

Logistikzentren – Distributionsprozesse im Wandel

Cordula Neiberger

Deregulierung – Aufhebung von einschränkenden, oft den freien Wettbewerb verhandelnden Gesetzen

Distribution – Verteilung

Kabotage – Zugangsfreiheit zu einem Binnenmarkt für ausländische Speditionsunternehmen

logistisch – die Organisation, Lagerhaltung und Koordination betreffend, hier speziell auf das Transportwesen bezogen

Straßengüterfernverkehr – Werkfernverkehr plus gewerblicher Fernverkehr

Straßengüternahverkehr – Güterbeförderung mit Lastkraftfahrzeugen ausschließlich im Nahverkehr, d.h. der Umkreisfläche von 75 km Luftlinie (vor dem 27.5.1992: 50 km Luftlinie) um den wahren oder angenommenen Standort des Fahrzeuges (BDF 1995, S.1)

Verkehrsaufkommen – Verkehrsmenge ausgedrückt als Zahl der beförderten Güertonnen

Werkverkehr – Eigenverkehr von produzierenden und Handel treibenden Unternehmen

Wirtschaftlicher Strukturwandel, eine wachsende arbeitsteilige Verflechtung der Produktion auf nationaler und internationaler Ebene und die Zunahme internationaler Handelsbeziehungen haben in den letzten 30 Jahren sowohl zu einer enormen Steigerung des Transportaufkommens von Gütern geführt als auch zu gestiegenen Ansprüchen an Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität der Transportabwicklung. Diese Entwicklung wurde bis Anfang der 1990er Jahre durch eine starke Regulierung des Verkehrsmarktes gehemmt. Erst mit einschneidenden **Deregulierungsmaßnahmen** seit 1994 setzte eine dynamische Veränderung des Marktes ein, die sowohl die Struktur als auch das Leistungsprofil der Branche betraf.

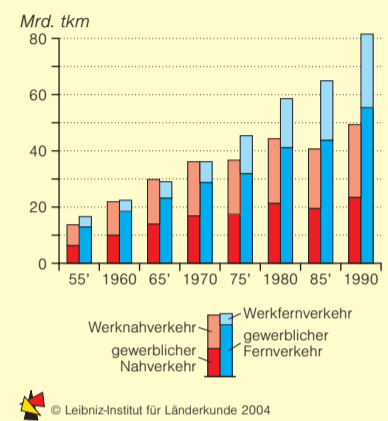
Dies beeinflusste auch die Entscheidung verladender Unternehmen über die Art und Weise der **Distribution** ihrer Waren, die prinzipiell die Wahl zwischen der Eigenherstellung **logistischer Leistungen** und der Übertragung dieser Aufgaben an Dienstleister des Speditions- und Transportgewerbes (Fremdbezug) haben. Hierbei handelt es sich um eine individuelle Entscheidung der Unternehmen, die sich in erster Linie an Kostengesichtspunkten ausrichtet, bei der aber auch andere Parameter, wie Zuverlässigkeit und Koordinationsmöglichkeiten eine Rolle spielen.

Die Rolle des Werkverkehrs

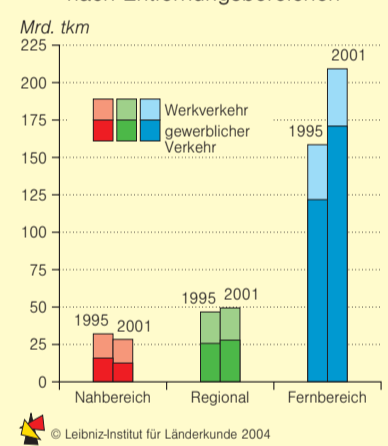
Durch die starke Regulierung des Verkehrsmarktes in Deutschland waren bis in die 1990er Jahre vor allem die Kostenparameter äußeren Einflüssen unterlegen. So wurden aufgrund eines noch aus der Vorkriegszeit stammenden rigiden Ordnungsrahmens zum Schutz der Deutschen Bundesbahn und zur Vermeidung einer befürchteten ruinösen Konkurrenz eine Markteinteilung in **Straßengüternah-**, **Straßengüterfern-** und **Umzugsverkehr** vorgenommen und die Preise für Transportleistungen im Straßengüterverkehr festgelegt, kontingentierte Konzessionen auf Lkw im Güterfernverkehr erteilt und der Zutritt ausländischer Unternehmen in den deutschen Markt (Kabotage) verhindert. Dies führte zu einer spezifischen Struktur des Verkehrsmarktes in Deutschland, der durch ein knappes Angebot an Transportleistungen, fehlende Konkurrenz und eine abgebremsste Konzentration gekennzeichnet war. Das alles bewirkte hohe Preise bei fehlender Flexibilität und dadurch ein überproportionales Wachstum der Verkehrsleistung des **Werkfernverkehrs** im Vergleich zum gewerblichen Fernverkehr (ZOBEL 1988) **2**. Nach der Verkehrsleistung hatte der Werkfernverkehr 1955 einen Anteil von 22,7% am gesamten Straßengüterfernverkehr, 1990 betrug der Anteil 32%. Beim **Verkehrsaufkommen** wird dieser Trend noch deutlicher. Hier stieg der Anteil des Werkfernverkehrs von 25% (1960) auf 44% (1990) (BMVBW versch. Jahrgänge).

Doch nicht nur die reinen Fahrleistungen werden von Verladern selbst erbracht, sondern auch Lagerhaltung und administrative Tätigkeiten der Absatzlogistik. Dabei werden die Logistiknetze auf die spezifischen Bedürfnisse der jeweiligen Unternehmen ausgerichtet. Dies bedeutet bei produzierenden Unternehmen große Lagerflächen zum Auffangen der Produktion in der Nähe der Produktionsstandorte und ein an den Standorten der Kunden ausgerichtetes Distributionsnetz (NEIBERGER 1998).

2 Entwicklung der Güterverkehrsleistung von gewerblichem und Werkverkehr 1955-1990 (BRD)



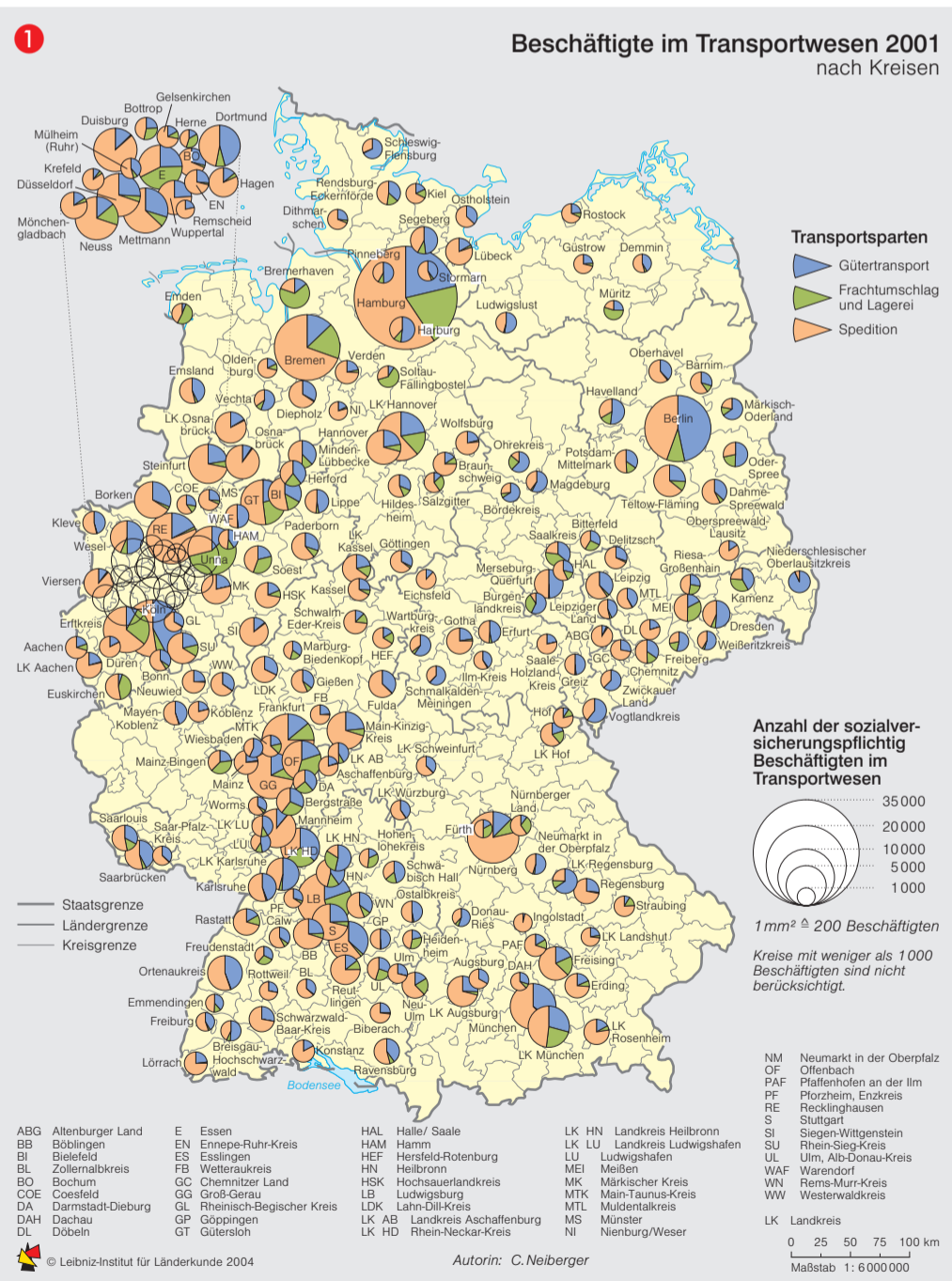
3 Güterverkehrsleistung von gewerblichem und Werkverkehr nach Entfernungsbereichen



Die neuen Dienstleistungsunternehmen

Entscheidende Veränderungen in der Distributionslogistik wurden erst durch die Mitte der 1990er Jahre in Kraft getretene Deregulierung des Verkehrsmarktes hervorgerufen. Zum 1.1.1994 wurde die staatliche Tarifbindung aufgehoben und zum 1.7.1998 der uneingeschränkte Marktzugang für Transportunternehmen der EU (Kabotagefreiheit) verwirklicht. Seitdem gibt es in Deutschland auch keine Konzessionspflicht und keine Markteinteilung zwischen Güternah-, Güterfern- und Umzugsverkehr mehr (ABERLE 2003).

Direkte Folgen dieser Maßnahmen sind gesunkene Transportpreise und die Erweiterung des Angebotes durch Dienstleistungsunternehmen. Damit entfielen für viele Unternehmen die Gründe für eine Eigenherstellung der Verkehrsleistung, wodurch eine verstärkte Auslagerung an Dienstleistungsunternehmen begann. Seitdem ist eine



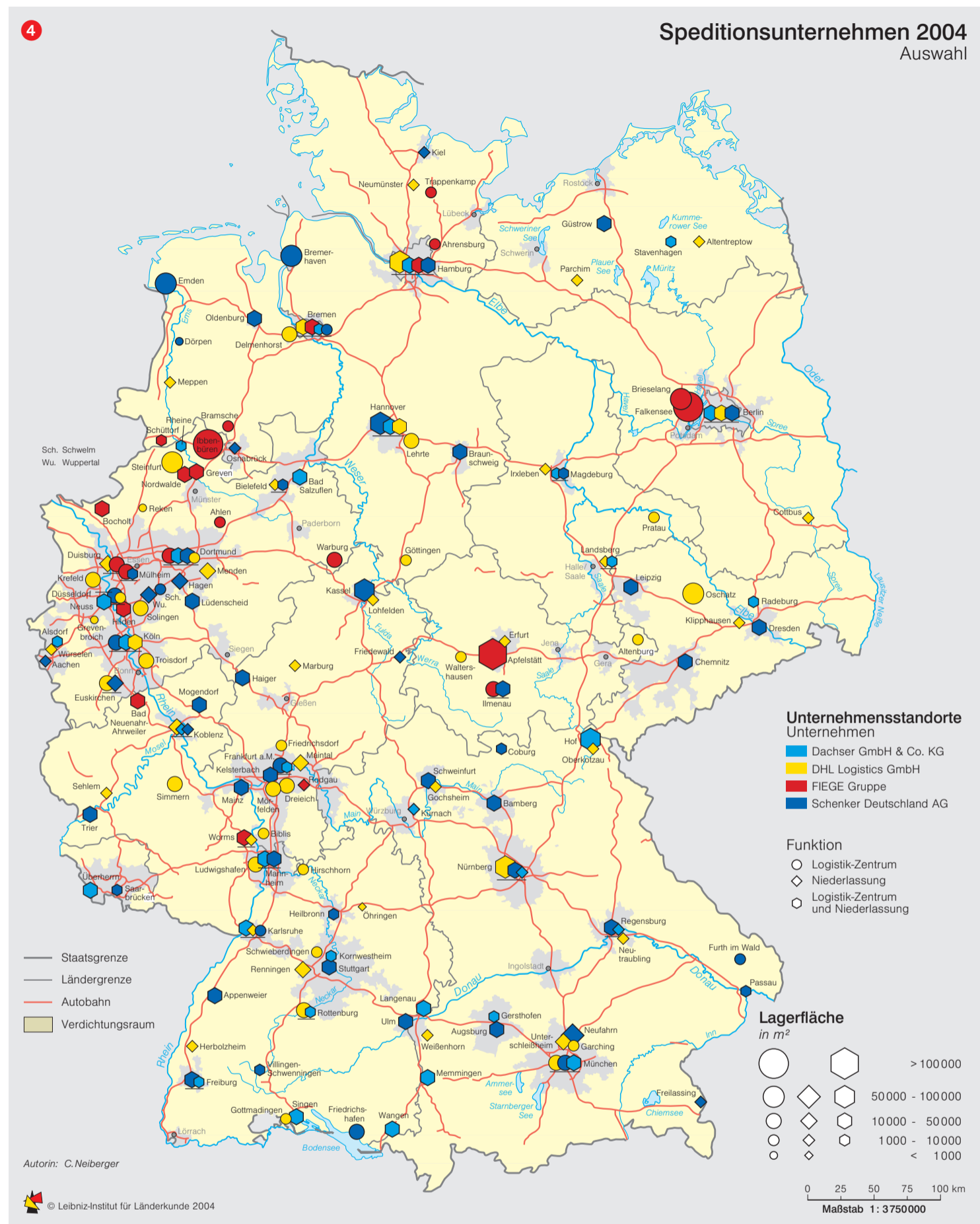
weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens zu beobachten **3**, und diese findet in erster Linie im Fernverkehr statt. Sie wird vom gewerblichen Straßengüterverkehr aufgenommen. Seit der Deregulierung sinkt der Anteil des Werkverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung kontinuierlich.

Innerhalb der Verkehrsbranche kam es zu entscheidenden Umstrukturierungen (► Beitrag Bertram, Bd. 9, S. 102). Der verstärkte Wettbewerb führte zu einem schnellen Konzentrationsprozess, im Zuge dessen sich große international agierende Konzerne mit einem erheblichen Marktanteil entwickelt haben. Daneben ist ein Mittelstand zu verzeichnen, der sich aufgrund des Konkurrenzdruckes spezialisiert oder sich in Speditionsnetzwerken zusammenschließt. Kleine und mittlere Unternehmen sind dagegen häufig dem Wettbewerb nicht mehr gewachsen und werden aufgekauft bzw. müssen aus dem Markt ausscheiden (BAG 2002).

Gleichzeitig ermöglichte die Deregulierung des Verkehrsmarktes den Unternehmen eine Erweiterung und Neudefinition ihres Tätigkeitsfeldes. Dadurch konnte eine Entwicklung beginnen von einfachen für die Transportabwicklung zuständigen Verkehrsunternehmen hin zu logistischen Unternehmen mit einem komplexen Angebot an Dienstleistungen, die den zwischenbetrieblichen Material- und Informationsfluss vermitteln, organisieren und steuern. Durch Neugründungen und Aufkäufe entstehen flächendeckende Netze des Speditorsammelgutverkehrs, die von einer vollständigen Abdeckung des deutschen und in zunehmendem Maße auch des europäischen Marktgebietes geprägt sind **4**. Die einzelnen Niederlassungen dienen dabei sowohl als regionale Sammelstationen als auch als regionale Verteilstationen der aus den anderen Niederlassungen angelieferten Waren. Häufig sind sie in der Nähe der großen Ballungszentren anzutreffen, da hier sowohl eine beträchtliche Anzahl an Verladern ansässig ist als auch ein Großteil ihrer Kunden. Im Allgemeinen haben diese Niederlassungen nur eine geringe Lagerfunktion und nehmen in erster Linie eine Kommissionierungs- und Umschlagfunktion wahr.

Ähnliche Netze werden von mittelständischen Speditionen gebildet, die sich zu Speditionsnetzwerken zusammenschließen. Bei Beibehaltung der Selbstständigkeit der einzelnen Unternehmen können durch solch eine Kooperation Flächendeckung und Angebotsstandardisierung erreicht werden.

Aber nicht nur die Transportleistungen des Fuhrparks werden an logistische Dienstleistungsunternehmen vergeben,



auch eine Auslagerung gesamter logistischer Leistungspakete ist erkennbar. Die hier entstehenden Standorte sind durch große Warenverteilzentren gekennzeichnet, die entweder für einzelne Kunden und auf deren spezielle Bedürfnisse zugeschnitten oder als Speziallager bestimmter Waren für mehrere Kunden betrieben werden. Neben der reinen Warenlagerung werden dort auch Funktionen wie Kommissionierung und Etikettierung bis

hin zur kompletten Übernahme der Warendistribution vom Dienstleistungsunternehmen wahrgenommen. Die Standorte dieser Lager richten sich in erster Linie an denen der Kunden aus, befinden sich also bei produzierenden Unternehmen in der Nähe der Produktionsstätten. Bei Handelsunternehmen werden in Deutschland zentral und verkehrstechnisch günstig gelegene Standorte bzw. Standorte in Verdichtungsrau-

men, also in der Nähe der Verbraucher, bevorzugt (NEIBERGER 1998). Entsprechend diesen einzelwirtschaftlichen Erfordernissen ergibt sich eine stark diversifizierte Verteilung der Standorte des Transportwesens, was an dem unterschiedlichen Besitz der abhängig Beschäftigten des Transportwesens **1** abzulesen ist. ♦