

Eine kritische Bilanz des Jahres 2023 aus Sicht der Logistik- und Speditionsbranche in Bayern

(19.12.2023)

„Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt,“ könnte Henning Mack, Präsident des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e. V. wahrscheinlich oft denken und sagen. Dieser skurrile und inzwischen hochbetagte Spruch hat im zu Ende gehenden Jahr eine Renaissance erlebt. Leider nicht in dem Sinn, dass endlich mal die Optimisten die Oberhand behalten hätten... Aber sowohl als Logistiker wie als Unternehmer, besser noch: in der anspruchsvollsten Kombination aus beidem, als „Unternehmer in der Logistik“ sind solche Abläufe keine Überraschung, sondern gelebter Alltag.

„Dennoch darf und wird unsere Branche nicht jede Suppe auslöffeln, die andere uns einbrocken. Wie jemand, der die vier Grundrechenarten beherrscht, öffentlich die Ansicht vertreten kann, dass sich eine Mauterhöhung nicht auf die Verbraucherpreise auswirkt – das entzieht sich dem gesunden Menschenverstand“, stellt Mack fest. „Einem Azubi zum Speditionskaufmann im ersten Lehrjahr ließen wir derlei schon nicht durchgehen. Warum sollten wir dann für Politik und Ministerien ein Auge zudrücken?“

Gerade weil sich in solchen leichtfertig dahingesagten Beruhigungsparolen eine Unkenntnis logistischer und kaufmännischer Grundkenntnisse offenbart, empfiehlt er seiner Branche: Schenken Sie doch Ihren örtlichen Abgeordneten mal einen eintägigen Grundkurs in Buchhaltung! Wer annimmt, kann nur gewinnen. Wer ablehnt, hat schon verloren.

Denn kein verantwortungsvoll geführtes Unternehmen könne es sich leisten, von heute auf morgen mit 60 Milliarden a) nicht vorhandenen und b) auch nicht zulässigen Rücklagen dazustehen. Da stellt sich nicht mehr die Frage, ob ein Glas halb-voll oder halbleer ist. Sondern ob die Existenz von Gläsern und Flüssigkeiten elementar verstanden wurde.

„Darüber dürfen wir uns getrost auch dort wundern, wo uns unternehmerisch unmöglich gemacht wird, unserer Verantwortung und unserem Streben nach Nachhaltigkeit gerecht zu werden. Ob wir es nun CO₂-Steuer nennen oder irgendeine der anderen Bezeichnung aufgreifen, die dafür in schöner Regelmäßigkeit in den Raum posaunt werden: Selbst, wenn wir wollten, könnten wir guten ökonomischen Gewinns keine fundierten Investitionen in einen klimafreundlichen Fuhrpark von morgen unternehmen, weil uns keiner der Verantwortlichen sagen kann (oder will), welchen Regeln dieser Fuhrpark in drei, vier oder fünf Jahren unterliegen wird.“, so Henning Mack. „Nicht einmal das Finanzamt weiß das, bei dem wir die Abschreibungen geltend machen würden.“ Was auf ihn ernüchternd wirkt: Man kann beim Ausblenden der typischen Gegebenheiten in der Speditions und Logistikbranche keinen Unterschied zwischen Regierung und Opposition machen.

Nicht zuletzt deshalb wirkt es verstörend, weil der Mauterhöhung unter diesen Vorzeichen vollends jede Lenkungswirkung verlorengeht. Vom preisgegebenen Prinzip „Straße finanziert Straße“ braucht man noch gar nicht zu reden, wenn man das kybernetische Modell von Staatseinnahmen und Staatsausgaben betrachtet. Denn offenbar findet beides losgelöst voneinander statt und lässt keinen Ursache-Wirkung-Verlauf mehr erkennen. „Wir mögen nicht die einzige Branche sein, die davon betroffen ist, aber kaum irgendwo sonst – außer vielleicht im Pflegeangebot für eine drastisch alternde Gesellschaft – lässt sich so wenig Vorsorge erkennen. Dafür umso höherer Nachhol- bzw. Reparaturbedarf bei jeglicher Infrastruktur“, bilanziert Mack.

Exemplarisch dafür steht der Schienenverkehr. Die Unternehmen sehen sich, seitens der Politik mit wachsendem Druck, aufgefordert, Verkehre dorthin zu verlagern. Und sie sehen sich seitens ihrer Kunden ebenso nachdrücklich aufgefordert, das tunlichst zu lassen. Wenn man dem mal gegenüberstellt, mit welcher Präzision und mit wie viel Einsatz und Liebe zum Detail der Zugverkehr im Hamburger „Miniatur Wunderland“ abläuft, bekommt man eine präzise Vorstellung davon, wie weit das „Real Life auf Gleisen“ in diesem Land von der benötigten Leistungsfähigkeit, Präzision und Verlässlichkeit entfernt ist. Mack: „Jede Metzgerei, die sich in einem

Zustand befände wie Deutschlands Schienennetz, würde von den Lebensmittelbehörden geschlossen.“

Bei so vielen Herausforderungen fällt es auch kaum ins Gewicht, dass die Fahrzeuge, die unsere Unternehmen für einen signifikanten Wechsel bräuchten, noch gar nicht auf dem Markt sind. Oder dass keiner der Verantwortlichen die Frage beantworten kann (oder will), von wo wir eigentlich den stetig größer werden Strom(-bedarf) beziehen wollen?

Ein anderer Aspekt sticht ins Auge, unter dem die deutsche und bayerische (Verkehrs)Wirtschaft noch weit davon entfernt ist, in einem „Standard-Modus“ zu arbeiten. Mack zieht dafür eine Analogie: „Jeder von uns, der einmal im Cockpit eines Lkw gesessen hat, weiß, dass überall dort, wo es eine Bremse gibt, auch ein Pedal fürs Beschleunigen vorhanden ist. Keines von beiden wird ‚nach Prinzip‘ bedient, sondern ‚nach Situation‘.“ Verantwortliche in Unternehmen wissen diese Erkenntnis aus der Physik in die Betriebswirtschaft zu übertragen und übernehmen die Verantwortung für die Folgen. Bei dem Tempo und der Komplexität, in der Logistik heute abläuft und für das Funktionieren von Volkswirtschaften und globalen Netzwerken erforderlich ist, kämen sie in Teufels Küche, würden sie jedes Mal das oberste Gericht anrufen, wenn ihnen etwas nicht gefällt. Der Realismus aus dem Management von Logistikbetrieben stünde den politisch Verantwortlichen im Lande gut an. Mack: „Heraus käme eine ‚Realpolitik‘, von der wir wissen, dass sie mehr Nutzen stiftet, als sie Schaden anrichtet.“

Das Geschenkpapier der schönen Worte, in denen einschlägige Äußerungen verpackt sind, darf unter diesen Vorzeichen nicht darüber hinwegtäuschen, dass in den charmant umhüllten Paketen im Wesentlichen viel Füllmaterial und einige Fragezeichen stecken, manche davon schon mit Patina bedeckt: Brennerautobahn und Brenner Basis Tunnel? Die liegen inzwischen bei der zweiten Generation auf dem Gabentisch. Marode Infrastruktur und mangelnde Kapazitäten bei Fernstraßen, Wasserstraßen und im Bahnverkehr? „Ja mei“, meinte der Kaiser.

Flexiblere Arbeitszeiten, die den Wünschen der Mitarbeitenden entsprechen? Attraktive Incentives für Mitarbeitende wie günstigen Wohnraum in Firmenbesitz?

Leistungsfähige Telekommunikation für New Work mit Breitband auch auf dem Lande? Negabit. Stattdessen wo man hinsieht: Vorschriften und Regelungen, die mit der Veränderung nicht mitgehalten haben. Im Gegenteil: Die permanent wuchern dürfen. Ein antiquarischer Perry Rhodan-Roman ist näher an der Realität...

Aber wenn irgendjemand darauf Wert legt, dass die Lebkuchen auf dem Weihnachtstisch munden und es genügend Lametta am Baum hat, dann braucht es seitens der Politik ein ehrliches und belastbares Bekenntnis zur Leistungsbereitschaft und Leistungsfähigkeit unserer Branche. Sonst wird das auch nichts mit den Mauteinnahmen.

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. vertritt als bayerischer Branchenverband die Interessen von ca. 430 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum des Speditions- und Logistikgewerbes als „Architekten des Verkehrs“. Der Verband repräsentiert die Unternehmen im Bereich logistischer Dienstleistungen, des Lagergeschäftes und der Kontraktlogistik, im Straßengütertransport, im Möbel- und Umzugsverkehr, in der Luftfracht, im Schienengüterverkehr sowie bei der Befrachtung von See- und Binnenschifffahrt.

LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V., Georg-Brauchle-Ring 91, 80992 München
Tel: 089 30 90 707 0, Fax: -77, E-Mail: info@lbs-spediteure.de, Internet: www.lbs-spediteure.de