

Personalien



Prof. Hans-Peter Keitel

Neuer BDI-Präsident Der ehemalige *Hochtief*-Chef Prof. Hans-Peter Keitel wird neuer Präsident des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI). Seine zweijährige Amtszeit beginnt am 1. Januar. Er folgt auf Jürgen R. Thumann, der Vizepräsident des Dachverbands wird. Keitel ist derzeit Präsident des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie (HDB) und BDI-Vizepräsident.



Kay Schiebur

Logistikvorstand *Lekkerland* hat für Einkauf und Logistik ein Vorstandsressort geschaffen. Kay Schiebur (41) leitet als Chief Operating Officer (COO) den Bereich. Er leitete zuvor bereits die Logistik. Gleichzeitig steigt Einkaufschef Rikus Kolster in das Geschäftsleitungsgremium auf. Bislang verantwortete Logistik und Einkauf *Lekkerland*-Chef Christian Berner.



Barbara Kux

Einkauf *Siemens* hat erstmals eine Frau in die oberste Führungsspitze berufen. So wird Barbara Kux (54) das neue Vorstandsressort Supply Chain Management übernehmen und damit vor allem den weltweiten Einkauf des Konzerns verantworten. Die Schweizerin kommt von *Philips*, wo sie ebenfalls den Einkauf verantwortete.



Dr. Karl-Gerhard Eick

Führungswechsel *Telekom-Finanz*chef Karl-Gerhard Eick löst am 1. März 2009 Thomas Middelhoff als Vorstandschef bei Arcandor ab. Zudem wird Vorstand Prof. Helmut Merkel zum Jahresende den Konzern verlassen. Einkauf, IT und Logistik wird dann Hanns R. Rech verantworten. Rech leitet bei *Primondo* bereits die gleichen Ressorts.

Mauterhöhung beschert Kosten in Millionenhöhe

Lebensmittellogistik Die Produktvielfalt im Lebensmittelhandel ist keine Frage der Logistikkosten. Es ist eine Frage der Beherrschung der Sortimente. „Der Lebensmitteleinzelhandel beherrscht die Sortimente nicht.“ Diese provokante These vertrat Dieter Brandes auf dem 2. Lebensmittel-Forum Logistik von Lebensmittel Praxis und DVZ in Frankfurt/Main.

Der Berater für Strategie und Organisation und ehemalige Geschäftsführer von Aldi Essen sieht somit auch die größten Einsparpotenziale in der Konzeption des Sortiments. „Was der Vollsortimenter vom Discounter lernen kann, ist Sortimentsdisziplin.“ Ein weiterer wichtiger Ansatz sei „die Vereinfachung der Prozesse und eine Vermeidung von Komplexität“. Patentantworten, wie dies umzusetzen sei, hat Brandes nicht. Oft kämen Unternehmen an der Methode Versuch und Irrtum nicht vorbei.



Aldi – der Prototyp der Einfachheit: Darin sieht Berater Dieter Brandes die meisten Potenziale.

Auch den Kostendruck in der Branche sieht Brandes nicht als primäres Problem, denn die Bedingungen seien für alle Marktteilnehmer gleich. Sparen müssen die Lebensmittellogistiker aber in jedem Fall. Denn so kommen beispielsweise auf

Unternehmen mit großem Fuhrpark durch die Mauterhöhung Mehrkosten in Millionenhöhe zu. Bei einem Fuhrpark von 800 bis 1000 Lkw können es bis zu 5 Millionen Euro sein. Diese Kalkulation präsentierte Uwe Nitzinger, Geschäftsführer Vertrieb und Marketing bei Pfenning Logistics aus Viernheim. Er rechnet mit einer Kostensteigerung von 41 Prozent bei Euro-5-Fahrzeugen, bis 57 Prozent bei Euro-3-Fahrzeugen ohne Partikelfilter. Das Unternehmen legt jährlich etwa 72 Millionen mautpflichtige Kilometer zurück. Durch den Kompromiss bei der Mauterhöhung wird zudem der „Return on Invest“ bei der Anschaffung von Euro-5-Lkw nicht mehr so schnell erreicht, wie mit der ursprünglich geplanten Anhebung berechnet. Die Anschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge wird somit weniger attraktiv.

Ein Problem in der Lebensmittellogistik sind die systemtechnischen Leerfahrten. So können Lkw oft keine mautfreien Strecken benutzen, um die nächste Ladestelle zu erreichen, weil sie den Ladeschluss zeitlich nicht erreichen würden. Also müssen sie Autobahnen benutzen, um die Touren nicht zu gefährden. „Die Kosten, die dadurch entstehen, werden intensiv mit den Kunden diskutiert“, sagte Nitzinger. Er ist der Meinung, dass Auftraggeber für diese Leerfahrten einen Solidaritätszuschlag zahlen müssten. Allerdings macht er sich auch keine großen Illusionen, dass dies in Kürze geschieht. „Es wird noch dauern, bis wir nicht mehr allein die Kosten für Fahrten von einer Entlade- zur nächsten Beladestelle tragen.“

Um Kosten im Fuhrpark zu sparen, werden die Fahrer bei Pfenning Logistics auf spritsparende Fahrweise trainiert. Dazu beschäftigt das Unternehmen vier hauptamtliche Fahrlehrer. (rok)

www.konsequent-einfach.com

Fotos: HDB, Lekkerland, Siemens, Arcandor, Aldi, Toll Collect