Presseschau

Logistik 2030

Warum Warenströme die Zukunft der Branche entscheiden

Der Warenfluss ist gefährdet, denn auf der Logistik lastet ein ungeheurer Druck: Ressourcen-Engpässe, Kostensteigerungen und zunehmende Umweltauflagen treffen auf ein global und lokal steigendes Transportaufkommen. Neue Lösungen und optimierte Prozesse werden benötigt, um funktionierende logistische Infrastrukturen auch in Zukunft gewährleisten zu können. Doch wie realitätsnah und umsetzbar ist der Einsatz von Drohnen, Robotern und selbststeuernden Fahrzeugen? Warum die Zukunft der Branche entscheidend von logistischen Faktoren abhängt, haben acht Experten im Rahmen des 4. Schnittstellengipfels – einer Brancheninitiative des Hermes Einrichtungs Service und der „möbel kultur" – diskutiert.

Presseschau

eutliche Worte in Deutschlands Logistik-Hauptstadt: er Hermes Einrichtungs Service und die „möbel kultur" uden zum 4. Schnittstellengipfel nach Hamburg ein, m die Zukunft der Logistik und deren Auswirkungen auf ie Möbelbranche zu beleuchten.

Die Teilnehmer

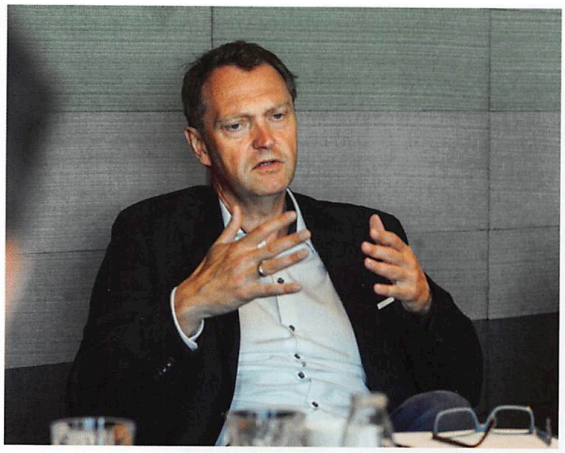
- Carsten Meinders
  Hermes Einrichtungs Service
- Martin Wieland
  Hermes Einrichtungs Service
- Volkmar Halbe
  Germania Werk Krome/
  360° Wirksamkeit
- Prof. Dr. Christoph Tripp
  TH Nürnberg
- Gunnar Anger
  ParcelLock
- Marcus Böhm
  Böhm Güterverkehr
- Dr. Laurin Paschek
  Redaktionsbüro Delta Eta
- Sascha Tapken
  „möbel kultur"

nöbel kultur: In der öffentlichen Wahrnehmung wird Logistik meist negtiv dargestellt. Da geht es um Engpässe, Nadelöhre, Leerfahrten und schlechte Arbeitsbedingungen. Ist das gerechtfertigt?

Dr. Laurin Paschek: Die Wahrnehmung der Branche ist in der Tat problembeladen. Das liegt vor allem an dem zunehmenden Überlandverkehr, der für Staus, marode Straßen und ganz praktische Alltagsprobleme verantwortlich gemacht wird. Für die Menschen ist es beispielsweise ein Ärgernis, wenn sie Rastplätze nicht mehr ansteuern können, weil diese von Lkw zugestellt sind. Oder wenn sie von vier verschiedenen Paketdienstleistern aus der Dusche rausgeklingelt werden, weil diese darum bitten, Pakete für den Nachbarn anzunehmen. Das ist aber natürlich eine isolierte Betrachtung, weil unsere Gesellschaft auf der anderen Seite frische Lebensmittel und Konsumgüter aus allen Winkeln der Welt fordert. Das wiederum ist ohne entsprechenden Warenverkehr nicht zu realisieren. Diese Transferleistung wird aber von vielen Verbrauchern nicht erbracht.

Presseschau

TOP-THEMA/SCHNITTSTELLENGIPFEL



„Das Thema nimmt endlich Fahrt auf – was uns sehr glücklich macht, weil wir schon lange davon überzeugt sind, dass Dropshipping den stationären Handel wirklich weiterbringen kann.

Carsten Meinders, Geschäftsführer Hermes Einrichtungs Service

„Der Kunde möchte sich bei jedem Kauf neu entscheiden, welche Rolle der Logistiker im Lieferprozess spielen soll – und das kann vom Full Service bis zum Null-Service reichen.

Martin Wieland, Bereichsleiter Marketing und Strategie Hermes Einrichtungs Service

Marcus Böhm: Der Güterverkehr auf der Straße steigt in der Tat jedes Jahr um ein bis zwei Prozent. Das liegt nicht zuletzt an den Kombinationsverkehren, die es in diesem Maße vor einigen Jahren noch nicht gegeben hat. Und es ist kein Ende dieses Wachstums in Sicht. Das nehmen die Menschen mit dem Bauch wahr.

Prof. Dr. Christoph Tripp: Die transportierte Tonnage steigt erfahrungsgemäß in etwa in demselben Maße wie das BIP. Damit ist das Wachstum eigentlich gar nicht so rasant, denn durch das hohe volkswirtschaftliche Niveau in Deutschland beträgt das BIP-Wachstum in der Regel nicht mehr als zwei Prozent. Was sich aber verändert, ist, dass die Tonnage-intensiven Industrien wie Landwirtschaft, Energie und Bau abnehmen, dafür aber der Konsumgüterverkehr zunimmt. Wir sprechen in diesem Zusammenhang vom Güterstruktureffekt. Denn Konsumgüter werden in häufigeren Frequenzen, kleineren Mengen und mit geringerem Gewicht bewegt.

Nehmen Sie das Beispiel Arbeitskleidung – früher wurde alle drei Monate ein großes Los bestellt, heute werden in B2B-Shops täglich Bestellungen aufgegeben und auf den Weg gebracht. Das merken die Menschen selbstverständlich und freuen sich situativ über mehr Convenience, während sie sich generell über den zunehmenden Warenverkehr ärgern.

Erschwerend hinzu kommt die ökologische Betrachtung. 20 Prozent aller CO_2-Emissionen entfallen auf den Güterverkehr. Auch die Arbeitsbedingungen mit einem Sub-Sub-Sub-Unternehmersystem tragen nicht zum positiven Image bei.

Dr. Laurin Paschek: Andererseits übt Logistik nach wie vor eine große Faszination auf die Menschen aus, wenn sie zum Beispiel, so wie wir gerade, das Treiben im Hamburger Hafen betrachten.

Martin Wieland: So ein Hafenpanorama ist für den Betrachter allerdings auch deutlich reizvoller als der Lkw-Stau auf der Autobahn.

Marcus Böhm: Aus Erfahrung weiß ich, dass Menschen sehr schnell fasziniert sind, wenn man sie hinter die Kulissen der Logistik schauen lässt. Wir haben seit ein paar Jahren mit der Wirtschaftsförderung Hannover ein Proje namens „Logistik macht Schul initiiert. Im Rahmen des jährli stattfindenden Tags der Logist haben wir mit den Schülern Unte nehmen wie VW, Dachser od Schenker besucht. Sie glauben g nicht, wie sehr die Augen der Ki der am Ende strahlten, als s erfasst hatten, was Logistik bede tet. Ich halte solche Initiativen f enorm wichtig, um das Image d Logistik zu verbessern.

Prof. Dr. Christoph Tripp: „Logistik ur SCM" ist an vielen Hochschule mittlerweile eine der von den St dierenden am stärksten gewählte Spezialisierungen. Sie erkennen v allem den hohen Praxis- ur Anwendungsbezug der Logi tik-Disziplin. Konkret wird sel viel Wert auf Exkursionen, Simul tionsspiele, externe Praxisreferen ten und praxisbezogene Abschlus arbeiten gelegt.

Carsten Meinders: Solche Initiative sind angesichts des Fachkräftemar gels von überragender Bedeutun Das schlechte Image ist in den Köp fen der Menschen tief verwurzel Wenn im Tatort Verbrechen geschi dert werden, haben logistisch Schauplätze schon immer als Kuli sen herhalten müssen. Der Beru des Lkw-Fahrers hat in Deutsch land heute ein geringes Ansehe Das war in Zeiten der Fernfahre romantik noch anders. Dagege müssen wir angehen – mit innova tiven logistischen Initiativen, di die Jugend begeistern.

möbel kultur: Es grassiert in der Logisti ein Gigantismus, der sowohl fasziniere als auch befremden kann. Ein Beispie Das aktuell größte geplante Containe schiff bietet Platz für 30.000 Containe Darin wäre Platz für 1,333 Mrd. Bananen Schiffe werden immer größer, Züge un LKW länger.

Prof. Dr. Christoph Tripp: Dahinter ste cken Kostendegressionseffekte, di insbesondere auf den globale Rennstrecken greifen, wenn groß volumige Vehikel lange Strecke hin- und herfahren. Das lässt sic auf alle Bereiche übertragen. Di Frage ist, ob unsere Infrastrukture dafür geeignet sind. Bei der Elb vertiefung ist das bereits ein Rie senthema. Beim Jade-Weser-Por haben wir dagegen Überkapazitä ten, die deshalb nicht genutzt wer den, weil die Hinterlandanbindun nicht optimal ist. In Deutschlan

Presseschau

ist die dezentrale politische Struktur in logistischer Hinsicht problematisch. Es ist möglich und es passiert ja auch oft genug, dass eine einzelne Gemeinde eine groß angelegte Verkehrslösung zu Fall bringt. Das ist in autoritären Staaten wie China natürlich anders. Das muss man nicht gut finden, aber dort sind logistische Belange Chefsache. Denken Sie nur an das Seidenstraßen-Projekt, das für China oberste Priorität hat.

möbel kultur: Inwiefern betreffen diese globalen logistischen Zusammenhänge einen deutschen Möbelhersteller wie Germania?

Volkmar Halbe: Engpässe entstehen bei uns nicht in der reinen logistischen Transportleistung von A nach B. Die Herausforderung liegt vielmehr im Anspruch der Verbraucher. Wir selbst sind mit unseren zerlegten Möbeln stark auf den E-Commerce fokussiert. Der Verbraucher möchte heute ein Möbel möglichst schnell und möglichst unversehrt geliefert bekommen. Und das zu einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Leider sind die Prozesse in unserer Branche noch immer nicht so, dass wir lange Lieferzeiten und Beschädigungen ausschließen können. Das sind Aufgaben, die die Branche lösen muss.

Ich habe allerdings die Befürchtung, dass wir uns nicht für alle Zeiten auf die Logistiker verlassen können, weil die Systeme irgendwann überlastet sind. Die Frage ist, ob wir einen Peak Point erreichen, an dem die Logistik die an sie gestellten Erwartungen nicht mehr erfüllen kann.

Carsten Meinders: In der Tat sehen wir uns schon jetzt punktuell mit solchen Peak-Phasen konfrontiert. Das vierte Quartal stellt uns vor große Herausforderungen. Der Black Friday ist ohne eine reibungslose Logistik nicht abzubilden. Hier sind wir auf genaue und detaillierte Forecasts des Handels angewiesen. Denn es hilft uns enorm, wenn wir uns auf entsprechende Hochphasen personell und räumlich einstellen können.

Volkmar Halbe: Das trifft uns als Industrieunternehmen in ganz ähnlicher Weise. Der Händler will am Black Friday Erfolg haben, also verkauft er, was er kann. Dabei wird er natürlich nicht in weiser Voraussicht die Lieferzeiten nach oben korrigieren, weil er so im Wettbewerb mit anderen Onlineshops das Nachsehen haben würde. Das kann dazu führen, dass wir mit noch zu produzierenden Volumina konfrontiert werden, für die die Lieferzeiten unmöglich eingehalten werden können. Das wiederum führt zu Frust und Enttäuschung beim Kunden. Ein Henne-Ei-Problem. Auch wir sind also auf gute Prognosen angewiesen, damit am Ende weder beim Kunden noch beim Händler Enttäuschung aufkeimt.

Prof. Dr. Christoph Tripp: Allerdings darf man auch nicht von der Hand weisen, dass der Black Friday dazu führen kann, das Weihnachtsgeschäft zu entzerren. Gäbe es den Black Friday nicht, dann wäre das Weihnachtsgeschäft in der Abwicklung wahrscheinlich noch problematischer. Außerdem müssen wir akzeptieren, dass das Onlinegeschäft viel nervöser und kürzer getaktet ist als das stationäre Geschäft mit seinen langen Vorlaufzeiten. Die Logistikbranche sollte sich deshalb noch mehr mit den Marketing- und Vertriebsstrategien der Onlinehändler befassen.

Martin Wieland: Und wenn wir noch so viel darüber wüssten – ein Logistiksystem ist am Ende nur begrenzt flexibel. Da gibt es einen Fuhrpark und einen entsprechend möglichen Zugriff auf Mietwagen. Bei den Fahrern sieht es mit der Flexibilität noch schlechter aus, weil wir nur sehr bedingt mit Aushilfen und Zeitarbeitern arbeiten können. Das gilt auch für die Räumlichkeiten.

Carsten Meinders: Nur damit nicht der falsche Eindruck entsteht: Ich finde Cyber Mondays und Black Fridays toll. Händler und Logistiker müssen nur an einem Strang ziehen und auch gemeinsam das Risiko tragen, dass es in Peak-Phasen haken kann.

möbel kultur: Herr Böhm, Ihre Spedition hat knapp 100 Lkw in Betrieb. Haben Sie schon mal den Kollaps erlebt?

Marcus Böhm: Absolut! Schon immer hat es Hochphasen gegeben, aber was sich heute an einem Black Friday abspielt, stellt alles Vorangegangene in den Schatten. Das ist ein Phänomen der vergangenen zwei bis drei Jahre. Wir haben heute im Weihnachtsgeschäft viel mehr Anfragen, als wir bedienen können.

„Die Frage ist, ob wir einen Peak Point erreichen, an dem die Logistik die an sie gestellten Erwartungen nicht mehr erfüllen kann.

Volkmar Halbe, Geschäftsführer Germania / 360° Wirksamkeit

„Es grassiert in der Logistik ein Gigantismus, der sowohl faszinieren als auch befremden kann.

Sascha Tapken, Chefredakteur „möbel kultur"

Presseschau

TOP-THEMA/SCHNITTSTELLENGIPFEL

„Schon immer hat es Hochphasen gegeben, aber was sich heute an einem Black Friday abspielt, stellt alles Vorangegangene in den Schatten.

Marcus Böhm, Geschäftsführer Böhm Güterverkehr

„Es ist auch schon ein Atomkraftwerk explodiert – und dennoch ist die Technologie global gesehen auf dem Vormarsch. Die Digitalisierung in all ihren Ausprägungen lässt sich nicht aufhalten.

Dr. Laurin Paschek, Redaktionsbüro Delta Eta

Noch sind die Engpässe nicht lebensentscheidend. Beispiel Torfsaison: Sie werden erleben, dass in einigen Baumärkten zeitweise die Paletten leer sind. Das ist ärgerlich, aber nicht dramatisch. Anders ist die Lage bei Lebensmitteln. In diesem Sommer werden viele Verbraucher die Erfahrung gemacht haben, dass die Getränkemärkte ausverkauft waren. Das ist dann schon ein einschneidendes Problem. Die Kapazitäten reichen an Peak-Zeiten nicht mehr aus.

möbel kultur: Wie relevant ist der Mitarbeiter?

Martin Wieland: Er ist das A und O! Denn natürlich setzen unsere Kunden ein gewisses Qualitätsniveau voraus. Fachkräftemangel ist ein echter Engpass.

möbel kultur: Herr Meinders, Drohnen, künstliche Intelligenz, selbststeuernde Fahrzeuge – was halten Sie von dem Innovations-Hype in der Logistik, der den Mitarbeiter schon bald obsolet machen soll?

Carsten Meinders: Bei uns sprechen wir scherzhaft von Blut-Hydraulik. Damit meinen wir, dass bei uns immer noch der Mensch im Zentrum unseres Business steht. Es ist gut und richtig, dass wir uns mit Innovationen beschäftigen, aber im Zwei-Mann-Handling ist das Mengengeschäft noch stark von menschlicher Arbeitskraft und Expertise bestimmt. Doch bei allen anderen Prozessschritten, die nicht direkt mit dem Handling der Waren zu tun haben, bietet Digitalisierung großes Optimierungspotenzial.

Volkmar Halbe: Gerade beim Einrichtungs Service mit seinen differenzierenden Leistungen sehe ich zukünftig – nicht nur auf der letzten Meile, sondern auf den letzten kritischen Metern – einen Riesen-Engpass. Erst recht da, wo die Transportleistung aufhört. Andererseits ist das auch eine große Chance für den Dienstleister, wenn er die letzten Meter wirklich qualitativ im Griff hat.

Martin Wieland: Das Problem ist, dass wir alle um dieselben Mitarbeiter konkurrieren. Und wir benötigen ja nicht nur zuverlässige Leute mit einem entsprechenden Führerschein, sondern Mitarbeiter, die darüber hinaus dazu bereit sind, mehrere Hundert Kilo am Tag zu tragen.

möbel kultur: Nun ist ja viel davon die Rede, dass Amazon eigene logistische Kapazitäten aufbaut, um schlagkräftiger zu werden. Mir ist noch nicht ganz klar, warum Amazon nun nicht von dem Engpass betroffen sein sollte.

Gunnar Anger: Amazon lässt sich von dieser schwierigen Ausgangssituation nicht abschrecken und probiert es trotzdem. Wie man im Markt hört, hat allerdings ein Pilotprojekt in Würzburg gezeigt, dass auch Amazons Realität nicht anders aussieht. An dem Tage waren fast ausschließlich ausländische Fahrer im Einsatz, die kaum ein Wort Deutsch sprachen und die vielerlei Probleme damit hatten, die Paketstationen zu bedienen. Das sorgt natürlich für Reibungsverluste bei der Auslieferung.

Andererseits lernt Amazon sehr schnell aus Fehlern und unbestritten bauen sie eigene Logistikkapazitäten auf. Damit treiben sie die Branche und installieren Redundanzen, für den Fall, dass die Kapazitäten der Logistikanbieter an ihre Grenzen gelangen sollten. So minimiert Amazon externe Abhängigkeiten.

Carsten Meinders: Dieser neue Wettbewerb durch Amazons eigene Logistik hat auch etwas Positives. Hier erlebt der Versender täglich selbst, welche Herausforderungen seine Logistikdienstleister zu bewältigen haben. Das sorgt für mehr Verständnis und eine realistischere Einschätzung des Machbaren.

möbel kultur: Mehr Verständnis und Akzeptanz erfährt aktuell das Thema Dropshipping in der Möbelbranche.

Carsten Meinders: Ja, das Thema nimmt endlich Fahrt auf – was uns sehr glücklich macht, weil wir schon lange davon überzeugt sind, dass Dropshipping den stationären Handel wirklich weiterbringen kann. Auch für die Industrie ist das eine Entlastung, die nach wie vor vom Handel dazu gezwungen wird, mit zwei Leuten an den Rampen des Handels zu entladen.

Volkmar Halbe: Richtig. Und der Industriepartner traut sich angesichts der Machtverhältnisse nicht, diese Leistung in Rechnung zu stellen.

Carsten Meinders: Der Möbelhandel spürt den Strukturwandel auf einmal sehr deutlich und stellt fest, dass es teilweise keinen Sinn

Presseschau

ergibt, die Ware selbst auf Lager zu nehmen. Dropshipping reduziert für den Händler Laufzeiten, Reklamationen, Kosten und Personal. Wer es dann noch schafft, die Liefertermine genau auszuspielen, der hat echte Wettbewerbsvorteile.

Volkmar Halbe: Die Stationären werden dennoch Mühe haben, gegen die großen Onlinehändler zu bestehen, einfach weil diese logistisch so gut strukturiert sind. Denken Sie nur an Wayfairs Castle-Gate-Konzept, mit dem sie eigene Logistik-Knotenpunkte schaffen. Insofern ist die Dropshipping-Offensive des Handels ein Stück weit aus der Not heraus geboren.

möbel kultur: Der Kunde ist durch Amazon in seiner Erwartungshaltung auf Schnelligkeit dressiert. Warum gibt es nicht die Möglichkeit, für Langsamkeit zu bezahlen? Wenn ich im Oktober ein Weihnachtsgeschenk für meine Mutter bestelle, dann reicht es mir doch, wenn das Päckchen eine Woche vor Weihnachten kommt. Würde eine solche Versandoption Druck aus dem System nehmen?

Carsten Meinders: Ich denke nicht, denn die Logistik ist so gepolt, dass die Ware schnell wieder aus dem Lager heraus muss. Lagerhaltung bedeutet Kapitalbindung. Eine automatische Verlangsamung lassen die Systeme nur bedingt zu. Im Gegenteil, meiner Meinung nach ist zukünftig noch mehr Convenience gefragt. Der Kunde möchte genau das Zeitfenster bestimmen können, wann er seine Sendungen erhält – und das am besten noch konsolidiert, sodass er sich nicht mit mehreren Lieferdiensten auseinandersetzen muss, sondern am Ende nur mit einem. Dazu müsste die Branche aber über ihren Schatten springen. Der Druck muss wohl noch größer werden.

möbel kultur: Nun zeigt aber das ParcelLock-System, dass eine gemeinsame Initiative, ein gemeinsames offenes System von DPD, GLS und Hermes, möglich ist.

Gunnar Anger: ParcelLock könnte in der Tat ein Vehikel sein, noch weitere gemeinsame Initiativen anzugehen. Als offenes System bietet ParcelLock sehr viele interessante Ansatzpunkte – auch um mit weiteren Playern die Themen anzugehen.

Aber Sie können sich sicher sein, dass es auch in der Auseinandersetzung mit der Politik nicht immer einfach ist, innovative logistische Konzepte durchzusetzen. Wegen unserer Paketstationen in vier Hamburger DM-Filialen, die in vier unterschiedlichen Bezirken liegen, hatten wir mit vier unterschiedlichen Bauämtern zu tun. Das ist alles andere als effizient. In der Steinstraße wären wir mit der Station gern vor die Filiale gegangen, doch wir haben dafür keine Genehmigung bekommen. Die Begründung: DHL hat vor drei Jahren auch keine Genehmigung bekommen. Es fehlt also zum einen an zentraler Koordination, zum anderen mangelt es an Expertise, sich mit urbanen Logistikkonzepten auseinanderzusetzen. So kommen wir leider mit unserem Konzept nur schleppend voran, weil wir mit Amazon, DHL & Co. im Standortwettbewerb um Paketstationen stehen. Dabei reden wir mit unserem offenen System über das Mengengeschäft und nicht über Roboter, Drohnen und Kofferraumzustellung, mit denen sich bis dato noch keine Volumina zustellen lassen.

Volkmar Halbe: Bei Möbeln stellt sich die Frage nach Abholstationen natürlich nicht, denn der Kunde fordert hier zunehmend Convenience.

Martin Wieland: Da bin ich mir nicht sicher. Ich denke, dass sich der Markt auffächern wird und dass es auch eine Nachfrage gibt, zerlegte Möbel an Abholstationen abzuholen. Ikea testet das ja schon seit einiger Zeit mit innenstädtischen Abholpunkten. Ich denke, dass der Kunde sich bei jedem Kauf immer wieder neu entscheiden möchte, welche Rolle der Logistiker im Lieferprozess spielen soll – und das kann vom Full Service bis zum Null-Service reichen. Guter Service hat nun mal seinen Preis – und den möchte man vielleicht nicht jedes Mal zahlen. Ein guter Maler hat früher 20 Euro Stundenlohn verlangt, heute sind es 60 Euro. Was ist die Folge: Dass viele wieder selbst zum Pinsel greifen.

Prof. Dr. Christoph Tripp: Das halte ich für einen sehr wichtigen Punkt. Man muss den Stellenwert von Service und seine entsprechende Bepreisung den Kunden transparent machen. Nur so lässt sich bei

> Man muss den Stellenwert von Service und seine entsprechende Bepreisung den Kunden transparent machen.
> Prof. Dr. Christoph Tripp, TH Nürnberg

> Sie können sich sicher sein, dass es auch in der Auseinandersetzung mit der Politik nicht immer einfach ist, innovative logistische Konzepte durchzusetzen.
> Gunnar Anger, Geschäftsführer ParcelLock

Presseschau

TOP-THEMA/SCHNITTSTELLENGIPFEL

Carsten Meinders (M.), Geschäftsführer des Hermes Einrichtungs Service, sieht in der Digitalisierung wesentliches Optimierungspotenzial für die Logistik- und Möbelbranche.

den Verbrauchern eine Wertschätzung für Service herleiten, sodass sie am Ende auch dazu bereit sind, für Qualität im Service zu bezahlen.

Carsten Meinders: Das stimmt. Allerdings wäre nur der Handel dazu in der Lage, dies durchzusetzen, weshalb wir ihm alle möglichen Serviceleistungen nach einem Baukastensystem zur Verfügung stellen. Damit geben wir ihm alle Möglichkeiten, unterschiedliche Dienstleistungen gegenüber dem Kunden sehr transparent vermarkten zu können.

Martin Wieland: Wir bieten mit der „We Do!"-Initiative darüber hinaus die Möglichkeit, gegen einen sehr geringen Aufpreis, eine Sendung CO_2-neutral zuzustellen. Das passiert über vertrauenswürdige und geprüfte Goldstandard-Zertifikate. Wir sprechen dabei von Größenordnungen zwischen 6 und 8 Cent pro Sendung. Bislang haben sich nur wenige Auftraggeber wie etwa Ostermann oder Kaiser und Kraft für diese grüne Logistiklösung entschieden. Deshalb rühren wir für dieses wichtige Thema weiter die Werbetrommel. Bisher hat grüne Logistik im deutschen Handel leider noch keinen hohen Stellenwert.

möbel kultur: Aber das Elektromobil von DHL entwickelt sich doch zum Verkaufsschlager – oder bin ich da einem Marketing-Coup auf den Leim gegangen?

Dr. Laurin Paschek: Das ist eine zwiespältige Geschichte. Im städtischen Tourenverkehr scheint der batteriebetriebene Elektro-Scooter gut einsetzbar zu sein, denn man kann mit entsprechenden Erfahrungswerten, wie lange eine Akku-Ladung hält, sehr genau planen. Gemeinsam mit Ford wird DHL nun auch größere Fahrzeuge bauen.

Andererseits muss auch klar sein, dass die CO_2-Bilanz von einem 100-Kilowattstunden-Akku wie bei einem Tesla-S-Modell nicht so blütenrein ist, wie es das Marketing vorgibt. Von den dafür benötigten Rohstoffen wie Kobalt, die unter teilweise sehr kritischen Bedingungen gefördert werden, mal ganz abgesehen. Erst wenn ich mit einem Diesel 160.000 km gefahren bin, kippt die CO_2-Bilanz in Richtung des Elektrofahrzeugs. Darüber hinaus steht noch längst nicht so viel Ökostrom zur Verfügung, wie eine bundesweite, grüne Elektromobilität erfordern würde. Verstehen Sie mich nicht falsch. Elektromobilität ist die Zukunft – erst recht in der Stadt. Wir müssen sie nur relativ betrachten.

möbel kultur: Gilt das auch für Lkw?

Marcus Böhm: Vor zwölf oder dreizehn Jahren war der Biodiesel ein Hype-Thema sondergleichen, das sich letztlich als ein sehr zwiespältiges Thema herausgestellt hat. Insofern genießen wir neue Antriebstechnologien mit Vorsicht. Es steht aber außer Frage, dass die Entwicklung der „Actros"-Baureihe von Daimler ökologisch ein Riesenschritt gewesen ist. Wir fahren dieses Modell heute zu 90 Prozent und liegen bei durchschnittlich 25 Liter Diesel pro Hundert Kilometer, was ein phänomenaler Wert ist.

Dr. Laurin Paschek: Daimler entwickelt gerade den E-„Actros" mit einer Reichweite von 200 km.

Marcus Böhm: Das wird bei unseren Routen größtenteils knapp, zumal eine entsprechende Netzabdeckung natürlich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sichergestellt wird. Aber grundsätzlich ist das natürlich eine interessante Entwicklung, denn wir wollen stets sicherstellen, dass wir eine moderne Flotte haben. Das hat zwei Gründe: Zum einen natürlich wirtschaftliche, darüber hinaus können wir Mitarbeiter eher für uns gewinnen, wenn wir ihnen ein attraktives und sicheres Fahrzeug zur Verfügung stellen.

möbel kultur: Hat der HES eigentlich Einfluss auf den Fuhrpark seiner Subunternehmer?

Martin Wieland: Wir haben zum einen die gesetzlichen Vorgaben, zudem haben wir aber auch eigene Anforderungen. Im Rahmen interner Zertifizierungen fordern wir als Mindeststandard Euro 4. Der überwiegende Anteil der eingesetzten Fahrzeuge erfüllt aber bereits die Euro-5- oder Euro-6-Norm. Zudem wird auch mit Leasing-Modellen gearbeitet, die nach drei bis vier Jahren ausgetauscht werden.

möbel kultur: Wo bekommen Sie qualifizierte Mitarbeiter her?

Marcus Böhm: In früheren Zeiten war die Bundeswehr der eigentliche Chefausbildungsbetrieb für unsere Branche. Das ist heute mit dem Wegfall der Wehrpflicht natürlich nicht mehr so. Bei uns ist deshalb Umschulung ein großes Thema. So haben wir Maler und Lackierer oder Gemüseverkäufer im Team, die über die Jobcenter eine solche Umschulung, die etwa 15.000 Euro kostet, erhalten haben. Die Jobcenter übernehmen das gern, wenn wir im Vornherein feste Jobzusagen machen.

Carsten Meinders: Wir suchen darüber hinaus Mitarbeiter, die technischen Verstand haben und schrauben und montieren können. Aber im Endeffekt konkurrieren wir alle um dieselben Menschen. Wir operieren deshalb trotz eines Produktivitätsverlustes von etwa 30 Prozent auch schon mit 3,5-Tonnern, um Mitarbeiter einstellen zu können, die über keinen Lkw-Führerschein verfügen. Erschwerend hinzu kommt natürlich, dass unsere Fahrzeuge, wie der Name „2-Mann-Handling" sagt, von zwei Mitarbeitern besetzt sein müssen. Das ist notwendig, weil das Sendungsgewicht und die Lenkzeiten eine Doppelbesetzung erfordern, aber natürlich auch kostenintensiv.

möbel kultur: Ist Fluktuation ein Problem?

Carsten Meinders: Der Job, den wir auf der letzten Meile anbieten, ist schwer, aber er hat auch viele positive Aspekte. Er ist sauber, die Rampenproblematik mit langen Wartezeiten und rüdem Umgangston stellt sich nicht, man hat Kundenkontakt und wer freundlich und geschickt ist, kann mit einem ordentlichen Trinkgeld rechnen.