung unterschiedlichster Güter. Genau dort, wo einst das Herz der Kohle- und Stahlindustrie schlug.

### Durch Umbau von Industriebrachen entstehen große Flächenpotenziale

Das Wachstum des Duisburger Hafens begann mit der Industrialisierung gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Damals wurden in den von Rhein und Ruhr abzweigenden Hafenbecken in der Tat vor allem Kohle, Erze und Stahl umgeschlagen. Bis vor wenigen Jahren noch, erinnert sich Erich Schauder, lagerte schwarzer Kohlenstaub dort, wo sich heute bunte Container stapeln. Mit dem Niedergang der Stahlindustrie seit den Siebzigerjahren verlor auch der Hafen zwangsläufig an Bedeutung – doch man nutzte die Chance des Umbruchs. Beispiel Duisburg-Rheinhausen: Hier, auf einem Werksgelände von den Ausmaßen einer Kleinstadt, produzierte Krupp fast ein Jahrhundert lang Stahl. 1987 wurde der letzte Hochofen geschlossen. Die Duisburger Hafen AG kaufte 1998 das 265 Hektar große Areal. Und während die großen Seehäfen bereits heute über Engpässe bei den Lagerkapazitäten stöhnen, können die Duisburger Hafenbetreiber ihren Kunden riesige Flächen bereitstellen – und das inmitten der am dichtesten besiedelten Region Europas.



Auf den Hallen, die sich über das ehemaligen Krupp-Gelände in Rheinhausen erstrecken, prangen heute die Schriftzüge von Logistikern wie der Schweizer Spedition Kühne & Nagel, der britischen Winconton Group und der Hamburger Mackprang-Gruppe. Einen weiteren großen Fisch hat die Duisburger Hafengruppe bereits im Jahr 1999 an Land gezogen: NYK. „Der japanische Logistikspezialist hat bisher nur in großen Seehäfen investiert und sich mit Duisburg nun erstmals für

**ÖLINSSEL: Flüssige Gefahrgüter wie Öl, Alkohol und Säuren werden hier gelagert und verladen.**





**WEITBLICK:** Aus 25 Metern Höhe hat Kranführer Hagen Reich eine gute Sicht auf die 120.000 Quadratmeter des Duisburger Intermodal Terminal (DIT).

## EUROPAS GRÖSSTER BINNENHAFEN IN ZAHLEN

Gesamtumschlag 2002: **70 Millionen Tonnen** • Umsatz 2002 der Duisburger Hafengruppe: **36,5 Millionen Euro** • über 200 Logistikfirmen im gesamten Hafengebiet • 15.000 direkt und indirekt Beschäftigte • **30 Millionen Verbraucher** und 300.000 Firmen im Radius von 150 Kilometern • Anschluss an fünf Autobahnen • **vier Container-Terminals**, drei Logistikzentren, diverse Umschlageneinrichtungen für Flüssig- und Stückgut, acht wasserüberkragende Hallen • **350.000 Quadratmeter** Warehouse-Fläche, die bis Ende 2005 auf zirka 600.000 erweitert wird • drei Vorbahnhöfe und 90 Kilometer eigenes Gleisnetz • **Täglicher Linienverkehr** per Binnenschiff und Bahn zu den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen; regelmäßige Verbindungen per Bahn zu etwa **70 europäischen Zielen**; Lashliner-Service (schwimmende Riesencontainer, die direkt auf Hochseeschiffe geladen werden) in die USA • Hafennetzwerk mit **11 internationalen Häfen in Asien, Amerika, Europa** • im Bau: Container-Terminal im Seehafen Antwerpen unter Beteiligung der Duisburger Hafengruppe

einen Binnenhafen als Standort entscheiden“, sagt Erich Schauder stolz.

Keine Frage: Der Duisburger Hafen erlebt zurzeit klassische Agglomerations-effekte. Die Ansiedlung großer Logistikunternehmen zieht Kunden an, die deren Service benötigen. Etwa den japanischen Kosmetikerhersteller Shiseido, der seinen Vertrieb mit dem französischen Logistik-Dienstleister Geodis über Duisburg abwickelt, oder die IT-Unternehmen Pioneer und Hewlett Packard. Auch der Chemie-

riese Bayer AG hat sich von den Vorteilen Duisburgs überzeugen lassen. Früher hat Bayer seine Produkte per Lkw nach Hamburg transportiert und von dort verschifft. Heute sammelt die Duisport rail, eine Tochtergesellschaft der Duisburger Hafen AG, die Ware aus den in Nordrhein-Westfalen verteilten Bayerwerken ein und führt sie in Duisburg zusammen. Im Hafen dann werden die Güter weiter nach Rotterdam verschifft. Das ist umweltfreundlicher und kostengünstiger. Die Industrie entdeckt das Hinterland.

Blickt Erich Schauder in die Zukunft, kann er sich viele weitere Kunden à la Bayer vorstellen. Denn für ihn ist das von Duisport für Bayer entwickelte Konzept – Bündelung der Ware in Duisburg und Weitertransport per Schiff, Bahn oder Lkw – richtungsweisend: „Wir wollen die Funktion des Hafens als Drehscheibe weiter ausbauen. Dabei sehen wir unser Einzugsgebiet nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern weit über die Landesgrenzen hinaus.“ Ehrgeizige Pläne. Um sie zu



**SICHERHEIT:** In der Schaltzentrale der Ölinsel werden alle Chemie-Bereiche regelmäßig kontrolliert.

verwirklichen, ist die Duisburger Hafen AG bereits Kooperationen mit den großen Seehäfen in den Niederlanden und Belgien eingegangen. Jüngster Coup: die Beteiligung an einem Terminalgelände in Antwerpen. Höchste Zeit für Erich Schauder, sich eine Europakarte anzuschaffen.

Anke Sparmann

**INFO:** [www.duisport.de](http://www.duisport.de)



**IN BEWEGUNG:** 70 Millionen Tonnen Güter wurden 2002 im Duisburger Hafen umgeschlagen.



# Näher am Weltmarkt

**Netzwerke Unternehmen und Institutionen aus der Logistik in Nordrhein-Westfalen sind regional und international vernetzt. Das spart Zeit, Geld und eröffnet neue Märkte.**

**Im Mai** geht es nach China, Kontakte knüpfen. Professor Axel Kuhn ist gerade damit beschäftigt, eine Wirtschaftsdelegation zusammenzustellen: Der geschäftsführende Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik in Dortmund will den chinesischen Logistik-Markt so eng wie möglich mit Nordrhein-Westfalen (NRW) vernetzen. „Wir helfen China beim Aufbau der Infrastruktur und profitieren hier durch beste Beziehungen“, sagt Kuhn. Denkbar sei beispielsweise eine regelmäßige Verbindung vom Hafen in der Nähe Pekings zu den Häfen in NRW. Kuhn ist überzeugt: „Die Zukunft der Logistik liegt

in großflächigen Netzwerken.“ Dieses Thema sei zwar noch jung – erst seit Mitte der 90er-Jahre gebe es nennenswerte Logistikkooperationen – aber in NRW schon vergleichsweise weit gediehen. Davon profitieren Verlagerer und Kunden: Wenn Logistiker zusammenarbeiten, kommen Waren schneller oder billiger ans Ziel.

## **Containerfracht per Schiff dauert länger, ist aber billiger**

Zum Beispiel in der Binnenschifffahrt: Der Duisburger Hafen bietet Kunden durch Kooperationen mit Antwerpen und Rotterdam direkten Zugang zu internatio-

nalen Seehäfen. Doch nicht nur der größte Binnenhafen Europas pflegt beste Beziehungen zur niederländischen und belgischen Nachbarschaft: Auch die kleine Dortmunder Hafenschwester hat ihre Netze gen Westen ausgeworfen. Ein Container-Liniendienst auf dem Rhein-Herne-Kanal verbindet das östliche Ruhrgebiet auf dem Wasserweg drei Mal in der Woche mit den beiden Seehäfen in Belgien und den Niederlanden. „Das Konzept überzeugt ökologisch wie ökonomisch“, sagt Peter Grage, Geschäftsführer des Containerterminals Dortmund. Zwar dauert der Weg mit dem Rhein-Westfalen-Shuttle zu den Seehäfen zwei bis drei Tage. „Aber: 90 Prozent der Container sind nicht zeitkritisch.“ Schon jetzt sei das Binnenschiff wettbewerbsfähig: „Verlagerer und Endkunden sparen mit unserem Shuttle Geld.“



Erhebliche Einsparpotenziale gelten auch für den Wasserweg nach Amsterdam. So ist Koen Overtoom eigens von der Hafenverwaltung Amsterdam in die Landeshauptstadt Düsseldorf delegiert worden, um Kooperationen mit nordrhein-westfälischen Logistik-Anbietern voranzutreiben. Er rechnet fest damit, dass der internationale Güterverkehr per Schiff entscheidend wachsen wird. „Der Transport auf dem Wasserweg nach Amsterdam kostet nur halb so viel wie mit dem Lkw zum Hamburger Hafen, über den der Export bislang in erster Linie abgewickelt worden ist“, erklärt Overtoom. Dieser Vorteil könne längere Transportzeiten aufwiegen, auch wenn ein Schiff von Gelsenkirchen nach Amsterdam zehn Stunden benötigt.

Overtoom hat große Pläne mit den Schifffahrtsbeziehungen. Zum Beispiel richtet er einen wöchentlichen Shuttleverkehr zwischen Gelsenkirchen und Amsterdam ein: „Ab Januar für Stückgüter, später auch für Container.“ Schon jetzt exportiert

[kooperationen]

der Amsterdamer Hafen jedes Jahr 200.000 Tonnen Stückgüter nach Gelsenkirchen und 150.000 Tonnen nach Dordmagen. „Bislang ausschließlich Charterschiffe, die manchmal leer zurückfahren.“ Mit solchen ungenutzten Transportressourcen will Overtoom durch den grenzüberschreitenden Shuttleverkehr Schluss machen: „Der regelmäßige Verkehr hebt die Auslastung und senkt die Kosten.“

### Beste Verbindungen in die Schweiz und nach Italien

Auch im Schienenverkehr haben sich internationale Logistik-Netzwerke etabliert. Zum Beispiel bei der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die Tochter der Stadtwerke Köln fährt in Zusammenarbeit mit der niederländischen Eisenbahngesellschaft ShortLines BV Rotterdam fünf Mal pro Woche Containerzüge zwischen Rotterdam und Köln über Duisburg. Neben besten Verbindungen zum niederländischen Nachbarn pflegt die HGK Kontakte in die Schweiz: Mit der Gründung der Swiss Rail Cargo Köln GmbH bedient sie die stark genutzte Nord-Süd-Achse durch Deutschland und fährt einen Containerzug von Köln nach Basel, der in Zusammenarbeit mit der SBB Cargo und FS Cargo bis ins italienische Brescia befördert wird.

Was sich bei internationalen Verbindungen lohnt, macht auch im regionalen Maßstab Sinn. So hat sich die HGK im Juni 2002 gemeinsam mit neun Regionalbahnen und Logistikdienstleistern zur Organisation Netzwerk Eisenbahnlogistik O.N.E NRW zusammengeschlossen. Die Unternehmen haben zum Beispiel eine gemeinsame Servicestelle in Hürth bei Köln eingerichtet und bieten ihren Kunden einen Ansprechpartner für Komplettlösungen an. Den Nutzen solcher Kooperation haben auch die elf öffentlichen Häfen in NRW erkannt und ebenfalls ein Netzwerk gegründet. Damit wollen Sie Verladern die Suche nach dem richtigen Umschlagplatz erleichtern. Unter [www.kanalhaefen-nrw.de](http://www.kanalhaefen-nrw.de) präsentieren sie ihr gesamtes Portfolio. „Dort hat der Kunde eine einheitliche Anlaufstelle“, sagt Karl-Heinz Wick, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Kanalhäfen in NRW und Geschäftsführer des Hafen

Herne. „Wenn mich jemand kontaktiert, weil er Mineralöl umschlagen will,“ erklärt Wick „kann ich ihm in Herne zwar nicht weiterhelfen, ich kann ihn aber an die richtige Adresse in der Umgebung weiterleiten, zum Beispiel an den Hafen Gelsenkirchen.“

*Josy Wübben*

## NETZWERKE DER ZUKUNFT

„In Zukunft findet der Wettbewerb nicht mehr zwischen einzelnen Unternehmen, sondern zwischen Netzen statt“, prognostiziert Dr. Sigrid Wenzel, Geschäftsführerin des Sonderforschungsbereichs „Modellierung großer Netze in der Logistik“ der Universität Dortmund und des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik. Um am Markt bestehen zu können,

müssen Unternehmen ihre Transporte aufeinander abstimmen und sich zusammenschließen. Wenzel: „Kooperationen sparen Zeit und Geld.“

Das seit Mitte 1998 laufende Forschungsprojekt sucht nach neuen Theorien zum Verständnis von Strukturen und Prozessen in Logistik-Netzwerken, die sich mit herkömmlichen Konzepten in ihrer Fülle schwer erfassen lassen.

„Weil bei Netzwerken naturgemäß mehrere Partner mit unterschiedlichen Interessen beteiligt sind, ist es schwierig, eine optimale Ausrichtung des Gesamtsystems zu bestimmen“, erklärt die Wissenschaftlerin. Bis 2008, hofft Wenzel, könne man die Früchte der langjährigen Grundlagenforschung ernten: „Wir wollen zum Beispiel Software-Werkzeuge entwickeln, die Unternehmen helfen, komplexe Logistik-Netzwerke zielgerichtet zu gestalten.“



Dr. Sigrid Wenzel

**INFO:** Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Kanalhäfen NRW: [www.kanalhaefen-nrw.de](http://www.kanalhaefen-nrw.de) | Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik: [www.iml.fhg.de](http://www.iml.fhg.de) | Hafen Dortmund: [www.dortmunder-hafen.de](http://www.dortmunder-hafen.de) | Hafen Duisburg: [www.duisport.de](http://www.duisport.de) | Hafen Gelsenkirchen: [www.gelsen-log.de](http://www.gelsen-log.de) | Häfen und Güterverkehr Köln AG: [www.hgk.de](http://www.hgk.de) | Rhein-Westfalen-Shuttle: [www.ccs.de](http://www.ccs.de) | Universität Dortmund: [www.uni-dortmund.de](http://www.uni-dortmund.de) | Netzwerk Eisenbahn Logistik: [www.one-nrw.de](http://www.one-nrw.de)

# Nachschub durch die Nabelschnur

**Integration** Unternehmen und Zulieferer rücken immer enger zusammen. Aber erst Logistiker schaffen die Nabelschnur, die beide miteinander verbindet.



**KURZE WEGE:** Ford in Köln und Zulieferer sind über Transportschlitten verbunden.

**Die rote Tür** ist im Transportschlitten eingeklinkt. Er gleitet fast lautlos von der Montagestation des Autozulieferers SAL im Kölner Norden in einen beleuchteten Tunnel und biegt nach nur 800 Metern ab – in die Produktionshalle von Ford. Vollautomatisch wird die Tür zum „point of fit“ gelenkt, wo Ford-Mechaniker gleich den Fiesta Nummer 244 im gleichen Rot montieren werden. Und gerade als Fiesta 244 dem zuständigen Team entgegen rollt, kommen die beiden Türen an. „Just in sequence“ nennen das Logistiker.

SAL ist einer von elf Ford-Zulieferern, die seit Mai 2001 in einer 50.000 Quadratmeter großen Halle gleich neben dem Ford-Werk in Köln-Niehl Teile für die Modelle Fiesta und Fusion produzieren. „Unternehmen entwickeln die Lieferkette zunehmend gemeinsam, stimmen ihre Prozesse ab, und schalten ihre IT-Systeme zusammen“, erklärt Ulrich Franke. Er ist

Geschäftsführer des „European 4PL Research Club“, ein Zusammenschluss von sechs europäischen Logistik-Forschungsinstituten mit Sitz in Berlin. Nordrhein-Westfalen gilt unter Fachleuten wie Franke als bevorzugter Standort für hoch integrierte Produktionssysteme, weil viele Logistik-Unternehmen hier ihren Sitz haben: „In Deutschland kenne ich kein Bundesland, das weiter wäre“, sagt Franke.

## **Enge IT-Vernetzung schafft deutliche Vorteile**

Auch in der Chemiebranche ist die Verzahnung von Lieferanten, Logistikern und Produzenten Alltag. So produziert beispielsweise Bayer in seinen Chemieparks in Leverkusen, Dormagen und Uerdingen unter anderem chemische Grundstoffe für Kunden wie Agfa, Dynevo und RWE, die im Park ihre Werke errichteten. Spezial-Logistiker wie die hauseigene Chemion,

Bertschi und IVG sitzen direkt nebenan und beliefern die Anlagen der Kunden just in time mit den benötigten Chargen Ethylen oder Formaldehyd und entsorgen deren Abfallprodukte. Außerdem betreiben die Logistiker eigene Abfüllanlagen.

„Plug and Play“ verspricht Michael Söder, Marketing-Leiter der Bayer Industrial Services (BIS), die als Tochter von Bayer die Chemieparks betreibt: „Die Fachfirmen entlasten uns, und wir können uns auf unsere Kernkompetenzen konzentrieren: den Betrieb chemisch-pharmazeutischer Standorte.“ Die räumliche Partnerschaft schafft deutliche Kostenvorteile, reicht alleine aber nicht aus: „Nur eine enge IT-Vernetzung schafft die optimale Prozessstruktur zwischen den Unternehmen“, weiß Söder.

Andere Branchen können bei ihrer Verzahnung auf die räumliche Komponente ganz verzichten. „Sie funktioniert ausschließlich digital“, sagt Logistik-Experte Ulrich Franke. Beispiel: Der Düsseldorfer Spezial-Logistiker UPS Supply Chain Solutions. Seit 2002 gleicht UPS für die Handy-Fabrik von Siemens in Kamp-Lintfort per Software den Bestand an Zulieferteilen permanent mit dem Bedarf im Werk ab und bestellt vollautomatisch neue Teile von weltweit 200 Zulieferbetrieben. Kamp-Lintfort gilt im Konzern als Testlabor für neue Herstellungs- und Liefersysteme. Wenn sie sich in NRW bewährt, wird die Produktion an Siemens-Standorten in Shanghai und Brasilien, Dänemark und Ungarn genauso aufgebaut.

*David Selbach*

**INFO:** European 4PL Research Club: [www.e4plrc.com](http://www.e4plrc.com) | Chemiepark Bayer: [www.chemiepark.bayer.com](http://www.chemiepark.bayer.com)



ZUVERLÄSSIG: In Münster bringen Logistiker das Skalpell in den Operationssaal.

# Lieferung bis in den OP

**Krankenhaus-Logistik NRW hat ein dichtes Netz an Gesundheitseinrichtungen. Mit verschiedenen Konzepten versorgen Logistiker diese Einrichtungen pünktlich, hygienisch und preiswert mit den notwendigen Produkten.**

**Damit Medikamente** zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind, gibt es Unternehmen wie die Pharma Logistik GmbH (Pharm-Log) in Bönen bei Dortmund. Schon die Nähe zum Kamener Kreuz, einem der meistfrequentierten Autobahnkreuze Deutschlands, prädestiniert die Firma für einen raschen Warenfluss. Hinzu kommt ein ausgefeiltes Organisationsmodell, das PharmLog 2001 den Innovationspreis der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) – Gesellschaft Fördertechnik/Materialfluss/Logistik einbrachte. Der Clou des Unternehmenskonzepts: Sechs konkurrierende Pharmaunternehmen – darunter Boehringer Ingelheim, Merck, Novartis und Schering – haben alle Bedenken über Bord geworfen und eine gemeinsame Logistik-Tochter aufgebaut. PharmLog hält 3.500 Medikamente auf mehr als 30.000 Palettenplätzen vorrätig und besorgt den Versand an 24.000 Apotheken und 2.250

Kliniken in ganz Deutschland. Circa 200 Mitarbeiter erledigen pro Jahr fast eine Million Bestellungen mit einer Fehlerquote von weniger als 0,05 Prozent. Vorteil dieses Kooperationsmodells für die Beteiligten: Kosteneinsparungen von teilweise über 50 Prozent.

## Hersteller medizinischer Produkte sparen Zeit und Geld

Die Vorteile von Kooperationen nutzen auch die Münsteraner St. Franziskus-Hospital GmbH und die Fiege-Tochter F-Log med GmbH & Co. KG aus Greven. Sie haben 1999 das „Medical Order Center“ in Ahlen gegründet und lagern dort alles, was für die Versorgung von zehn Krankenhäusern und mehreren Altenheimen in der Region nötig ist. Wenn die angeschlossenen Häuser etwas brauchen, bringt es F-Log med vorbei – direkt auf die Station oder in den Operationssaal. Für die Her-

steller habe das Medical Order Center ebenfalls Vorteile, erklärt Norbert Biermann, Leiter des Fachgebiets Krankenhauslogistik an der Universität Dortmund: „Sie haben statt mehreren kleinen Kunden einen Großkunden, der größere Bestellungen aufgibt. Die Lieferanten müssen nur noch das zentrale Lager oder die Zentralapotheke anfahren und nicht jedes Krankenhaus.“ Biermann hält Konzepte wie das Medical Order Center „für zukunftsweisend“. „Wichtig ist ein erfahrener, zuverlässiger Logistikpartner. Wenn ein Patient im OP liegt und der Arzt zum Skalpell greifen will, muss es einfach da sein.“

Der Service von F-Log med geht aber weiter. Das Unternehmen bringt benutzte Skalpelle, Klemmen und Pinzetten zurück zum Center, wo es die Instrumente für alle Häuser sterilisiert. „Wir entlasten die Krankenhäuser“, sagt Winfried Behler, Leiter Unternehmenskommunikation der St. Franziskus-Hospital GmbH. „Sie müssen sich nicht mehr um Lager, Lieferanten, Apotheken und Sterilisation kümmern, sondern können sich ganz auf Medizin und Pflege konzentrieren.“

*Corinna Zawodniak*

## GESUNDHEIT: WICHTIGE BRANCHE IN NRW

In Nordrhein-Westfalen (NRW) leben 18 Millionen Menschen. Ihnen stehen 462 Krankenhäuser mit knapp 135.000 Betten zur Verfügung. Fast eine Million Menschen in NRW arbeiten im Gesundheitssektor, darunter rund 65.000 Ärzte. 2.000 Unternehmen aus der Gesundheitsbranche erwirtschafteten 2002 knapp 38 Milliarden Euro und damit fast ein Zehntel des Bruttoinlandsprodukts an Rhein und Ruhr. Besonders hervorzuheben ist dabei das Ruhrgebiet: Es bietet unter anderem die dichteste Kliniklandschaft Europas und deckt nahezu alle medizinischen Fachgebiete ab.

**INFO:** Medical Order Center:  
[www.medicalorder.de](http://www.medicalorder.de) | St. Franziskus-Hospital  
 Gesellschaften: [www.hfmm.org](http://www.hfmm.org) |  
 Krankenhauslogistik Universität Dortmund:  
[www.flog.mb.uni-dortmund.de](http://www.flog.mb.uni-dortmund.de)

# Schneller, bequemer, günstiger

**Mittelstand** Nordrhein-Westfalen ist eine Hochburg intelligenter Logistik-Lösungen. Häufig entstehen sie in den Ideenschmieden kleiner und mittlerer Unternehmen.



**INNOVATIV:** Schnelle Ersatzteil-Logistik, Kosten sparende Verpackung, Lkw mit 60 Prozent mehr Frachtkapazität, kombinierter Ladungsverkehr

**Morgens um sieben** ist die Welt schon in Ordnung. Zumindest für Carsten van Hees aus Köln, Kundendienstmann beim Geldautomatenhersteller Diebold. Denn falls van Hees einmal dringend ein Ersatzteil benötigt, bestellt er es, legt sich beruhigt schlafen – und findet das Teil am nächsten Morgen im Kofferraum seines Wagens.

Möglich machen das die Kooperationspartner von Night Star Express (NSE) mit Sitz in Unna. Acht gestandene Logistiker wie Cordes & Simon aus Hagen, L.W. Cretschmar aus Düsseldorf, Hellmann aus Osnabrück oder Zufall aus Fulda haben sich auf besonders pfliffige Ersatzteil-Logistik über Nacht spezialisiert. Da genügen bisweilen ein Parkplatz und ein Autokennzeichen als Lieferadresse. Denn der NSE-

Kurier öffnet zu nächtllicher Stunde beispielsweise das Service-Fahrzeug von Carsten van Hees mit einem Zweitschlüssel, legt die Sendung ab und setzt seine Tour fort.

## **Mit Wechselbrücken Bahn und Lkw günstig kombinieren**

Der Warenfluss funktioniert auch umgekehrt: Will van Hees ein defektes Teil ins Werk schicken, kann er es in seinem Auto deponieren; der NSE-Kurier nimmt es dann mit. Als „ganz reibungslos“ beschreibt Diebold-Logistikerin Nicole Katsch die Zusammenarbeit zwischen ihrer Firma und NSE.

Über innovative Logistik quasi im Schlaf freuen sich auch die Kunden der

Teutoburger Wald-Eisenbahn-AG (TWE) mit Sitz in Gütersloh: Der Mittelständler mit rund 40 Beschäftigten, Ableger des Connex-Konzerns, verbindet den ostwestfälischen Raum im Nachtsprung mit Süddeutschland. Jeden Abend startet kurz nach 19 Uhr im Heimatbahnhof Gütersloh ein Güterzug mit Wechselbrücken (Behälter für den kombinierten Bahn/Lkw-Verkehr) Richtung Paderborn. Die Fracht: häufig Küchen, Schränke und Sitzgarnituren aus Westfalen, der Möbelhochburg von Nordrhein-Westfalen (NRW). Im Bahnhof Paderborn wird der Zug innerhalb von 15 Minuten mit einem anderen Zug aus dem Raum Dortmund zusammengekoppelt und rollt dann sofort weiter Richtung Süden. Am nächsten Morgen übernehmen Lkw-

Fotos: Night Star Express, Prolog, Wüllener Fahrzeugwerke, TWE



Chauffeure in Nürnberg, Augsburg oder München die Wechsel-Aufbauten und bringen sie zu ihrem Bestimmungsort.

„Ich bin froh, dass wir die Privatbahn praktisch vor der Haustür haben“, sagt Franz-Josef Meierotte, Dispositionsleiter beim Spediteur Anton Röhr in Rietberg-Mastholte und Herr über 384 Wechselbrücken. Meierotte rechnet den Vorteil des kombinierten Verkehrs vor: „Weil wir unsere Lkw-Wechselbrücken von TWE transportieren lassen, sind unsere Zugmaschinen besser ausgelastet, denn Leerfahrten entfallen. Damit sparen wir zwei bis drei Prozent gegenüber dem reinen Straßentransport.“

Spezialist für Einsparungen ist auch die Wüllener Fahrzeugwerke GmbH & Co. KG im münsterländischen Ahaus. Sie stellt

Lkw her, die sich gleich in zwei Etagen mit Paletten oder Rollbehältern beladen lassen. Die Jumbo-Doppeldecker bieten 60 Prozent mehr Kapazität. Fahrzeugverkäufer Mark Litmeier macht die Rechnung auf: „Statt 33 Paletten bei konventionellen Aufliegern lassen sich im Bauch unserer Großraumwagen 54 Euro-Paletten verstauen. Oder 89 statt der üblichen 54 Rollbehälter.“ Dabei sind die Giganten mit bis zu vier Metern Höhe immer noch niedrig genug, um die meisten Unterführungen passieren zu können. Die innovativen Fahrzeugbauer aus Ahaus sind in Europa „ohne Konkurrenz“, wie sie selbstbewusst versichern.

#### Frachter werden in zwei Lagen beladen

Höher stapeln wollen künftig auch die Binnenschiffer. Ihr Ziel ist es, verstärkt Lkw-Wechselbrücken von der Schiene auf Wasserstraßen zu holen. Das scheiterte bislang häufig daran, dass diese Aufbauten nicht stapelbar sind. Doch eine Lösung ist in Sicht: Frachter lassen sich künftig in zwei Lagen beladen – unten Massengüter wie Kohle oder Kies, darüber die Wechselbehälter auf speziellen Tragrahmen. Das technische Konzept stammt vom Europäischen Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschiffahrt in Duisburg.

Von frischen Ideen des innovativen Mittelstandes in NRW profitieren auch Lebensmittelhändler und Frischedienste. Zum Beispiel die Hefe van Haag GmbH & Co. im niederrheinischen Tönisvorst. Das Familienunternehmen beliefert Bäckereien, Konditoreien, Eiscafés und die Gastronomie mit Artikeln des Backbedarfs. Schon heute unterliegt van Haag strengen Dokumentationspflichten, die ab Januar 2005 nochmals verschärft werden: Dann muss zum Beispiel der Weg eines Nahrungsmittels vom Erzeuger über den Hersteller bis zum Handel lückenlos rückverfolgbar sein. Deshalb setzt Hefe van Haag

auf eine innovative EDV-Lösung der Kölner GUS Group AG & Co. KG. Das mittelständische Logistik-Softwarehaus hat das Informationssystem „Charisma“ entwickelt, mit dem sich Chargen schon jetzt lückenlos zurückverfolgen lassen – in der Lebensmittelbranche ebenso wie in Pharmazie, Chemie oder Kosmetik. Ein ideales Instrument für Hefe van Haag: „Wir haben eine Lösung gesucht, die unseren hohen Qualitätsanforderungen entspricht und mit der wir bereits heute die Chargenverfolgung über die gesamte Lieferkette hinweg erfüllen können“, resümiert Firmenchef Klaus van Haag.

Auch bei pfiifigen Verpackungen sind Mittelständler aus Nordrhein-Westfalen Spitze. Bestes Beispiel ist ein Spezialkarton, in dem sich verschieden große Elektromotoren-Modelle der Firma Vorwerk transportieren lassen. Entwickler der neuen Standard-Schachtel sind die Prolog GmbH in Wuppertal, ein Logistik-Joint-Venture von Vorwerk und der Fiege-Gruppe sowie der Wellpappenspezialist Europa Carton in Düsseldorf. Dabei haben die Prolog-Ingenieure quer gedacht – und entwickelten ein gestanztes Innenpolster, das sieben Motormodellen unterschiedlicher Größe festen Halt gibt. Lohn der Mühe: der Deutsche Verpackungspreis 2002. „Hier ist es gelungen, das geometrisch sehr komplizierte Produkt mit minimalem Materialaufwand hervorragend zu schützen“, lobten die Juroren. Für die Prolog-Logistiker brachte die innovative Lösung handfesten Nutzen. Entwickler Tassilo Enderle rechnet vor: „Durch geringeren Material- und Platzbedarf für den Kartonagenvorrat haben wir die Kosten um 30 Prozent gesenkt.“

*Peter Neumann*

**INFO:** Night Star Express, Unna: [www.night-star-express.de](http://www.night-star-express.de) | Teutoburger Wald-Eisenbahn, Gütersloh: [www.connex-gruppe.de](http://www.connex-gruppe.de) | Europäisches Entwicklungszentrum für Binnen- und Küstenschiffahrt, Duisburg: [www.vbd.uni-duisburg.de](http://www.vbd.uni-duisburg.de) | GUS Group, Köln: [www.gus-group.de](http://www.gus-group.de)

**VIEL UNTERWEGS:** Beruflich sitzt Huber oft im Flugzeug, privat ist er Harley-Davidson-Fan.



# Bewegter Unternehmer

**„Wer etwas bewegen will, braucht Menschen, die bewegen“** – nach diesem Motto hat Michael Huber das Unternehmen IHG Logistics in Unna auf Expansionskurs gebracht. Er verwandelte die einstige Spedition in einen weltweit agierenden Logistikdienstleister.

**In feinen Zwirn gehüllt**, mit festem Händedruck und sonorer Stimme – so empfängt Michael Huber seine Besucher in der Firmenzentrale in Unna. Der 54-jährige Unternehmer steuert eine weltweite Logistikgruppe, die in kürzester Zeit einen rasanten Wandel vollzogen hat: „Noch im Jahr 1998 haben wir 100 Prozent unseres Umsatzes in Deutschland gemacht. Heute sind es nur noch 16 Prozent. 84 Prozent erwirtschaften wir im und mit dem Ausland“, berichtet er. Der wichtige Wendepunkt kam im gleichen Jahr. Damals gelang es der Firma Interspe, die Hamann-Gruppe zu erwerben und damit über Nacht international vertre-

ten zu sein. Heute ist die Interspe-Hamann-Gruppe (IHG) an über 150 Standorten aktiv – von Spanien, Polen und der Türkei bis hin zu Russland und China.

## **Huber setzt auf die Fähigkeiten der 4.000 Mitarbeiter**

„Mein Job ist es, Märkte zu finden, die noch nicht dem Verdrängungswettbewerb unterliegen“, betont Huber. „Ich hatte immer die Philosophie, nicht zu entlassen, sondern auszubauen. Dies hat letztendlich dazu geführt, dass wir mittlerweile fast 4.000 Mitarbeiter sind“. Der Firmenchef sieht in seinen Kolleginnen und Kollegen sein

größtes Kapital: „Ich habe ein verdammt gutes Team. Menschen sind die Basis für den Erfolg. Es gibt keine Alleinkämpfer. Die ganze Kraft des Umsetzens – das sind meine Mitarbeiter, die ich motivieren muss.“ Und das tut der eloquente Manager gern: „Mir macht es Spaß, ein Team zu pushen, die Stärken herauszukitzeln. Ich baue auf das Können meiner Mitarbeiter.“

Bei aller Internationalität der Firmengruppe verweist Huber auf die regionalen Wurzeln. „Unser Stammland ist und bleibt Nordrhein-Westfalen.“ Die IHG nennt er „ein Gewächs dieser Region“ und lobt die optimale Verkehrsanbindung und die qua-



lifizierten Arbeitskräfte. „Für mich hat es nie eine Diskussion gegeben, aus Unna wegzugehen.“ Michael Huber kam 1985 zu Interspe. Er ist in Bayern geboren, in Kiel und Hamburg aufgewachsen, war lange in Amerika. Die bayerische Herkunft merkt man ihm nicht an, der norddeutsche Akzent kommt hin und wieder durch. Seine Karriere begann Huber als Assistent eines Verkaufsleiters in einer Fabrik für Nussverarbeitung. In den 70er-Jahren wurde er zum Gründungsgeschäftsführer des Deutschen Paketdienstes berufen, später machte er sich mit einer eigenen Spedition in München selbstständig. „Wer Unternehmer werden will, dem muss eine innere Stimme sagen: Du willst selbstständig sein, du willst etwas bewegen, du bist bereit, Risiken auf dich zu nehmen“, beschreibt der Logistikchef seinen inneren Antrieb.

Allein auf der Straße befördert die IHG Logistics heute jährlich fast vier Millionen Tonnen Güter aller Art. Oft gibt es

Sonderprojekte zu meistern, etwa 130 Lkw mit technischem Equipment für eine Stau-mauer durch den Regenwald lotsen, Kronjuwelen von London nach Hawaii bringen oder aggressive Chemikalien hinter den Ural schaffen. Doch Transporte sind nicht alles. Die IHG ist ein Allrounder und übernimmt zahlreiche Zusatzleistungen, etwa in der Textilwirtschaft: Auspacken, Reinigen, Bügeln, Labeln, Verpacken und Versenden.

### **Komplettes Portfolio – ausgefallene Wünsche inklusive**

Ein weiteres wichtiges Standbein der Firmengruppe ist das Geschäftsfeld Automotive. Zu den Kunden zählen zum Beispiel BMW, Ford und Volvo; die Liste der Leistungen reicht von der Analyse von Material- und Informationsströmen über die Montage von Baugruppen bis hin zur Ersatzteilversorgung. „Wir haben immer das Bestreben, unseren Kunden ein komplettes Portfolio anzubieten. Auch wenn die Wünsche noch so ausgefallen sind – wenn wir helfen können, machen wir das“, erklärt der Logistikexperte.

Im Gespräch ist Huber schlagfertig, wirkt überzeugend, sorgt zwischendurch mit kessen Sprüchen für gute Laune. Und er mag deutliche Worte. „Ich bin meistens sehr direkt, ehrlich und offen. Aber ich vertrage es auch, wenn jemand das zurückschiebt. Wenn ich einmal falsch liege, dann hat mein Gegenüber das Recht zu sagen, dass ich auf dem Holzweg bin“, erzählt er schmunzelnd. Die Unternehmenskultur beschreibt er als sehr familiär und fröhlich. „Ich gebe mir Mühe, immer positiv zu motivieren und hierarchisch möglichst keine Unterschiede zu machen. Wenn ich in unsere Kantine gehe, ist es mir egal, ob ich mit Abteilungsleitern, Fahrern oder Lagerarbeitern zusammensitze. Der Umgang und die Ansprache ist immer die gleiche.“

Das Kommunikationstalent Huber arbeitet nicht nur für die IHG als alleiniger geschäftsführender Gesellschafter, sondern auch als Generalbevollmächtigter der Brauerei Veltins. Diese Doppelfunktion bringt Belastungen mit sich. „Wenn Sie ein Unternehmen aufbauen, müssen Sie Kompromisse schließen“, sagt Huber. „Ich sitze 200 Mal im Jahr im Flugzeug. Das strengt

an. Aber ich klage nicht. Es macht Spaß, immer wieder Neues kennen zu lernen, Menschen zu begegnen, etwas zu bewegen.“ Für private Hobbys bleibt wenig Zeit. Huber spielt seit fünf Jahren Golf, außerdem ist er seit seiner Jugend Harley-Davidson-Fan. In seinem Büro stehen kleine Modelle der Motorräder und von Formel 1-Rennwagen in einer Vitrine – Geschenke von Kunden, Freunden und Mitarbeitern. Zu Hause hat er ein paar Original-Harleys, doch mehr als ab und zu eine kleine Spritztour ist zeitlich nicht drin.

Huber redet lieber über aktuelle Herausforderungen und Zukunftspläne. Die vielen Einzelunternehmen der Firmengruppe will er stärker bündeln. Die dezentrale Führung soll aber beibehalten werden: „Wir haben keinen Konzernanspruch, ich bin und bleibe Privatunternehmer. Und als solcher bin ich bereit, sehr viel Kompetenz und Verantwortung in einzelne Geschäftsführungsbereiche, in Ländergesellschaften, selbst in einzelne Betriebsstätten zu geben“, betont Huber. Weitere Wachstumspotenziale sieht er im Online-Handel und in Auslandsmärkten wie China. Dabei kommt es ihm stets darauf an, kontinuierlich und ruhig zu wachsen: „Macher zu sein heißt auch, bedächtig und überlegt zu handeln.“

*Jens Karbe*

**INFO:** [www.ihg-logistics.com](http://www.ihg-logistics.com)

### **WELTWEITES LOGISTIK-NETZWERK**

- Die IHG Logistics GmbH & Co. KG mit Sitz in Unna hat etwa 4.000 Mitarbeiter und ist weltweit an über 150 Standorten vertreten.
- Die Gruppe erwirtschaftet heute in den Sparten Transportation, Logistics Services und Automotive einen Umsatz von circa 750 Millionen Euro pro Jahr.
- Die Interspe-Hamann Gruppe (IHG) ist aus der Spedition Interspe hervorgegangen, die 1923 in der Nähe von Unna von der Unternehmerfamilie Nathe gegründet wurde, deren Gesellschafterinteressen Michael Huber heute noch aus Überzeugung vertritt.
- Michael Huber ist seit 1985 im Unternehmen aktiv, seit 1992 ist er alleiniger geschäftsführender Gesellschafter.



FUTURE STORE: Der Einkaufswagen ist digitaler Kundenberater und verbessert das Warenmanagement.

# Lieferketten effizient steuern

**E-Logistik** Die Digitalisierung der Warenwirtschaft schafft neue Transparenz in Industrie, Handel und Logistik – und senkt Kosten. Im internationalen Vergleich liegt Nordrhein-Westfalen bei Software-Innovationen und Modellprojekten vorne.

**Von außen** wirkt der Extra-Markt in Rheinberg bei Duisburg wie ein Supermarkt wie jeder andere: ein schmuckloser Flachbau, davor ein Parkplatz. Doch wenn sich die Schiebetüren öffnen, zeigt sich ein Konsumtempel der Zukunft: digitale Einkaufsberater, Selbstzahlerkassen und eine „intelligente Waage“, die Obstsorten meist per Kamera erkennt.

Der „Future Store“ gehört zur Düsseldorfer Metro AG, einem der weltgrößten Einzelhandelskonzerne, und soll in unbekannte Service-Weiten vordringen. Wer etwa geröstete Erdnüsse sucht, wird vom kleinen

PC am Einkaufswagen zum richtigen Regal navigiert. Keine Ahnung, woher dieser Wein stammt? Der elektronische Berater erläutert das Anbaugebiet und verrät, zu welchem Gericht der Tropfen passt und wie man es kocht.

## Chip bekämpft Hauptursache von Umsatzausfällen

Die Innovationslust des Handelsriesen Metro treibt indes nicht nur der Wunsch nach zufriedeneren Kunden an, sondern mehr noch die Sehnsucht nach einer deutlichen Effizienzsteigerung bei den Prozessabläufen. „Wir sind überzeugt,

dass wir durch ein noch schnelleres und noch transparenteres Warenmanagement die Wertschöpfung abermals deutlich steigern können“, sagt Metro-Vorstand Zygmunt Mierdorf. Daher experimentiert der Konzern besonders intensiv mit der Technik Radiofrequenz-Identifikation (RFID), mit dem sich in der Handelslogistik die größten Hoffnungen verbinden. Das Prinzip: Ziert ein kleiner Chip mit Funkantenne – ähnlich einem Preisschild – Paletten, Gebinde oder einzelne Packungen Rasierklingen, lässt sich der Weg der Ware von der Produktion bis zur Supermarktkasse in

Echtheit verfolgen und steuern. Damit könnten Diebstähle und leere Regale – die beiden Hauptursachen für Umsatzausfälle – der Vergangenheit angehören, sind Experten der Branche überzeugt.

Noch sind die Chips, auf denen sich mehr Informationen speichern lassen als beim altmodischen Barcode zu teuer, um flächendeckend eingesetzt zu werden. Der weltgrößte Handelskonzern Wal-Mart Stores Inc. hat deshalb sogar jüngst einen Supermarkt-Testlauf abgebrochen und nutzt RFID nur noch im Lager. Doch Metro ist weiter von der Idee fasziniert, Daten zu Herkunft, Aufenthaltsort, Preis oder Haltbarkeit eines Artikels ständig per Computer abrufen zu können. „Die Technik bringt entscheidende Vorteile für Lagerhaltung und Qualitätssicherung“, lobt Vorstand Mierdorf, „Probleme in der Lieferkette können frühzeitig gelöst werden“. Das Potenzial sehen auch andere: Der Unternehmensberatung Frost & Sullivan zufolge werden die Umsätze bei RFID-Chips in Europa von 570 Millionen Euro im Jahr 1999 auf 1,7 Milliarden Euro im Jahr 2006 steigen.

#### **In Dortmund arbeiten Logistiker und Software-Experten zusammen**

Einzelhändler Metro ist nicht das einzige Beispiel für innovative Logistik in Nordrhein-Westfalen. „Das Bundesland gehört zu den führenden Standorten weltweit – vor allem, was Logistik-Software betrifft“, sagt Michael ten Hompel, Professor am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund. Etwa bei der internetgestützten Frachtplanung, die sich mit dem Siegeszug des E-Commerce ausbreitet. Sie hat zum Beispiel der Deutschen Post World Net AG mit Sitz in Bonn seit dem Jahr 2000 ein jährliches Neuvolumen von 100 Millionen Paketen beschert. Der Trend



**BASIS INTERNET: Effiziente Logistikketten lassen sich nur durch zentrale EDV-Lösungen schaffen, auf die alle Beteiligte zugreifen können, ist Ralf Düster, Geschäftsführer des Beratungs- und Speditionsunternehmens Setlog, überzeugt.**

hält an, meinen die Marktforscher von Forrester Research: So sollen im Jahr 2005 europaweit schon 21 Prozent der Frachtplanung über das Internet laufen – und bis 2004 soll E-Logistik in Deutschland einen Marktwert von 13 Milliarden Euro erreichen. Zum Vergleich: Die deutsche Logistikwirtschaft erzielt derzeit einen Jahresumsatz von 150 Milliarden Euro.

Dabei setzen viele E-Logistiker auf den Standort Nordrhein-Westfalen (NRW) – zum Beispiel Dortmund. Dort sitzt das Kompetenzzentrum E-Port Dortmund, das Logistik-Unternehmen mit Experten aus den Sektoren IT, E-Commerce und E-Logistik zusammenführt. Mit Erfolg: Unter anderem die Viavera GmbH, erster europäischer Gaslogistiker, sowie die bayerische Eichholz Verkehr & Logistik GmbH haben sich für Dortmund entschieden. Die Unternehmen

profitieren dort von der hohen Technologie-Dichte: International anerkannte Forschungsinstitute wie das Fraunhofer IML in Dortmund, das Fraunhofer Institut für Mikroelektronische Schaltungen und Systeme (IMS) und die Gerhard-Mercator-Universität, beide in Duisburg, kooperieren mit der Industrie.

#### **30 Prozent Sparpotenzial bei interner und externer Logistik**

Einen immer größeren Anteil am E-Logistikmarkt haben Mittelständler. Etwa die Setlog GmbH, ein 16 Personen starkes Beratungs- und Speditionsunternehmen, das 2002 von der Jury des LOG IT Wettbewerbs des Landes NRW ausgezeichnet wurde. Mit Hilfe einer internetbasierten SCM-Software steuert es von der Firmenzentrale in Witten die Beschaffungslogistik für 15 deutsche Kleidungsmarken wie Betty Barclay, Broadway und Ambiente sowie weitere Stoff- und Fertigteillieferanten aus Asien und Osteuropa. Setlog deckt dabei die gesamte Lieferkette ab – vom Produktionsort in China, Hong Kong oder Rumänien bis zum deutschen Bestimmungsort in Hamburg, Düsseldorf oder München.

„Der Informationsaustausch zwischen Bekleidern, Lieferanten, Agenten und Spediteuren findet immer noch über eine zu große Anzahl von Medien wie Fax, Telefon, E-Mail oder EDV-Insellösungen statt“, sagt Setlog-Geschäftsführer Ralf Düster. Diese Informationsflut sei oft nicht störungsfrei zu bewältigen, hoher Aufwand für die Informationsbeschaffung, steigende Lagerkosten und Terminüberschreitungen seien die Folge. „Wer die Logistikkette effizient steuern will, benötigt eine zentrale EDV-gestützte Systemlösung, auf die alle Beteiligten zugreifen können“, sagt Düster. Der Erfolg gibt ihm Recht: Setlog-Kunden können Terminüberschreitungen auf ein Minimum reduzieren und bis zu 30 Prozent ihrer internen und externen Logistikkosten sparen.

*Björn Theye*

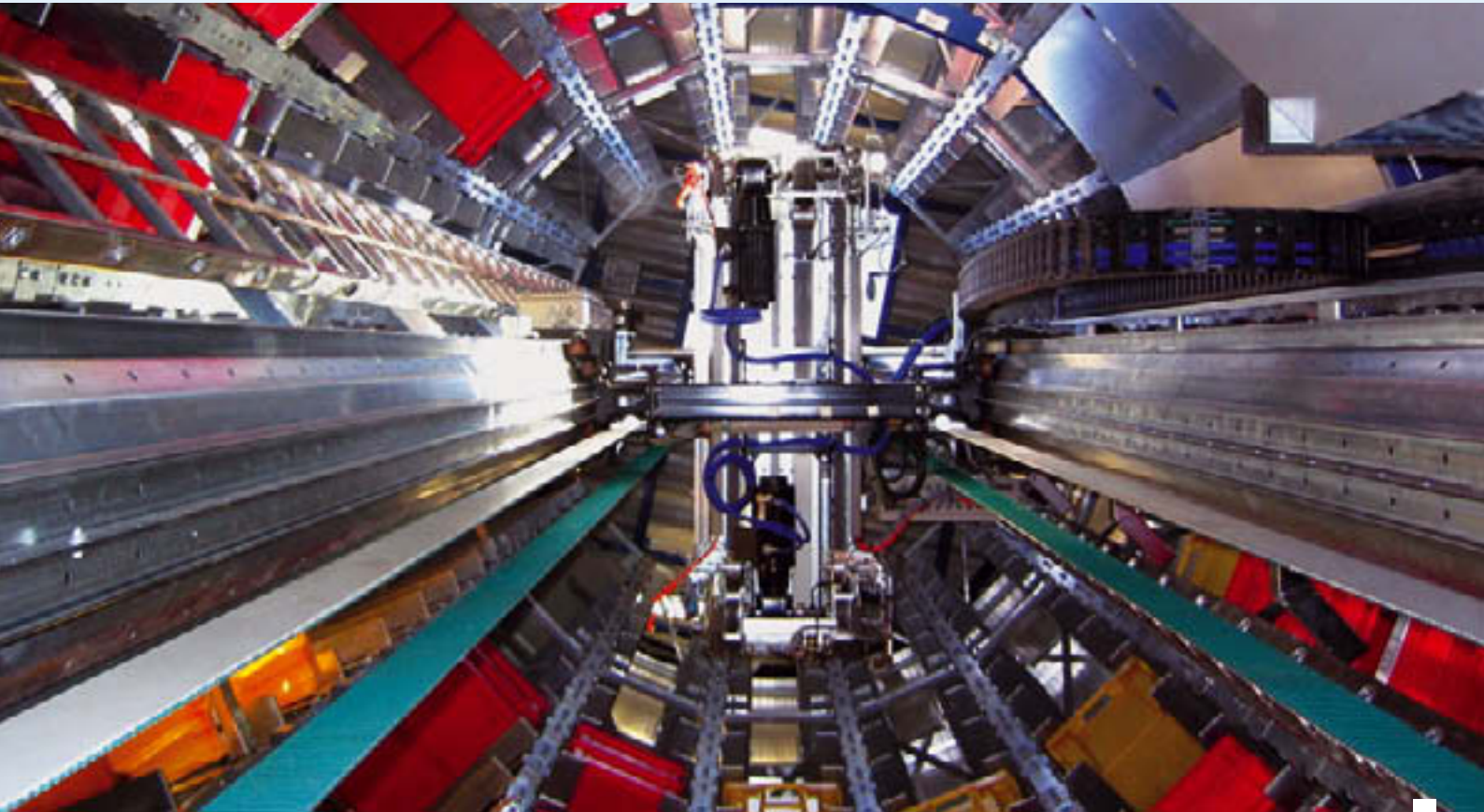
#### **CLUB FÜR E-LOGISTIK**

Der Dortmunder Log-IT-Club e.V. versteht sich als Netzwerk der E-Logistik und sucht an der Schnittstelle zwischen Logistik und Informationstechnologie nach Kooperationsmöglichkeiten für Unternehmen. Über den Club tauschen die Unternehmen Informationen und Erfahrungen aus, knüpfen Geschäftsbeziehungen und suchen nach Projektpartnern. **Info:** [www.logit-club.de](http://www.logit-club.de)

**INFO:** [www.metrogroup.de](http://www.metrogroup.de) | [www.Setlog.de](http://www.Setlog.de) | [www.e-port-dortmund.de](http://www.e-port-dortmund.de)

# Kurzer Weg zum Home-Shopper

**Letzte Meile** Durch den zunehmenden Online-Handel steigt die Zahl der Warenauslieferungen an Endkunden. Pick-up-Systeme wie in Dortmund optimieren die letzte Meile für Unternehmen und Logistik-Experten.



VOLLAUTOMATISCH: das Regal- und Fördersystem im Inneren des Tower 24.

**Frank Müller** sitzt in der Uni am Computer, als das Handy klingelt. Eine SMS informiert ihn, dass seine Online-Bestellung soeben am Tower 24 eingetroffen ist. Später auf dem Heimweg stoppt der junge Dortmunder kurz am Tower und gibt Kunden-Nummer und Passwort in die Tastatur der Warenausgabe ein. Im Inneren des Lagerturms setzt sich ein vollautomatisches Regal- und Fördersystem in Bewegung. Kurz darauf öffnet sich eine Klappe, Müller entnimmt eine Kiste mit gut gekühltem Weißwein und Partysnacks für seine Geburtstagsfeier am Abend. Zum Einkaufen war tagsüber keine Zeit.

Deshalb hatte der 26-Jährige schon am Vorabend das Nötigste per Internet beim örtlichen Kaufhaus Konze bestellt.

## Antwort auf steigende Zahl von Kleinteil-Transporten

Seit Mitte 2003 können Dortmunder Waren, die sie per Internet bestellt haben, an den Tower 24 im Technologiepark liefern lassen. Der vier Meter dicke und zehn Meter hohe Turm bietet Platz für rund 300 Behälter mit einer Fläche von 60 mal 40 Zentimetern. In einer Kühlzone können Lebensmittel eingelagert werden. Das rund um die Uhr zugängliche Waren-

Depot ist nicht nur für Online-Kunden vorteilhaft, sondern auch für Lieferanten. Denn der Tower bündelt die Warenströme, verkürzt die Zustellzeiten und spart so Kosten im Warenversand. Mit diesem Konzept reagieren die Betreiber des Tower 24 auf das, was Experten die „Atomisierung“ der Last-Mile-Warendistribution nennen. Sie meinen damit die steigende Zahl von Kleinteil-Transporten durch den stetig wachsenden Online-Verkauf. Am Tower können Lieferanten nun viele Pakete auf einen Schlag abliefern und müssen Kunden, die ohnehin selten zu Hause sind, nicht mehr einzeln beliefern.

Fotos: SSI Schäfer Noell

**ZEITLOS: Kunden können ihre Bestellungen rund um die Uhr abholen.**



Entstanden ist der Tower 24 in Teamarbeit: Das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund erarbeitete das logistische Konzept, die Kölner Gus Group konzipierte die Software für das Order-Management, für die Kommunikation zwischen Händlern, Lieferanten und Kunden sowie für die Touchscreen-Anwendungen. Der Investor SSI Schäfer Noell GmbH für Lager- und Systemtechnik mit Sitz in Giebelstadt wiederum lieferte die Technik und vermarktet nun das Dortmunder Pilotprojekt. „Der Online-Handel erfordert eine effizientere Gestaltung der Last-Mile-Logistik“, weiß Thomas Bone vom Fraunhofer IML. „Und die schaffen wir mit Treffsystemen wie den zentralen oder dezentralen Pick-up-Stationen.“

#### **Pick-up-Systeme bringen neue Impulse für den Versandhandel**

Der Prototyp hat über Nordrhein-Westfalens Grenzen hinweg Aufsehen erregt: „Wir sind mit München, Bremen und Stuttgart im Gespräch, und auch nach Paris und in die USA gibt es heiße Drähte“, berichtet Oswald Grün, Vice President bei SSI Schäfer Noell.

Ein dezentrales Pick-up-System hat auch die Deutsche Post World Net gemeinsam mit dem Versandhaus Quelle entwickelt. „Wir erhoffen uns durch unsere Packstationen neue Impulse für den Versandhandel“, erklärt Martina Dickel von der Deutsche Post AG in Bonn. Bei den Stationen handelt es sich um vollautomatische Schließfachanlagen. Sie befinden sich an häufig frequentierten Standorten wie Bahnhöfen oder Tankstellen. Jede Packstation enthält 60 Schließfächer unterschiedlicher Größe. Ist die Lieferung für einen Kunden eingetroffen, wird er wie beim Tower 24 durch E-Mail oder SMS benachrichtigt. Mit Hilfe einer Kundenkarte und eines PIN-Codes kann er sein Schließfach öffnen und selbst Nachnahme-Pakete abholen; eine Bezahlungsfunktion per EC- oder Geldkarte ist integriert. Das System hat sich bewährt und wird nun auch in anderen Städten angeboten.

Online-Shopping und automatische Pick-up-Stationen sprechen hauptsächlich jüngere Kunden an. Dies zeigt die Marktforschung und wird vom Dortmunder IML bestätigt. Die zunehmende Zahl der Rentner verfügt meist über keinen eige-

nen Internetanschluss und bevorzugt ohnehin die Warenlieferung bis an die Haustür. Markus Gröbblinghoff vom Dortmunder Kaufhaus Konze hat sich auf beide Kundengruppen eingestellt. Das mittelständische Vorort-Warenhaus im Familienbetrieb musste durch die Konkurrenz der großen Discounter Umsatzeinbußen hinnehmen – bis sich Firmenchef Gröbblinghoff entschloss, mit dem Konze-Home-Service in den Online-Handel einzusteigen.

#### **Software integriert Leistungen für den Home-Service**

Seit 1999 bietet Gröbblinghoff rund 2.500 Lebensmittel und Produkte des täglichen Bedarfs zu marktüblichen Preisen im eigenen Internetportal an. Die Kunden können die Produkte aber auch aus einem Katalog auswählen und telefonisch oder per Fax bestellen. Das Konzept überzeugte auch eine unabhängige Jury aus Wirtschaft und Politik, die Konze 2002 zu einen der Sieger im LOG IT Wettbewerb der Landesregierung NRW kürten.

Der Service von Konze endet aber nicht mit der bequemen Bestellung: Für einen Zuschlag von vier Euro bringen firmeneigene Lieferwagen die gewünschten Waren an festgelegten Tagen entweder an die Haustür oder zum Tower 24. Eine maßgeschneiderte Software integriert Vertrieb, Zahlungs- und Distributionsvorgänge. Und die Rechnung geht auf: „Seit Ende 2001 arbeitet unser Home-Service rentabel. Der Umsatz wächst jährlich um zehn Prozent“, sagt Gröbblinghoff. „Wir haben unser Vertriebssystem an die Kunden angepasst. Das wurde honoriert.“

*Ute Krietenstein*

#### **LAST-MILE-LOGISTIK IM RUHRGEBIET**

In einer Gemeinschaftsinitiative planen die Städte Herne, Herten und Gelsenkirchen auf dem ehemaligen Zechengelände „Friedrich der Große“ in Herne den „Last Mile Logistik Park“ mit optimalen Anschlüssen an das Straßen- und Schienennetz sowie an Wasserstraßen. Auf der 50 Hektar großen Fläche haben sich bereits zahlreiche Logistikunternehmen mit insgesamt 2.500 Beschäftigten angesiedelt, darunter Last-Mile-Spezialisten wie UPS. Die Last Mile Logistik Netzwerk GmbH dient potenziellen Investoren als Ansprechpartner und erarbeitet innovative Last-Mile-Konzepte. So plant sie beispielsweise zurzeit rollbare Boxen, die ein Zulieferdienst mit den online bestellten Waren an das Haus andocken soll und im Gegenzug eine mit Wertstoffen gefüllte Hausbox mitnimmt. „Ver- und Entsorgung in einem Arbeitsgang, das spart Wege und Kosten“, sagt Professor Alfons Rinschede, Logistik-Experte an der Fachhochschule Gelsenkirchen. **Info:** [www:last-mile-logistik.de](http://www.last-mile-logistik.de)

**INFO:** [www.Tower24.de](http://www.Tower24.de) | [www.Deutschepost.de](http://www.Deutschepost.de)

**GUTE KONDITION:** Daniel Bentrup hat während seiner Doppelausbildung eine Sechs-Tage-Woche.



# Qualifizierte Allrounder

**Ausbildung** Mitarbeiter der Logistikbranche müssen sich darauf einstellen, dass ihre Kunden immer häufiger mehr als nur Transport fordern. Hochschulen und Akademien in Nordrhein-Westfalen haben reagiert und bieten neue praxisnahe Ausbildungen an.

**Daniel Bentrup** war sich darüber im Klaren, dass es hart werden würde, als er vor anderthalb Jahren seine dreijährige Doppelausbildung zum Betriebswirt VWA, Fachrichtung Logistik begann. Doch wenn er sich heute nach Feierabend über seine Studienunterlagen der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie (VWA) Münster beugt, muss er trotzdem manchmal stöhnen: „Das Programm ist schon sehr anstrengend“, sagt er. Drei Tage die Woche arbeitet der 22-jährige Abiturient beim Frischelogistiker Kraftverkehr Nagel, einem Spezialisten für kühlbedürftige Lebensmittel in Versmold. An drei weiteren Tagen steht für ihn entweder in der Berufsschule praxisnahe Logistik auf dem Lehrplan oder er besucht Seminare an der Akademie: Betriebswirtschaftslehre, Recht, Wirtschaftsenglisch und Logistik-Theorien heißen dann die Themen.

Der vor zwei Jahren gestartete Ausbildungsgang endet im ersten Abschnitt mit der Prüfung zum Speditionskaufmann. Sie ist zugleich Zwischenprüfung für den Abschluss zum Betriebswirt (VWA). „Nach der Ausbildung habe ich sowohl einen staatlich anerkannten Beruf als auch einen Studienabschluss, der mir gute Jobmöglichkeiten eröffnet“, nennt Bentrup den Grund für seinen Einsatz.

## **An zwölf Hochschulen in NRW gibt es Angebote für Logistiker**

Davon profitiert nicht nur er, sondern auch sein Arbeitgeber. „Die Ausbildung garantiert theoretisches Know-how und Praxisnähe, aber auch die mentale Verbundenheit des künftigen Mitarbeiters zum Unternehmen“, sagt Ulrich Mihatsch, verantwortlich für die Nachwuchsförderung bei Kraftverkehr Nagel.

„Die Anforderungen an die Unternehmen haben sich in den vergangenen Jahren stark verändert“, sagt Jürgen Weihermann, stellvertretender Geschäftsführer der Fachvereinigung Spedition und Logistik in Münster. „Die Unternehmen lagern und transportieren nicht mehr nur Ware, sondern bieten zunehmend eine Vielzahl von Nebenleistungen an.“ So werden beispielsweise Hemden nicht mehr nur transportiert, sondern von Logistikern mit Preisen ausgezeichnet und anschließend im Geschäft in das Verkaufsregal einsortiert. Die Branche arbeitet außerdem verstärkt international: Fremdsprachen, Länder- und EU-spezifische Rechtskenntnisse, aber auch der richtige Umgang mit anderen Kulturen werden immer wichtiger.

Die Ausbildung der Logistiker muss sich auf diese Ansprüche einstellen – so wie in Nordrhein-Westfalen. Etwa ein Dut-

## NACHWUCHS-WETTBEWERB

Das Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Nordrhein-Westfalen (MWA) hat 2001 den Wettbewerb „Young 4 Logistics“ ins Leben gerufen. Das Land will so zukünftige Logistiker aus NRW fördern und sie bereits während der Ausbildung mit Unternehmen der Logistikbranche in Kontakt bringen.

**Info:** Landsinitiative Logistik NRW  
[www.logistik.nrw.de](http://www.logistik.nrw.de)



**FLEXIBEL:** In seinem Arbeitsalltag lernt Bentrup die Praxis kennen, im Studium die Theorie. Damit ist er später für Aufgaben im mittleren Management qualifiziert.

zend Hochschulen bilden Studenten durch entsprechende Studiengänge oder Studienrichtungen aus. Wichtig ist allen Ausbildungen der Praxisbezug – viele der Angebote sind in enger Kooperation mit der Wirtschaft entstanden.

### Vorbereitung auf internationale Aufgaben

So auch an der Universität Dortmund. Seit 2001 gibt es dort einen Lehrstuhl für Verkehrssysteme und Logistik. Die Hochschule arbeitet eng mit Unternehmen wie der Lufthansa Cargo zusammen und ist bundesweit die einzige Universität, die den Diplomstudiengang Logistik anbietet. Das Grundstudium ähnelt dem der Wirtschaftsingenieure, im Hauptstudium lernen die angehenden Logistiker unter anderem analytische Methoden, Verkehrssysteme, Materialflusstechnik, technische Betriebsführung und Betriebswirtschaft. Praxisnähe ist ebenfalls das Ziel an der Essener Fachhochschule für Ökonomie und Management (FOM). Sie wurde 1990 von mehreren Wirtschaftsverbänden gegründet. „Wir laden regelmäßig Berufspraktiker aus der Branche als Referenten ein“, sagt Frank Quirbach, Geschäftsstellenleiter der FOM. Die Studierenden lernen hier neben Logistik und Methodenkompetenz auch Sozialkompetenz.

Gute Beziehungen zur Wirtschaft pflegt auch die Fachhochschule Münster: Allein vier Unternehmen sind Stiftungspartner für den neuen Masterstudiengang Logistik, darunter auch Fiege Logistik,

eine Gruppe mit weltweit 12.500 Mitarbeitern. „Die FH Münster ist eingebunden in ein internationales Netzwerk an Hochschulen“, sagt Erik Cosmar, Leiter Personal- und Organisationsentwicklung bei Fiege Deutschland. Zum Beispiel gehen Studenten aus Münster für ein Semester nach Südamerika, Lehrende halten Vorlesungen in China und bringen ihre Erfahrungen aus Asien zurück an die Hochschule. So werden die Studierenden fit für die Ansprüche der Globalisierung, zumal die Verantwortlichen in Münster Fremdsprachenkenntnisse weiter ausbauen wollen.

Weiterer Pluspunkt des Studiengangs: Er vermittelt einen Querschnitt aus Wirtschaft, Maschinenbau sowie Bauingenieurwesen und setzt auf „soft skills“ wie

Konfliktmanagement und Personalführung. „Eine Führungskraft ist meist kein Spezialist, sondern muss einen Überblick über sämtliche Abläufe haben“, sagt Cosmar.

Den Überblick erhält auch Daniel Bentrup durch seine Doppelausbildung an der Wirtschaftsakademie. Das zumindest beweisen seine Berufsperspektiven: „Wenn sich die Absolventen nach der Ausbildung in verantwortungsvollen Projekten bewährt haben, werden sie mit Aufgaben aus dem mittleren Management betraut“, sagt sein Ausbilder Mihatsch von Kraftverkehr Nagel.

*Felix Ullmann*

**INFO:** Auf den Internetseiten der Landesinitiative Logistik sind zahlreiche Hochschulen in NRW aufgeführt: [www.logistik.nrw.de](http://www.logistik.nrw.de)

## NICHT NUR AN HOCHSCHULEN: AUS- UND WEITERBILDUNG

### Ausbildung

Wie in anderen Lehrberufen Deutschlands findet auch die Logistik-Ausbildung im Dualen System statt und kombiniert praktische Erfahrungen in den Betrieben mit regelmäßiger Berufsschule. Für die Logistik gibt es in erster Linie vier Ausbildungsberufe: Speditionskaufmann, Fachkraft für Lagerwirtschaft, Berufskraftfahrer und Handelsfachpacker.

### Weiterbildung

Alleine für den Speditionskaufmann gibt es in NRW eine Vielzahl an Fortbildungsmöglichkeiten, beispielsweise zum Verkehrsbetriebswirt oder zum Logistik-Projektmanager mit Qualifikationen in Marketing, Controlling, Recht und Vertragsgestaltung. Auch für andere Berufsgruppen gibt es eine Reihe von Angeboten, die zum Beispiel IT-Kenntnisse vermitteln. Als „absolut zufriedenstellend“ bewertet etwa Thomas Schröder, Prokurist in der Zentralverwaltung der Offergeld Logistik Gruppe, das Angebot in NRW. Das Unternehmen arbeitet vor allem mit privaten Anbietern zusammen. Seminare werden zudem von den Logistik-Wirtschaftsverbänden und den Industrie- und Handelskammern angeboten.

**VIELFLIEGER:** Ludger Beerbaum und sein Pferd Goldfever sind eines der international erfolgreichsten Springreiter-Paare.



# Abgehoben

**Wertvolles** Wenn Pferde in die Luft gehen oder Kunstwerke den Besitzer wechseln, sind Transport-Spezialisten gefragt. Sonst werden die Vierbeiner nervös und Kunst aus Schokolade schmilzt.

**Wenn Goldfever** und Champion du Lys den Boden unter den Hufen verlieren, bleiben sie ganz ruhig. Die beiden Turnierpferde aus dem Stall des erfolgreichsten deutschen Springreiters Ludger Beerbaum sind daran gewöhnt, durch die Welt zu jetten. Steht ein Turnier an, fährt ein Transporter die Vierbeiner vom westfälischen Riesenbeck zum Flughafen. Von dort aus

reisen sie in der Container-Box, betreut von einem Tierarzt und Beerbaums Pferdepflegerin Marie Johnson. „Panik haben unsere Pferde beim Fliegen noch nie bekommen“, sagt Johnson. „Es ist für sie angenehmer als ein Transport auf der Straße. Es gibt keine Schlaglöcher, das Flugzeug muss nicht bremsen. Es ist fast wie im Stall.“ Und wenn es mal Turbulenzen

gibt, „beruhigt es die Pferde eher“, ergänzt Jürgen Hoffmann, Inhaber der Pegasus Transport GmbH. „Sonst langweilen sie sich schnell und werden nervös. Wenn es aber wackelt, müssen sie sich einen sicheren Stand suchen und sind beschäftigt.“

Zusammen mit seiner Frau und einem Mitarbeiter organisiert Hoffmann in Grevenbroich seit 14 Jahren Flug-

transporte für Pferde in alle Welt. Im Service inbegriffen ist alles rund um den Transport vom Heimat- bis zum Ziel-Stall. „Alles muss reibungslos laufen. Vor allem dürfen die Pferde nicht unnötig herumstehen“, erklärt Hoffmann. Dies könne passieren, wenn der Zoll nicht auf die vierbeinigen Passagiere vorbereitet und kein Amtsarzt zur Stelle sei. Doch Hoffmann kennt die Formalitäten, die Einreisebestimmungen und mögliche Quarantänezeiten. Er hat bereits rund 10.000 Pferde-Flugreisen organisiert, Schwierigkeiten gibt es deshalb selten. Problematischer sind da schon die Pferdebesitzer. Sie muss er oft an das notwendige Visum erinnern.

### Beim Transport von Kunstwerken muss das Klima konstant bleiben

Bis zu vier Mal pro Woche organisiert Hoffmann Pferdetransporte. Mal geht es nach Kuala Lumpur, mal zum König von Saudi-Arabien. Das häufigste Ziel sind die USA, in Chicago hat die Pegasus Transport GmbH ein zweites Büro. „Unsere Kunden sind meist Privatleute, die entweder auswandern und ihr Pferd mitnehmen möchten, oder im Ausland leben und ein Pferd in Deutschland gekauft haben.“ Das teuerste Pferd, das Hoffmann bisher transportiert hat, war ein Zuchthengst, den er zur Decksaison von Polen in die USA gebracht hat: „21 Millionen US-Dollar war er nach Auskunft der Besitzer wert.“

Wenn große internationale Turniere anstehen, wie etwa Weltmeisterschaften oder Olympische Spiele, gibt die Deutsche Reiterliche Vereinigung Sammeltransporte für die deutsche Reiterelite in Auftrag. „Zu den Olympischen Spielen in Sydney sind 50 Pferde aus ganz Europa in einem

großen Jumbojet angereist“, erinnert sich Thomas Hartwig, Leiter Öffentlichkeitsarbeit der Vereinigung in Warendorf. Die Hauptsache bei den Flügen sei, „dass die Transporteure wissen, wie sie ein vertrauensvolles Klima für die Pferde schaffen.“

Um das richtige Klima geht es auch bei Kunsttransporten: „Je nach Material müssen wir jedes Kunstwerk anders anfassen und verpacken“, sagt Michael Wenzke, Leiter Qualitätsmanagement der Kölner Kunstspedition ZF Josef Roggendorf GmbH. Die Transportobjekte des Unternehmens reichen von Ölgemälden über Bronzeskulpturen bis hin zur Eat-Art, bestehend aus Nudeln oder Schokolade.

Wenn ein teures Ölbild aus einem Museum auf Reisen geht, kann man das Werk nicht einfach in Papier einschlagen. „Wenn die Umgebungstemperatur und die Luftfeuchtigkeit sich verändern, fängt die Leinwand an zu arbeiten“, erklärt Wenzke. Es könnten Haarrisse und daraus vielleicht eines Tages größere Schäden entstehen. „Das bedeutet bei wertvollen Stücken eine enorme Wertminderung. Das Bild muss deshalb in dem Klima bleiben, in dem es seit Jahren hängt.“

Dafür sorgen Klimakisten, die Mitarbeiter bei Roggendorf in der eigenen Schreinerei für jedes Bild passgenau anfertigen. Wichtig: „Das Objekt darf sich in der Kiste nicht bewegen. Denn Vibrationen und Reibung können schaden.“ Bereits 24 Stunden vor dem Transport steht die Kiste geöffnet im Museum, damit sie die Raumtemperatur annimmt. Transportiert werden die wertvollen Objekte in speziellen Fahrzeugen mit Klima- und Sicherheitsanlage und luftgefederter Hebebühne. Erledigt ist der Auftrag erst, wenn das Kunst-

werk wohlbehalten am neuen Nagel hängt. Und wenn dieser Platz im Ausland ist, kümmert sich die hauseigene Zollabteilung auch um die Einfuhr.

### 8.500 Bilder aus 21 Ländern kommen auf die Art Cologne

Beim Transport von Museumsbildern ist immer ein Restaurator dabei – wie Christine Frohnert vom Museum Ludwig in Köln. Pro Tag bereitet sie mit ihren Kollegen etwa drei Kunstwerke für Ausleihen vor. „Im Schnitt dauert das pro Objekt neun Stunden“, erklärt die Restauratorin. „Wenn es nach mir ginge, hätte ich natürlich gerne immer alle Bilder hier.“ Besonders wenn Werke der Expressionisten auf Reisen gehen, steigt ihre Anspannung. Zum einen, weil sie die Werke besonders mag und zum anderen, weil sie extrem empfindlich sind. „Jede Bewegung bedeutet ein Risiko“, weiß Frohnert.

Die Risiken möglichst gering halten, wollen auch jedes Jahr die Verantwortlichen der Art Cologne: „Über 8.500 Bilder aus 21 Ländern müssen in wenigen Tagen an ihrem Platz sein“, erklärt Dirk Mangold, Pressesprecher der Art Cologne. Deshalb hat die ZF Josef Roggendorf während der Messe ein Büro auf dem Gelände. Die Mitarbeiter bauen Messestände auf und ab und verpacken und transportieren Kunstwerke, die einen neuen Besitzer gefunden haben – ganz gleich, ob es sich um Öl auf Leinwand, eine Bronzeskulptur oder ein Bild aus Schokolade handelt.

*Corinna Zawodniak*

**INFO:** Pegasus Transport GmbH: [www.pegasus-transport.com](http://www.pegasus-transport.com) | ZF Josef Roggendorf GmbH: [www.roggendorf.com](http://www.roggendorf.com)

**FEINES GESPÜR:** Pferdetransporteure müssen wissen, wie sie auf Flugreisen eine vertrauensvolle Atmosphäre für die Vierbeiner schaffen.



# Am Puls der Wirtschaft

**Nordrhein-Westfalen** ist das wirtschaftlich bedeutendste deutsche Bundesland – und verfügt zugleich über eine herausragende Bildungs- und Kulturlandschaft.

**Das Land** Nordrhein-Westfalen (NRW) ist nicht nur das bevölkerungsreichste Bundesland, sondern auch wirtschaftliches Herzstück in Deutschland. Mit einem Bruttoinlandsprodukt von knapp 464 Milliarden Euro liegt NRW deutlich an der Spitze der 16 Bundesländer und im internationalen Vergleich auf Rang 14 – vor Australien und vor so wichtigen europäischen Partnern wie den NRW-Nachbarn Niederlande und Belgien, vor der Schweiz und Schweden.

Einst Zentrum von Kohle und Stahl, bestimmt heute der Dienstleistungssektor den Charakter der Wirtschaft; hier entstehen zwei Drittel der Bruttowertschöpfung Nordrhein-Westfalens. Zwar sind die Industriebranchen Chemie, Maschinen- und Anlagenbau, Elektrotechnik/Elektronik, Metallerzeugung und -bearbeitung,

Ernährungsgewerbe und Fahrzeug die bedeutendsten Wirtschaftszweige in NRW. Doch um sie herum ranken sich besonders viele Dienstleister – von Logistik über Software bis Zukunftsenergien.

NRW ist der deutsche Standort für ausländische Kapitalanleger: Anfang 2002 konzentrierten sich 36,6 Prozent aller ausländischen Direktinvestitionen in Deutschland auf NRW; im Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre liegt dieser Wert bei rund 30 Prozent. Und das hat seine Gründe.

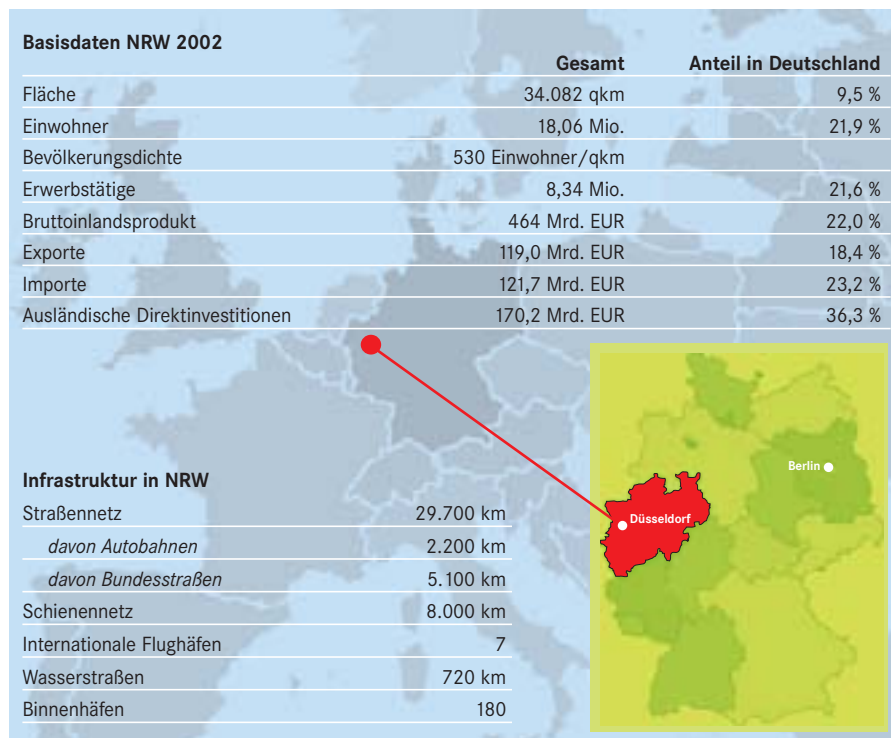
**Zentrale Lage:** Nordrhein-Westfalen liegt mitten im wirtschaftlichen Kernraum Europas. Im Radius einer Lkw-Tagesreise um die Landeshauptstadt Düsseldorf herum leben fast 150 Millionen Menschen – und damit 40 Prozent aller Verbraucher in der EU. Innerhalb von maximal drei Flugstun-

den sind alle europäischen Hauptstädte von NRW aus zu erreichen.

**Gute Infrastruktur:** Nahezu jeder wichtige Ort im Land verfügt über eine eigene Autobahnanbindung. NRW ist Drehscheibe des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn, Sitz von Europas größtem Binnenhafen in Duisburg-Ruhrort und Deutschlands zweitgrößtem Frachtflughafen in Köln/Bonn. Hinzu kommen die vier internationalen Messestandorte Düsseldorf, Köln, Dortmund und Essen, die 2002 über 5,5 Millionen Besucher zählten.

**Hohes Bildungsniveau:** NRW ist ein High-tech-Standort und verfügt über ein großes Potenzial hoch qualifizierter Arbeitskräfte. Dafür sorgt das dichteste Bildungsnetz innerhalb der EU: NRW verfügt über 55 Universitäten und Fachhochschulen, darunter Deutschlands größte Universität in Köln mit rund 59.000 Studierenden. Hinzu kommen 63 Technologiezentren und 23 Forschungsinstitute.

**Lebendige Kultur:** Darüber hinaus ist Nordrhein-Westfalen eine der bedeutendsten Kulturlandschaften Europas. Drei Viertel des Landes sind Grünland mit 14 Naturparks, mehr als 200 Seen und Talsperren sowie zahlreichen Wasserschlössern. In den 30 Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern existieren mehr als 150 Theater sowie eine Reihe renommierter Opern- und Konzerthäuser; landesweit gibt es über 650 Museen. Pro Jahr kommen rund 14,4 Millionen Touristen nach Nordrhein-Westfalen. Ausflugsziele sind zum Beispiel der Kölner und der Aachener Dom, das Schloss Augustusburg in Brühl und die Zeche Zollverein in Essen; alle vier Bauwerke zählen zum Weltkulturerbe der Unesco.



# Neuen Entwicklungen auf der Spur

**Logistics Forum Duisburg** Vertreter von Unternehmen, Verbänden, Ausbildungsinstitutionen und aus der Politik treffen sich jedes Jahr in Duisburg und diskutieren aktuelle Trends der Logistikbranche.

**Mit jährlich** etwa 700 Teilnehmern zählt das Logistics Forum Duisburg zu einer der wichtigsten Fachtagungen der Branche. In jedem Frühjahr treffen sich Experten aus Industrie, Handel, Dienstleistung und Wissenschaft, um neue Entwicklungen im Transportgewerbe zu diskutieren.

„Mit dem Logistics Forum Duisburg bringen wir nicht nur neue Impulse für den bedeutenden Logistik-Standort Nordrhein-Westfalen, sondern bieten eine Plattform für den Austausch relevanter Fragen in der Logistik“, sagt Dr. Peer Witten, Vorsitzender der Bundesvereinigung Logistik (BVL) und Vorstandsmitglied des Versand-Unternehmens Otto-Gruppe. Die BVL organisiert das Treffen zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Duisburg. Begleitet werden die Diskussionsrunden von einer Fachausstellung mit Dutzenden Teilnehmern. Zu den Aus-

stellern in den vergangenen Jahren zählte auch die Firma Uni-Data, Anbieter von Logistikleistungen. „Wir sehen das Logistics Forum als zweite wichtige Plattform zum Meinungs-austausch neben dem Logistik-Kongress in Berlin“, sagt Marketing-Leiter Helmut Schwertler.

Einen ähnlich hohen Stellenwert des Forums sieht auch Professor Egon Trump von der Berufsakademie Lörrach: „Wir finden es wichtig, in möglichst direktem Kontakt mit Unternehmen und Logistik-Experten zu stehen. So erfahren wir am schnellsten von den aktuellen Trends in der Logistikbranche und können dieses Wissen an unsere Studenten weitergeben.“ Die Berufsakademie ist auf allen wichtigen Fachtreffen wie dem Logistics Forum Duisburg vertreten.

Mit Duisburg haben sich die Initiatoren des zweitägigen Forums eines der



**NEUE IMPULSE:** Dr. Peer Witten, Vorsitzender der Bundesvereinigung Logistik.

wichtigsten Logistikzentren in Europa ausgesucht. Von dort aus lassen sich in einem Radius von 500 Kilometern etwa 150 Millionen Menschen erreichen – das sind 40 Prozent der EU-Bevölkerung.

**INFO:** [www.logistics-forum.de](http://www.logistics-forum.de)

## KONTAKTE

→ Die **Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen mbH (GfW)** ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen (NRW). Sie ist Dienstleistungsagentur für die Wirtschaft des Landes NRW und Ansprechpartner für Unternehmen, Kammern, regionale Wirtschaftsförderungen und Verbände. Gemeinsam mit Partnern in NRW und im Ausland unterstützt sie in- und ausländische Unternehmen bei Investitionsvorhaben und Ansiedlungen in Nordrhein-Westfalen und ebnet nordrhein-westfälischen Unternehmen den Weg auf Auslandsmärkte. Eine Kernaufgabe dabei ist das internationale Standortmarketing mit dem Ziel, Investitionen zu akquirieren. Zurzeit unterhält die GfW neben einer Tochtergesellschaft in Japan Repräsentanzen in den USA, China, Korea und Russland.

Gesellschaft für Wirtschaftsförderung  
Nordrhein-Westfalen mbH (GfW)  
Economic Development Corporation  
Kavalleriestraße 8-10  
D-40213 Düsseldorf  
Telefon: +49-211-13 00 00  
Fax: +49-211-13 00 01 54  
E-Mail: [gfw@gfw-nrw.de](mailto:gfw@gfw-nrw.de)  
**Internet:** [www.gfw-nrw.de](http://www.gfw-nrw.de)

→ **Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Nordrhein-Westfalen**  
Horionplatz 1, D-40213 Düsseldorf  
Telefon: +49-211-86 18 50  
Fax: +49-211-86 18-5 44 44  
E-Mail: [poststelle@mwa.nrw.de](mailto:poststelle@mwa.nrw.de)  
**Internet:** [www.mwa.nrw.de](http://www.mwa.nrw.de)

→ Die **Landesinitiative Logistik NRW** wurde im März 2000 zusammen mit 100 Unternehmen der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen (NRW) gegründet. Sie versteht sich als Dienstleister der Unternehmen und als Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Politik. Auf der Internetseite sind zahlreiche Informationen über die Logistikbranche und die Service-Leistungen der Initiative aufgeführt. Fragen zur Landesinitiative Logistik NRW beantwortet das vom Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Nordrhein-Westfalen beauftragte Beratungsunternehmen SCI Verkehr GmbH:

Landesinitiative Logistik (SCI Verkehr GmbH)  
Hardefuststraße 11-13, D-50677 Köln  
Telefon: +49-221-93 17 80  
Fax: +49-221-9 31 78 78  
**Internet:** [www.logistik.nrw.de](http://www.logistik.nrw.de)

Der Investor: Niederländer. Der Standort: Nordrhein-Westfalen. Die Logistik: exzellent. Die Aussichten: zweistelliges Wachstum – auf Jahre hinaus. Denn Brüggen am Niederrhein hat alles, was Hans Suintjens für den Handel mit Fruchtgummis und Lakritzen braucht: nahe Produktionsstätten in den Niederlanden und Belgien. Drei Autobahnen direkt vor der Haustür. Zugriff auf alle großen Logistik-Netzwerke – und damit nicht nur ganz Deutschland in Tages-Reichweite, sondern auch Skandinavien, Osteuropa und die Alpenländer. Dazu noch die ausgezeichnete Lebensqualität, wie Suintjens findet. Kein Wunder, dass Nordrhein-Westfalen Deutschlands beliebtester Investitionsstandort ist. **Und wo bleiben Sie?**

# Hier bin ich.

Hans Suintjens | Geschäftsführer Suintjens Süßwaren Import + Export GmbH, Brüggen | [suintjens@suintjens-suesswaren.de](mailto:suintjens@suintjens-suesswaren.de)



**Hier sind wir:** Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Nordrhein-Westfalen mbH (GfW)  
Economic Development Corporation | Kavalleriestraße 8-10 | 40213 Düsseldorf | Germany  
Tel.: +49 (0)211/13 000-0 | Fax: +49 (0)211/13 000-154 | [gfw@gfw-nrw.de](mailto:gfw@gfw-nrw.de) | [www.gfw-nrw.de](http://www.gfw-nrw.de)



**GfW** Nordrhein-Westfalen  
Global Business Partner

Where Europe does business: **nrw**

