

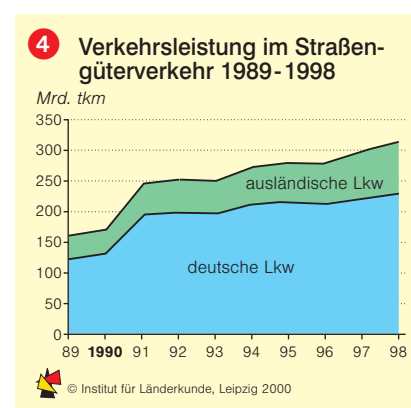
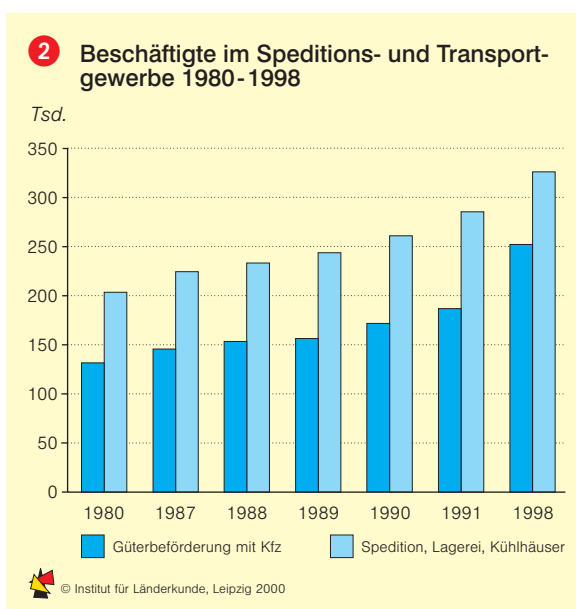
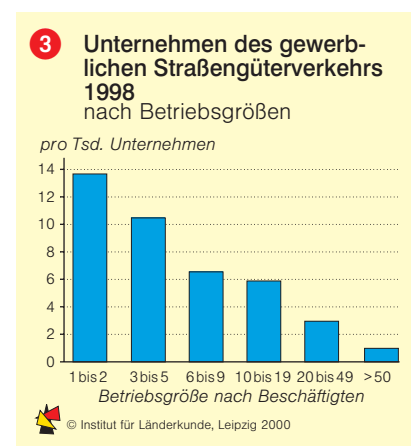
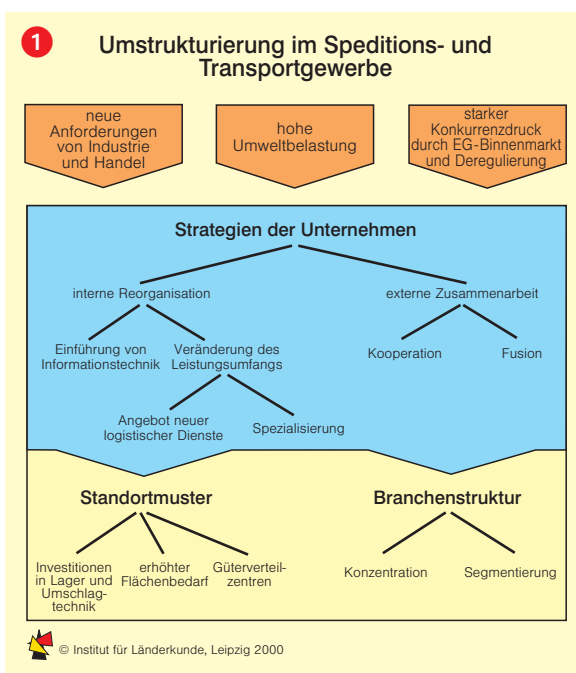
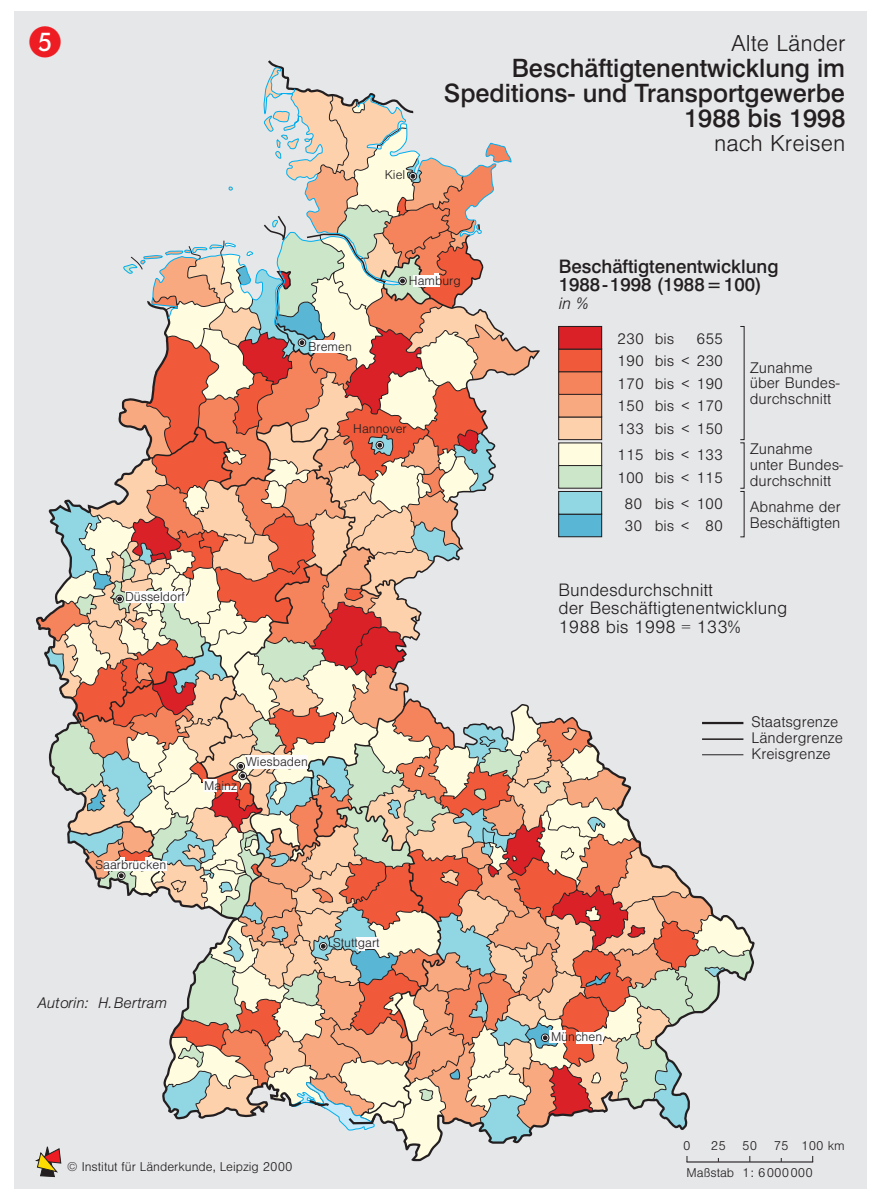
Der Strukturwandel im Speditions- und Transportgewerbe

Heike Bertram



Das wirtschaftliche Zusammenwachsen im Europäischen Binnenmarkt sowie die Globalisierung der Arbeitsteilung zwischen Produktionsgebieten und Konsumtionsgebieten hat einen, nach Distanz und Umfang wachsenden Transportbedarf zur Folge. Das Speditions- und Transportgewerbe bietet die dafür notwendigen logistischen Dienstleistungen an. Es ist daher ein Bereich des Dienstleistungssektors, der in den letzten Jahren schnell gewachsen ist.

Speditoren organisieren den Transport von Waren, kümmern sich um die richtige Auswahl des Verkehrsträgers (Modal Split), die rechtliche Abwicklung, die versicherungstechnische Vermittlung, die logistische Organisation und ganz zuletzt vielleicht auch um den Transport selbst (Speditoren mit Selbst-eintritt), wenn er nicht von Transporteuren (Frachtführern) durchgeführt wird. Der Transport kann sowohl auf der Straße als auch mit Bahn, Flugzeug oder Schiff stattfinden und wird daher von unterschiedlich spezialisierten Unternehmen organisiert (z.B. Luftfracht-, See- oder Bahnspeditoren). Zur logistischen Leistung gehörten nicht allein



die Organisation des Transports sowie die Güterbeförderung selbst, sondern auch der Umschlag und die Lagerung. Die Statistik unterscheidet in diesem Sektor zwei Wirtschaftsklassen, die „Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen“

und den Bereich „Spedition, Lagerei und Kühlhäuser“, in denen zusammen etwa 45.000 Unternehmen tätig sind.

Struktureller Wandel in der Branche

Neue Anforderungen der Versender, die Deregulierung des Verkehrssektors im europäischen Binnenmarkt und die wachsenden Investitionskosten z.B. für LuK-gestützte und satellitengeführte Transportsysteme haben zu einem enormen Wettbewerbsdruck unter den Speditions- und Transportbetrieben geführt. Eine Folge ist das zunehmende auseinander Klaffen von wenigen sehr großen, international tätigen Speditionsunternehmen und vielen, teils sehr kleinen Unternehmen mit recht eingeschränktem Leistungsangebot.

Eine Reihe von Faktoren begünstigen den Strukturwandel der Branche. Da die Versender versuchen, Lagerhaltungskosten zu reduzieren, müssen immer kleinere Mengen in immer kürzeren Zeitintervallen transportiert werden. Diese

Anforderungen werden begleitet von einer zunehmenden Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen, die über die eigentliche Transportabwicklung und Durchführung weit hinaus gehen. Speditionen begegnen diesen Anforderungen, indem sie sich zu Logistikunternehmen entwickeln, die zahlreiche Koordinationsaufgaben an den Schnittstellen der Wertkette übernehmen. Diese Dienstleistungen werden mittels elektronischer Vernetzung mit den Kunden abgewickelt. Das verlangt von den Speditions- und Transportunternehmen hohe Investitionen in Anlagen für den ergänzenden Dienstleistungsbereich (Speziallager, Kommissionierungslager), in Datenverarbeitung sowie in die Qualifikation des Personals.

Bis 1998 wurde der Wettbewerb der Unternehmen auf dem deutschen Verkehrsmarkt durch Marktzugangs-, Kapazitäts- und Preisregulierungen eingeschränkt. Durch die Deregulierung entsteht nun eine völlig neue Konkurrenzsituation. So haben die deutschen Un-

Kabotage – Zugangsfreiheit zu einem Binnenmarkt für ausländische Speditionsunternehmen

Standortquotient – Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in einem Sektor an allen Beschäftigten einer Region, gewichtet mit dem Durchschnitt der Bundesrepublik Deutschland

Verkehrsleistung – Produkt aus transportierter Menge und Distanz, gemessen in Tonnenkilometern

ternehmen nach der Aufhebung des **Kabotageverbotes** nun die Möglichkeit, im europäischen Ausland unbegrenzt Binnenverkehr durchzuführen, sehen sich aber gleichzeitig im Inland einer neuen Konkurrenz durch ausländische Unternehmen ausgesetzt **4**.

Seit dem 1. Juli 1998 gibt es keine Unterscheidung zwischen Umzugsverkehr, Güterfern- und -nahverkehr mehr. Bis dahin waren ca. 38.000 Unternehmen im Nahverkehr tätig, von denen viele nun versuchen werden, ihr Angebot auszuweiten und in den Fernverkehrsmarkt einzutreten. Damit entstand zusätzlich eine interne Wettbewerbsveränderung.

Die Freigabe der Tarife bewirkt, dass sich die deutschen Unternehmen der Konkurrenz zu osteuropäischen Frachtführern stellen müssen, die aufgrund ihrer günstigeren Arbeitskostenstruktur einen Wettbewerbsvorteil haben. Demgegenüber steht auch hier eine erwartete Zunahme des Güterverkehrs durch die Öffnung der osteuropäischen Märkte.

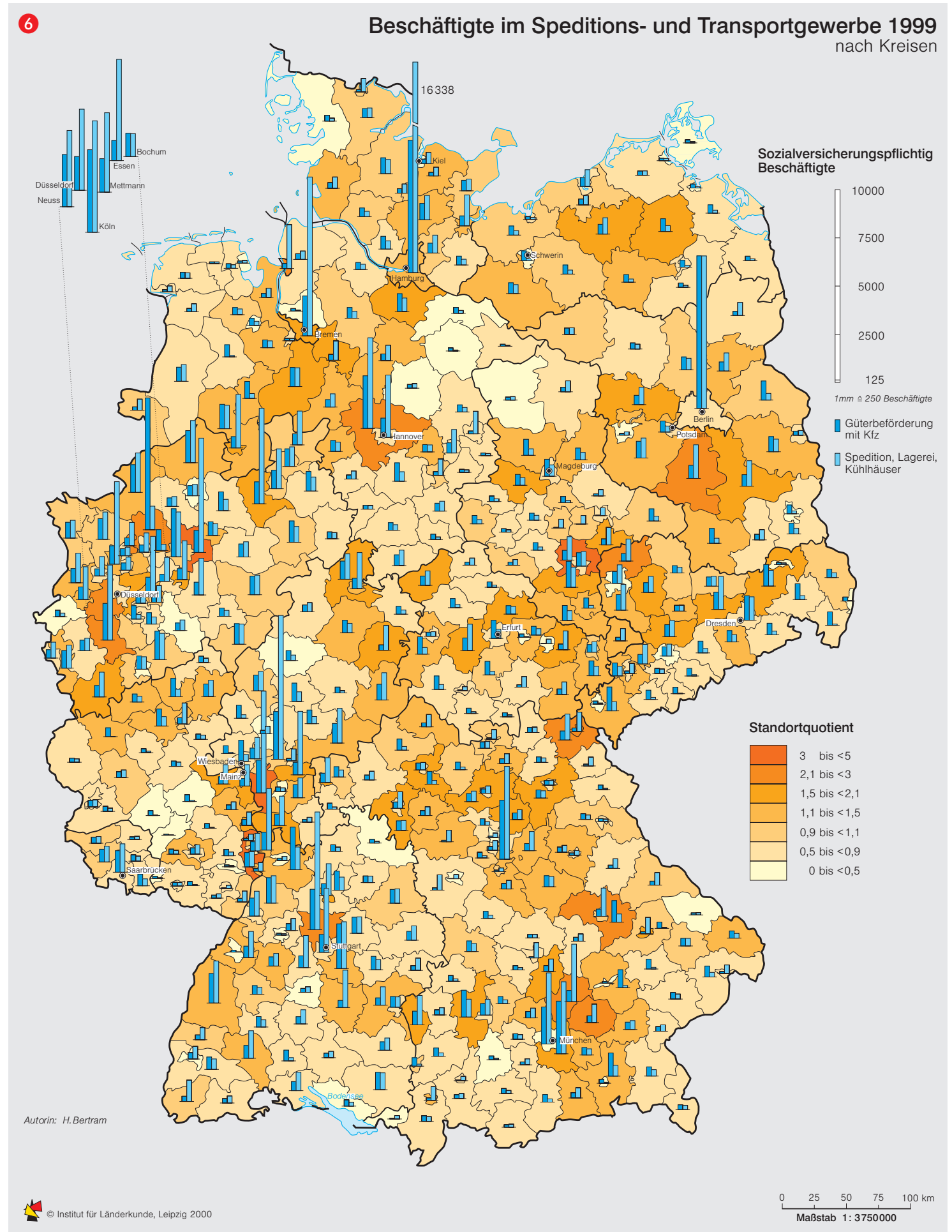
Da diese neue Wettbewerbssituation insgesamt von den Unternehmen ein qualitativ höherwertiges Angebot, breitere geographische Präsenz und mehr funktionale Kompetenz fordert, sind viele Unternehmen gezwungen, aus dem Markt auszusteigen. Hohe Konkursraten und Konzentrationsprozesse in der Branche sind die Folge.

Räumliche Verteilung

Die räumliche Verteilung des Speditions- und Transportgewerbes kann man auf zwei Wegen messen: erstens in der absoluten Zahl der Beschäftigten je Kreis **5**. Hier erkennt man – wenn auch nur Daten für die alten Länder vorliegen – eine Konzentration auf die Verdichtungsräume, vor allem auf die Städte Hamburg, Bremen, Berlin und Frankfurt. Dies gilt mehr für den Bereich Spedition und Lagerei als für die reinen Transportunternehmen.

Zweitens kann man die relative Verteilung des Gewerbes mit Hilfe des **Standortquotienten** messen. Dabei zeigt sich, dass sich die Branche auf das Umland der Verdichtungskerne konzentriert **6**. Bezogen auf alle Beschäftigten in allen Branchen haben nun die Städte eine relativ geringe Ausstattung mit Speditions- und Transportdiensten, während diese Branche für die Wirtschaftsstruktur der Umlandgemeinden von Verdichtungsräumen von großer Bedeutung ist.

Die hohe interne Dynamik des Sektors wird verstärkt durch sein Wachs-



tum. Die Zahl der Beschäftigten ist im Bereich Gütertransport von 1980-1998 um 90,2% auf 253.121 gewachsen, im Bereich Spedition ist sie jedoch im selben Zeitraum nur um 77,2% auf 362.931 Beschäftigte gestiegen **2**. Für die Verdichtungsräume verläuft dieser Trend z.T. umgekehrt. Hier weisen die Speditionen eine stärkere Zunahme auf

als die Transportunternehmen. Misst man die Veränderung der Beschäftigung 1998 in Prozent des Wertes von 1988 für alle Kreise, dann wird die Dynamik des Sektors an zwei Entwicklungen deutlich: In den letzten zehn Jahren verschiebt sich erstens die regionale Bedeutung des Sektors von den Häfen wie Hamburg und Bremen zu einigen Bin-

nenstandorten. Dort nimmt die Zahl der Beschäftigten wesentlich stärker zu als im Bundesdurchschnitt. Zweitens entwickelt sich eine zunehmende Differenzierung zwischen Kern und Rand der Verdichtungsräume. ♦