

Business mit Stil Siezen oder duzen? Kollegen zwischen Kumpelei und kühler Distanz. Das raten Experten zum Umgang mit der Anrede Seite 64
Online Was erwartet junge Leute, die Berufskraftfahrer werden wollen? Aufgaben, Anforderungen und Einsatzbereiche im Videoporträt Abendblatt.de/berufe-kraftfahrer

Auf dem Weg zum Verbraucher

Entlang der Lieferkette gibt es Jobs für Ungelernte, Gesellen und Akademiker. Die **Logistik** ist die drittgrößte Branche in Deutschland

YVONNE SCHELLER

☛ Ostern ohne Schoko-Hasen? Undenkbar. Doch damit die Süßigkeiten rechtzeitig in den Regalen des Handels liegen, muss die wohlgedachte logistische Versorgungskette („Supply Chain“) funktionieren.

Daran beteiligt sind Menschen mit den unterschiedlichsten Ausbildungen. Die Kette reicht vom studierten Supply-Chain-Manager, der an der Schnittstelle von IT und Logistik dafür sorgt, dass alle Glieder perfekt ineinandergreifen, über Fachkräfte für Lagerlogistik und Speditionskaufleute bis hin zu Lkw-Fahrern und Lagerarbeitern.

Trotz Automatisierung bewegen sich die Pakete nicht von selbst

Planung ist alles in der Lieferkette. Das Einkaufsteam der Hamburger Drogeriekette Budnikowsky zum Beispiel beginnt mit der Arbeit am Ostergeschäft, sobald das des Vorjahres ausgewertet worden ist. In der Produktion lösen die Ostergesellen quasi den Weihnachtsmann ab. Die Osterhasen von Alnatura etwa, die später in den Budnikowsky-Regalen landen, werden im Dezember und Januar bei einem Bio-Hersteller in Nürnberg produziert.

„Dort werden sie in Kartons verpackt, auf Euro-Paletten gestapelt und an das Alnatura-Verteilzentrum im südhessischen Lorsch geliefert“, erklärt Michael Quitmann, Logistikleiter von Budnikowsky. Von da aus geht es per Lkw zum Budnikowsky-Logistikzentrum in Hamburg-Allermöhe, wo die Waren von Fachkräften für Lagerlogistik in Empfang genommen, sofort über ihren Strichcode identifiziert und kontrolliert werden. Anschließend fährt die Palette automatisch über ein Förderband ins Hochregallager und wird dort vollautomatisch eingelagert.

Steht die Auslieferung an, werden die Osterartikel über ein „Pick-by-Light-Verfahren“ aus dem Regal geholt. Dabei leuchten Signallampen am Lagerfach auf, die den Kommissionierern – meist Fachkräfte mit einer Ausbildung in der Lagerwirtschaft – anzeigen, wo wie viel Ware für welche Filiale entnommen werden muss. Gut zusammengeknüpfte gehen die Osterartikel dann gemeinsam mit der alltäglichen Budnikowsky-Lieferung auf Paletten auf Tour. Strichcodes sorgen dafür, dass per Scanner leicht abgelesen werden kann, welche Palette in welche Filiale gehört.

„Eine effiziente Supply Chain und perfekt aufeinander abgestimmte interne und externe Logistikprozesse gelten über alle Branchen hinweg inzwischen als entscheidender Wettbewerbsvorteil“, sagt Arno Schaefer, Geschäftsführer des Hamburger Logistik Instituts (HLI). Das HLI sieht sich als Bindeglied zwischen Forschung und Praxis und hat sich die Förderung von Innovationen zum Ziel gesetzt.

Forscher arbeiten daran, einen Scanner zu entwickeln, der von fern funktioniert

Großes Optimierungspotenzial sieht Arno Schaefer etwa in der RFID-Technologie („Radio Frequency Identification“) – einem berührungslosen Identifikations-System. Es könnte beim Transport von Waren eine Menge Zeit sparen, denn per RFID können alle Strichcodes aller Waren in einem Container auf einmal erfasst werden. Einzelne Codes an einzelnen Paletten oder Kartons zu suchen und zu scannen, wird dadurch überflüssig. Angesichts der fortschreitenden Globalisierung gewinnt RFID stetig an Bedeutung.

Doch wie störungsanfällig ist die Supply Chain eigentlich? „Wir müssen gar nicht an Erdbeben oder Tsunamis denken, ein schlichter Streik bei der

Bahn führt bei der Just-in-Time-Warenverfügbarkeit zu echten Problemen“, sagt Detlef Aßmus, Mitglied der Geschäftsleitung am HLI und Regionalgruppensprecher der Bundesvereinigung Logistik. „Da ist Improvisationstalent gefordert.“

An Hochschulen können Fächer mit Logistik-Schwerpunkt gewählt werden

An den Hochschulen wird deshalb eifrig geforscht. Es werden Szenarien durchgespielt, die Möglichkeiten aufzeigen, Warenflüsse noch sicherer und kostengünstiger zu gestalten. Dazu bietet etwa die Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg den siebensemestrigen Bachelorstudiengang „Logistik/Technische BWL“ und den dreisehmestrigen Masterstudiengang „International Business and Logistics“ an. Auch an der TU Harburg kann man etwas über Lieferketten lernen: Im sechssemestrigen Studiengang „Logistik und Mobilität“, der zum Bachelorabschluss führt oder in vier Semestern im Masterstudiengang „Logistik, Infrastruktur und Mobilität“.

Für Absolventen solch logistisch orientierter Studiengänge sehen die Berufschancen gut aus. Besonders im mittleren und höheren Management ist zunehmend ein wissenschaftlich fundiertes Verständnis von Abläufen in IT und Logistik gefragt. „Die Ansprüche sind in den vergangenen Jahren gestiegen“, betont Logistik-Experte Detlef Aßmus. Doch er betont auch: „Die Logistik ist ein unglaublich breites Feld und bietet auch für niedrig qualifizierte Arbeitsplätze. Packstücke bewegen sich nicht von selbst.“

Und wie sieht es für Schulabgänger aus, die sich für eine duale Ausbildung interessieren? „Hier wird von den Unternehmen kräftig gesucht“, sagt Fin Mohaupt, Leiter der Aus- und Weiterbildungsberatung in der Handelskammer Hamburg. „Die Branche hat einen beträchtlichen Anteil an den jährlich abgeschlossenen Auszubildenden.“ 2010 waren es gut 800. Die meis-

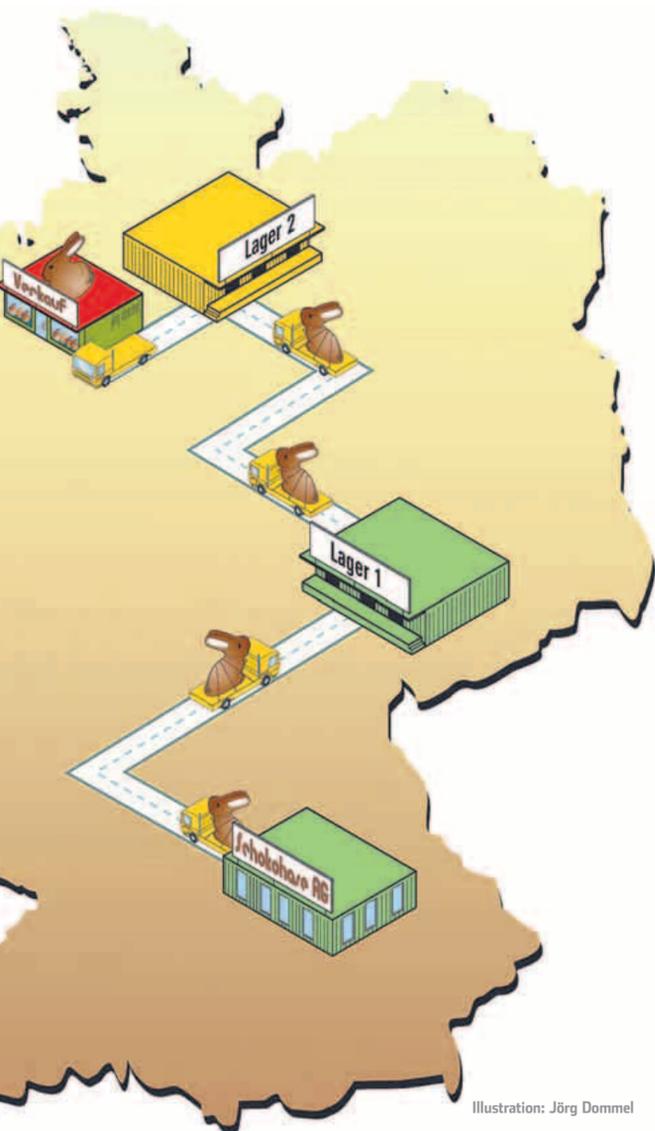


Illustration: Jörg Dommel

ten Lehrlinge hatten eine dreijährige Ausbildung zur Fachkraft für Lagerlogistik gewählt. Auch die zwei Jahre dauernde Ausbildung zum Fachlageristen war gefragt. Weiter sind es Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, die in der Branche Fuß fassen.

Auch für dieses Jahr zeichnet sich in der Online-Lehrstellenbörse der Handelskammer eine deutliche Nachfrage ab. Was werden nach wie vor die meisten Ausbildungsplätze im Handel

angeboten, doch dann folgt bereits mit deutlich mehr als 200 Ausbildungsangeboten der Bereich „Verkehrs- und Transportberufe“.

Ausbildungsexperte Mohaupt von der Handelskammer möchte deshalb eine Zielgruppe aktivieren, die sich bislang wenig angesprochen fühlt. „Mädels, meldet euch! Die Logistik hat auch für Frauen attraktive Jobs zu bieten. Die Mär von der Spedition mit den harten Jungs stimmt doch gar nicht!“

Umfrage: Bedarf an Fahrern deutlich gewachsen

In Hamburgs Logistikbranche ist die Stimmung gut. So ergab eine aktuelle Mitgliederbefragung der Logistik-Initiative Hamburg, dass fast 60 Prozent der befragten Mitglieder 2011 von einer besseren Geschäftslage ausgehen.

Der Bedarf an Fahrern wächst: Bei der Frage „In welchem Personalbereich sehen Sie 2011 besondere Defizite?“ nannten 21 Prozent der

Umfrageteilnehmer einen Bedarf an Fahrern. Das ist Platz zwei, gleich hinter qualifizierten Sachbearbeitern, nach denen 23 Prozent verlangten. 2010 hatten die Fahrer noch im hinteren Feld der gesuchten Qualifikationen gelegen.

Jedes fünfte Mitglied der Logistik-Initiative Hamburg sah Probleme, geeignete Disponenten und Projektleiter ein-

stellen zu können, gefolgt von einem Mangel an IT-Managern, den immerhin noch 19 Prozent beklagten.

Vom Umsatz her ist die Logistik die drittgrößte Branche in Deutschland hinter der Automobilwirtschaft und dem Maschinenbau. 2,67 Millionen Menschen sind bundesweit in der Logistik tätig. (ysch)

www.hamburg-logistik.net

WER VERDIENT WIE VIEL? Logistikleiter

Jahresbrutto, mit Personalverantwortung			
Gesamt	Unteres Quartil*	Median**	Oberes Quartil
	75 000	87 119	107 000
€ Frauen	68 650	81 550	100 025
€ Männer	75 400	87 704	107 500

Nach Alter			
30 Jahre	63 950	73 800	86 140
35 Jahre	72 588	83 000	97 868
40 Jahre	74 995	86 000	103 150
45 Jahre	79 600	94 900	115 746
50 Jahre	81 000	99 000	121 080
55 Jahre	84 431	101 260	140 748
60 Jahre	87 562	103 620	145 620

Nach Unternehmensgröße			
Bis 100 Mitarbeiter	58 296	69 900	85 631
101 - 1000	69 000	81 035	96 712
> 1000	82 450	96 000	118 342

* Quartil = Ober- oder unterhalb dieses Wertes verdienen nur noch 25 % besser oder schlechter.
 ** Median = 50 % verdienen mehr, 50 % weniger

PERSONALMARKT

Was macht eigentlich ...

... ein IT-Consultant Transport and Logistics? Er hilft Firmen, ihren Warenfluss zu verbessern

MANUELA KEIL

☛ Vier große Container-Terminals sorgen im Hamburger Hafen für hohe Umschlagleistung innerhalb kurzer Liegezeiten. In nur ein bis zwei Tagen verlassen auch die größten Container-carrier den Hafen wieder – mit Rinderhälften, Legosteinen oder Autoersatzteilen. Informatikerin Sabrina Hilger hilft mit, diese Waren zu bewegen – allerdings nicht mit Muskelkraft, sondern per Computer.

Am Rechner kann sie sogar verfolgen, wo sich etwa die Rinderhälften gerade zwischen Hamburg und New York befinden. Die 29-Jährige ist IT-Consultant Transport and Logistics bei der Unternehmensberatung Nielsen + Partner. Sie unterstützt Reedereien und Speditionen dabei, Softwarelösungen für ihre Transportarbeit zu finden. Hilger ist jeweils in einem Projekt eingesetzt – als Mittlerin zwischen Fachbereichen und IT-Entwicklern im Kundenunternehmen. Zurzeit arbeitet sie für Hapag-Lloyd.

„Die Container werden von Unternehmen oder von Privatpersonen gebucht – meistens geschieht dies mittlerweile auf elektronischem Weg per Electronic Data Interchange (EDI)“, erklärt Sabrina Hilger. „Die Reedereien und auch die Kräne im Hafen sind an EDI angebunden.“ All diese Millionen von Zahlen, Daten und Informationen über Gewicht und Menge müssen gene-

riert, verarbeitet und weitergeleitet werden. Hapag-Lloyd hat Hilger gemeinsam mit fünf Kollegen bei der Einführung einer neuen EDI-Plattform unterstützt. Inzwischen ist das Projekt nach knapp drei Jahren fast abgeschlossen. „Wir definieren und erstellen Transformationsregeln, setzen diese dann technisch um“, beschreibt Hilger ihre Kernaufgaben. Später werden die einzelnen Abläufe dann getestet.

Diese Tests sind häufig langwierig und bergen gern mal Überraschungen. Denn manche Ideen seien nicht so umsetzbar wie zunächst gedacht, sagt Sabrina Hilger. Dann sind Nervenstärke und Geduld gefragt – und Kreativität, denn zuweilen muss noch einmal eine neue IT-Lösung gefunden werden.

Perspektiven

Sehr gute Jobaussichten, da immer komplexere Prozesse in der Logistik und hoher Bedarf nach Automatisierung von Abläufen besteht.

Das Einstiegsgehalt liegt je nach Größe des Unternehmens und Qualifikation des Bewerbers zwischen 35 000 und 45 000 Euro im Jahr. Ein Seniorconsultant kann einschließlich Bonus deutlich über 60 000 Euro liegen. (kei)

Job- und Karrieremesse mit 45 Arbeitgebern aus der Logistik

☛ Am Donnerstag, 14. April, öffnen sich die Türen des Terminal Tango am Flughafen Hamburg für Jobsuchende in der Logistik. 45 Aussteller werden bei der Job- und Karrierebörse vor Ort sein und die Besucher von 10 bis 17 Uhr über freie Stellen, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie Karriereaussichten in der Branche informieren. Wer sich für einen gewerblichen Beruf interessiert, ist auf der Jobbörse ebenso richtig wie Interessenten für Positionen im Management. Veranstaltet wird die Jobmesse von der Logistik-Initiative Hamburg mit den Kooperationspartnern Agentur für Arbeit, team.arbeit.hamburg und Behörde für Wirtschaft und Arbeit. Anlass für die Job- und Karrierebörse ist der bundesweite Tag der Logistik. Mehr als 300 Veranstaltungen finden währenddessen statt, allein 28 im Raum Hamburg. (apa)

www.tag-der-logistik.de

Hamburg: Karriere in der Logistik
 Erfahren Sie mehr über die Logistik: www.logistik-lernen-hamburg.de
 Logistik Lernen Hamburg

Jetzt für € 14,95 im Handel oder auf www.abendblatt.de/shop

ANZEIGE

KOMPASS



Welchen Gipfel erklimmen Sie?

EIN KOMMENTAR VON JON CHRISTOPH BERNDT

☛ Wer im Berufsleben von irgendwo in der Mitte nach oben kommen will, sollte genau hinspüren, wo „oben“ für ihn ist. Ist das eher ein Viel-Geld-, ein Viel-Freude-, ein Viel-Freizeit-Gipfel? Dann geht es darum, wie man es dahin schafft. Wichtig dafür ist, den eigenen, echten Helden zu wecken – sich selbst. Der geht schon mal voran und hebt von Zeit zu Zeit kritisch den Kopf: Ist das da oben tatsächlich noch mein Ziel oder sollte ich etwas justieren?

Heinz Hermann Thiele hat seinen eigenen Helden früh gefunden: Bei der Firma Knorr-Bremse in München ging es in 18 Jahren vom Sachbearbeiter-Basiccamp zum Mehrheitsgesellschafter und Vorstandsvorsitzenden. Sein Gipfelsturm in einem Satz: „Der Betrieb war ein Sanierungsfall. Man braucht Mut zum Risiko, und es kommt immer anders als man denkt.“ Jetzt hat er sich seinen Teil von Vossloh – einem Lokomotivenbauer – gekauft, der braucht seine Bremsen auch. Und er hat er an den rechtzeitigen Abstieg vom Gipfel gedacht: „Der Laden funktioniert auch ohne mich.“ Mit 70 sind Thieles genussvolle Gipfel inzwischen die Familie, Tierfotografie und die Mangofarm in Afrika.

Jeder kann seine eigene, genauso schöne Berufslebens-Geschichte schreiben. Wenn er genau hinsieht, wie es die anderen Karriere-Bergsteiger machen. Wenn er hinhört, damit er nicht erst alles leidvoll selbst erfahren muss. Die anderen wissen um Widrigkeiten. Das Wetter in den oberen Etagen kann schnell umschlagen. Dann ist es gut, wenn man gleich gewieft zu reagieren weiß. Immer gut: Weniger reden – der wahre Held erschrickt erst nach der Tat.

Jon Christoph Berndt ist Markenexperte, Management-Trainer und Keynote-Speaker. Im Internet unter www.human-branding.de