



Macher gesucht!

Experten sind Trumpf, wenn Transporte organisiert und abgewickelt werden sollen. Ob planen, befördern, lagern, prüfen, sichern, investieren oder abrechnen: Die Aufgaben in der Logistik sind anspruchsvoll, vielfältig und systemrelevant.

Nº 2 / MAI 2025
WWW.DVZ.DE

Karriere in der Logistik



Die effiziente Verbindung von Logistik und Service.




Nachexpress ··· **Ersatzteillogistik**
Werkstatt ~ **Vor-Ort-Service** _____
 **Lagerlogistik**  **Support** ~

Die LPR Group – Teil der DANX Carousel Group

Die LPR Group bringt technische Services und Logistik deutschlandweit wirkungsvoll zusammen. Als Teil der europaweit agierenden DANX Carousel Group sind wir heute stärker aufgestellt denn je – und bleiben dabei unseren Wurzeln, unseren Werten und unserem kundenorientierten Ansatz treu.

Innovation und Kreativität sind fest in unserer DNA verankert – sei es bei individuellen Kundenlösungen oder bei der laufenden Weiterentwicklung unserer eigenen Prozesse. Unser Ziel: Integrierte Services, die Ihr Wachstum stärken. Lassen Sie uns gemeinsam Ihren After-Sales erfolgreich gestalten.

Unser Online Karriereportal

Finde alle Stellen in unserem Karriereportal auf lpr.de/karriere



Mehr als **500** Mitarbeiter*innen

35 Jahre Expertise in Logistik und Service

4 Mio. Logistik und Service Aktivitäten

In **31** Ländern in Europa aktiv

Jetzt online bewerben

Als Dienstleister für Energieversorger, Hightech, Medizintechnik und andere **zukunftssträchtige und innovative Branchen** sind wir immer auf der Suche nach neuen Gesichtern für unser Unternehmen in Neuss.

IDEEN VERWIRKLICHEN,
ZUKUNFT GESTALTEN



EMPOWERED BY YOU

BEREIT, TEIL UNSERES
GLOBALEN TEAMS
ZU WERDEN?

- > AUSBILDUNG
- > DUALES STUDIUM
- > WERKSTUDENTENTÄTIGKEITEN / PRAKTIKA
- > TRAINEE-PROGRAMME
- > DIREKTEINSTIEG



BEWIRB DICH JETZT
FÜR EINEN BERUFSEINSTIEG
BEI DER RHENUS GROUP.

www.rhenus.group/career

Urheberrechtlich geschützt durch Rhenus Group GmbH

KEINE LANGEN PROZESSE. NUR SCHNELLE EINSTELLUNGEN.

Effiziente Personalvermittlung – auf die Logistik spezialisiert.



FUHRPARKLEITER

eingestellt innerhalb von 23 Tagen

DISPONENTIN

eingestellt innerhalb von 18 Tagen

BERUFSKRAFTFAHRER

eingestellt innerhalb von 11 Tagen

Von LKW- oder Busfahrern, über Disponenten und Fuhrparkleiter bis hin zu Lagerarbeitern – mit LoadUp besetzen Sie Ihre offenen Stellen.

Jetzt QR-Code scannen, unverbindliches Beratungsgespräch mit einem unserer Experten vereinbaren – und **bei Abschluss 10 % Rabatt sichern!**



Bitte mehr Interesse an der Logistik - und die Karrierewege aufzeigen



Der Fachkräftemangel ist mittlerweile (leider) nicht nur eine Binsenfrage, er stellt insbesondere in der Logistik eine Herausforderung für die deutsche Wirtschaft dar. Im Dezember veröffentlichte das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln dazu aktuelle Zahlen. In der sogenannten KOFA-Studie - KOFA steht für Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung - kommt das IW zu dem Ergebnis, dass „mit 30.000 fehlenden qualifizierten Arbeitskräften der Fachkräftemangel weiterhin auf einem hohen Niveau bleibt“.

Beispielsweise sei die Lücke bei Fachkräften mit abgeschlossener Berufsausbildung besonders groß, heißt es in dieser Studie. Dazu zählen unter anderem Berufskraftfahrer und Triebfahrzeugführer im Eisenbahnverkehr. Perspektivisch sei hier mit einer

„Intensivierung des Fachkräftemangels zu rechnen“. Warum? Zum einen, da sich die Nachfrage im Falle eines wirtschaftlichen Aufschwungs deutlich erhöhen wird und Prognosen aufzeigen, dass die Menge der zu transportierenden Güter bis 2045 deutlich ansteigen wird. Zum anderen aufgrund des demografischen Wandels. Knapp drei von zehn (28,9 Prozent) Beschäftigten mit abgeschlossener Qualifikation sind 55 Jahre oder älter.

Und Akademiker? Hier sehe die Stellenbesetzung „am schwierigsten“ aus, beobachtet der Studienautor Jurek Tiedemann, Economist für Fachkräftesicherung beim IW. „Zwischen Juli 2023 und Juni 2024 konnten in Verkehrs- und Logistikberufen drei von zehn offenen Stellen nicht mit passend qualifizierten Arbeitssuchenden besetzt werden. Am angespanntesten ist die Fachkräftesituation bei Experten.“

„Zu den qualifizierten Fachkräften zählen unter anderem Bachelorabsolventen und Experten mit Diplom oder Master“, definiert der Studienautor weiter und stellt fest: Im Durchschnitt hätten im Erhebungszeitraum 109.000 offene Stellen für Qualifizierte 149.000 qualifizierten Arbeitssuchenden gegenübergestanden, die eine Beschäftigung in einem Verkehrs- oder Logistikberuf anstrebten. Rein rechnerisch bedeute dies, dass alle offenen Stellen für qualifizierte Arbeitskräfte theoretisch besetzbar seien - die Praxis sieht anders aus.

Also, was tun? Die KOFA-Studie fordert dazu auf, die (Logistik-)Berufe „noch attraktiver“ darzustellen und „Karrieremöglichkeiten“, die dabei „eine zentrale Rolle spielen“, auch aufzuzeigen. In diesem DVZ Karrieremagazin gehen wir gleichermaßen auf gewerbliche, kaufmännische und akademische Berufe in der Logistik ein. Die Übergänge sind oft fließend, wie duale Studiengänge oder Weiterbildungen wie Meister, die einem Bachelor-Abschluss gleichgestellt sind, zeigen. Attraktive Karrieremöglichkeiten gibt es überall. Das DVZ-Team wünscht ein Lesevergnügen mit Erkenntnisgewinn.

Euer/Ihr

Tim-Oliver Frische



INHALT

8 BRASILIEN FAST WIE IN DEUTSCHLAND

Duale Ausbildung als Spediteur ist auf der Welt nicht die Regel. Aber mit dem Besuch des Colégio Humboldt ist das in Brasilien möglich.

12 NACHGEFRAGT IMAGE, CHANCEN, NACHHALTIGKEIT

Viele Menschen denken negativ über Jobs in der Logistik. Doch die positiven Seiten überwiegen.

14 BERUFSKRAFTFAHRER EIGENSTÄNDIGKEIT KONTRA STRESS

Wie jeder Beruf hat auch der des Lkw-Fahrers Vor- und Nachteile.

16 WANDEL BLICK AUF DEN BILDSCHIRM STATT ÜBER DEN HAFEN

Ein neues Trainingszentrum auf einem Containerterminal soll Menschen auf Anforderungen der digitalen Arbeitswelt vorbereiten.

18 IM HAFEN SPASS AN DER ARBEIT

Bei jedem Wetter und im Schichtdienst im Hafen Stapler fahren muss man wollen. Michaela Fraschke schätzt ihre Arbeit sehr.

19 ERWEITERTER SCHULABSCHLUSS FACHOBERSCHULPRAKTIKUM? PFLICHT MIT CHANCE

Wer eine Fachoberschule besuchen möchte, benötigt einen Praktikumsplatz für ein Jahr. Und blickt tief in eine Branche.

20 LAGER IM HERZEN DER LOGISTIK

Welche Berufsbilder gibt es im Lager? Welche Karrieremöglichkeiten bieten sich dort? Und warum sind Lager so wichtig für viele Logistikunternehmen?

22 GEFAHRGUT SICHERHEIT BRAUCHT EXPERTEN

Gerade Gefahrgüter erfordern kluge Köpfe und zupackende Hände, damit sie sicher unterwegs sind.

26 AUF DER SCHIENE LOGISTIK MACHEN - WARUM NICHT BEI EINER BAHN?

Die Bahnlogistik bietet diverse spannende Ausbildungs- und Arbeitsplätze - ob gewerblich, auf dem Zug oder kaufmännisch.

30 XXL SCHWERGUTTRANSPORTPLANER BEHALTEN DIE NERVEN

Ladung wie ein 252 Tonnen wiegender Trafo ist keine große Sache für einen Profi. Denn er weiß, was alles zu organisieren ist.

32 NOTFALLOGISTIK WENN JEDE SEKUNDE ZÄHLT

Ob Organe oder Ersatzteile - das Team von Anytime meistert eilige Transporte rund um die Uhr und weltweit.

34 KARRIERESTARTS SIND JOBS IN DER LOGISTIK SICHER?

Wer seinen Wert im Arbeitsmarkt erhalten oder steigern möchte, setzt auf lebenslanges Lernen. Das beginnt mit einer fundierten dualen Ausbildung, wie diese beiden Beispiele zeigen.

38 INTERVIEW LOGISTIK STUDIERN: PLAN MIT ZUKUNFT?

Prof. Uwe Clausen beantwortet Fragen zum Wandel in der Lehre, zur Hochschullandschaft und zur Zukunftsfähigkeit von Logistikstudiengängen.

42 START-UPS GRÜNDUNG ALS KARRIEREWEG

Sich selbst verwirklichen und eigene Ideen umsetzen - immer mehr junge Menschen wählen die Selbstständigkeit als Alternative zum klassischen Berufsweg. Hier erzählen zwei von ihrem Schritt zum eigenen Unternehmen und an welchen Lösungen sie arbeiten.

45 NACHGEFRAGT ARBEITSMARKT, ANSPRÜCHE, CHANCEN

Was erwartet junge Logistikfachkräfte nach Ausbildung oder Studium? Wir haben Personalberater befragt.

46 WANDEL DIGITALISIERUNG STUDIERN

Die Hochschulen in Heilbronn, Bremen und Wismar qualifizieren ihre Studierenden dafür, die digitale Transformation in der Logistik aktiv gestalten und praxisnah umsetzen zu können.

49 TRAINEESHIP UND NACH DEM STUDIUM?

Ein Traineeprogramm könnte das Sprungbrett direkt auf eine Management-Position sein.

50 SIDEKICK ALS ARCHITEKT INS LOGISTIKUNTERNEHMEN - WARUM NICHT?

Auf Architekten wirken sie langweilig, die klassischen Immobilien der Logistik. Kein Wunder. Sie wissen meist nicht, was in ihnen steckt, beim Bau zu bedenken ist und dass sie Jobs für Kreative bieten.

54 ÜBERSICHT STUDIERN! ABER WAS, WIE UND WO?

Das Angebot ist unübersichtlich. Doch die persönlich richtige Wahl zu treffen, ist erfolgsentscheidend. Unsere Beschreibung diverser Hochschularten, Studienformen und -gänge sowie eine Checkliste helfen bei der Entscheidung.



Urheberrechtlich geschütztes A...ntsexemplar DVW Media Group GmbH

Vanessa Rosatti ist eine von über zwölf Millionen Menschen in São Paulo. Welche Ausmaße die Megacity hat, muss die Auszubildende zur Speditionskauffrau täglich im Wortsinn „erfahren“:

Die 19-Jährige nimmt um 7 Uhr den Bus, ist um 8 Uhr im Büro, arbeitet bis 17 Uhr. Dann fährt sie eine Stunde zur Uni, um bis 23 Uhr zu studieren - zusätzlich zur Ausbildung. Anschließend benötigt sie eine Stunde bis nach Hause. Doch die Nachwuchsspediteurin lässt sich von langen Busfahrten im dichten Verkehr durch Häuserschluchten nicht abschrecken. „Ich versuche einen Bachelor-Abschluss in Betriebswirtschaftslehre zu machen, damit habe ich im zweiten Lehrjahr angefangen“, sagt sie in fließendem Deutsch. Hendrik Wolken, Landesleiter Brasilien bei ihrem Ausbildungsbetrieb, der Projektspeidition Deugro, beeindruckt „dieser starke Drive, was aus seinem Leben zu machen“. Der Projektlogistiker mit Hauptsitz in Hanau bildet seit 14 Jahren in São Paulo Speditionskaufleute nach dem deutschen dualen System mit Hilfe der Berufsschule am Colégio Humboldt aus. Dort hat Vanessa Rosatti auch bereits ihr deutsches Abitur gemacht. Wolken hat selbst Schifffahrtskaufmann in Bremen gelernt und zieht vor brasilianischen Azubis den Hut: „Das ist eine Motivation, die in Brasilien für viele Menschen zum Alltag gehört.“

DUALE AUSBILDUNG IM AUSLAND

Das Colégio Humboldt liegt auf einem Campus im Stadtteil Interlagos, weit weg vom rastlosen Zentrum der Wirtschaftsmetropole. Die verstreuten Gebäude verstecken sich teils unter üppigen Tropenbäumen, es gibt auch Palmen und Orchideen. Hier befindet sich das größte duale Berufsbildungsinstitut außerhalb Deutschlands. Seit 1982 bietet die dortige Deutsche Schule mit dem Deutschen Industrie- und Handelskammertag, der Deutsch-Brasilianischen Industrie- und Handelskammer AHK sowie dem Deutschen Generalkonsulat kaufmännische Berufsausbildungen an. 1.854 Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, Industrie sowie Digitalisierungsmanagement haben bislang den AHK-Abschluss erlangt, derzeit sind 50 junge Menschen bei „Dual“ eingeschrieben.



FAST WIE IN DEUTSCHLAND

Deugro qualifiziert Speditionsnachwuchs in Brasilien seit 14 Jahren mit dem Colégio Humboldt im Rahmen einer dualen Ausbildung

VON KERSTIN KLOSS





Marc Philipp unterrichtet am Logistikzweig. Der Speditionskaufmann und Wirtschaftspädagoge wechselte aus Offenbach. Ihm fällt auf, dass junge Leute in Brasilien oft mehr arbeiten als in seiner Heimat: „Viele Auszubildende studieren nebenbei“. Das organisieren sie wie Vanessa Rosatti eigeninitiativ, das in Deutschland beliebte duale Studium gibt es in Brasilien nicht.

ANGEPASSTER LEHRPLAN

Auch die duale Ausbildung stimmt nicht eins zu eins überein, obwohl die Humboldt-Schule dem Lehrplan von Baden-Württemberg folgt. In Brasilien dauert die Ausbildung nur 2 Jahre, in Deutschland regulär 3, auf 2,5 Jahre kann unter bestimmten Bedingungen verkürzt werden. Für Brasilien aufgrund der im Verhältnis zu Deutschland unterschiedlichen In-

frastruktur weniger relevante Themen wie den Schienengüterverkehr nimmt Marc Philipp daher „nicht ganz so ausführlich“ durch. Im wichtigen Lernfeld Straßenverkehr und Lkw findet es der Berufsschullehrer aufgrund sehr unterschiedlicher Bedingungen in beiden Staaten „manchmal schwierig, den Stoff nach deutschem Recht zu vermitteln“. Zwar ist São Paulo größter deutscher Wirtschaftsstandort im Ausland, rund 1.300 deutsche Unternehmen gibt es in Brasilien. Aber dort gelten weder das deutsche Handelsgesetzbuch noch die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, die im deutschen Lehrplan unterrichtet werden.

Ein weiterer großer Unterschied besteht darin, dass brasilianische Azubis ausschließlich abwechselnd je sechs Wochen in der Berufsschule lernen und im Ausbildungsbetrieb ar-

Vanessa Rosatti hat bereits an der Deutschen Schule in Brasilien ihr Abitur gemacht. Nach ihrer Ausbildung kann sie sich vorstellen, ein paar Jahre in Deutschland zu arbeiten.



Viele Auszubildende studieren nebenbei.

Marc Philipp, Lehrer an der Berufsschule in Brasilien

60

Prozent und mehr der Transporte in Brasilien rollen über die Straßen. Doch diese sind zum Teil in einem schlechten Zustand. Das Land plant umfangreiche Investitionen in seine gesamte Infrastruktur.

Quelle: GTAI

(v.l.n.r.) Jan Detmering, Marc Philipp, Vanessa Rosatti und Hendrik Wolken stehen begeistert hinter dem dualen Ausbildungsprogramm am Colégio Humboldt, das nicht in den Häuserschluchten São Paulos, sondern im Grünen liegt.
rechts: Colégio Humboldt und die Innenstadt von São Paulo

beiten. In Deutschland gibt es dagegen neben dem Blockunterricht auch die Möglichkeit, wöchentlich an zwei Tagen die Berufsschule zu besuchen und drei Tage im Betrieb zu arbeiten. Dieses Modell funktioniert in São Paulo nicht, weil Azubis aus Curitiba oder Rio de Janeiro eine über 400 Kilometer lange Anreise haben.

EMPFEHLUNG DURCH DIE SCHULE

In Deutschland bildet Deugro permanent etwa zehn Nachwuchskräfte an vier Standorten aus. „Freie Plätze schreiben wir über Stellenportale und unsere eigene Karriere-Website aus. Wir machen auch Werbung an Schulen“, sagt Anna Marieke Stravs-Voigt, die in der Personalabteilung in Hanau junge Talente koordiniert. In Brasilien nimmt das Colégio Humboldt Partnerunternehmen wie C.H. Robinson, CMA CGM/Mercosul Line, DB Schenker, Deugro, DHL, Lescaco oder Maersk die Akquise von künftigen Fachkräften ab. Jan Detmering, Leiter des Berufsbildungszentrums der Deutschen Schule, stellt jedes Jahr „einen Pool von fähigen Personen zusammen, die eine Ausbildung machen könnten“. Zuletzt waren es 66 Personen, auf die Deugros Personalabteilung direkt zugreifen konnte. Zum Vorstellungsgespräch wurden Wolken zufolge zehn Leute eingeladen: „Wir haben uns dann für zwei entschieden.“ Im Jahr zuvor gehörte Vanessa Rosatti zu den beiden Ausgewählten. Vier Azubis sind aktuell insgesamt in Brasilien tätig.

„Ich wusste vorher nichts von Logistik“, sagt Vanessa. Deshalb sei es für sie sehr wichtig, dass sie im Ausbildungsbetrieb viel Unterstützung bekomme, auch von mehreren „Dual“-

Absolventen. Bei dem Projektlogistiker liegt der Schwerpunkt in São Paulo auf Seefracht, aber die Überfliegerin lernt in der Ausbildung auch die Luftfrachtabteilung in Rio de Janeiro kennen. Außerdem reist sie in diesem Sommer mit ihrer Berufsschulklasse für vier Wochen nach Deutschland, nimmt an einem Besichtigungsprogramm teil und arbeitet zwei Wochen bei Deugro in Bremen und Hamburg.

Ebenfalls in diesem Sommer macht Ben Schrick, der Speditionskaufmann in Hamburg lernt, ein fünfwöchiges Praktikum bei Deugro in São Paulo und Rio de Janeiro im Rahmen eines Programms seiner Berufsschule.

Im Hamburger Büro steht seit November 2023 auch der Schreibtisch von Pedro Okazaki, der über einen Speditionsabschluss und die Fachhochschulreife von der Humboldt-Schule sowie 6,5 Jahre Berufserfahrung in seinem Heimatland Brasilien verfügt. Nächstes Jahr will er sein duales Studium für Angewandte Informatik an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg mit einem Bachelor abschließen, danach zunächst weiter in Deutschland bleiben. Die duale Ausbildung in São Paulo habe ihn „sehr gut vorbereitet“, vor allem „der klare Fokus auf praxisorientiertes Wissen“. Laut Jan Detmering gehen jedes Jahr „ungefähr 30 bis 40 Prozent unserer Absolventen nach Deutschland“.

Vanessa Rosatti kann sich ebenfalls vorstellen, hier „vielleicht ein paar Jahre“ zu arbeiten. Aber auf Dauer möchte sie „lieber in Brasilien leben“, trotz Staus und Häuserschluchten. ■

Kerstin Kloss ist freie Fachjournalistin mit Sitz in Hamburg.

Vorteile einer dualen Ausbildung

Eine duale Berufsausbildung ist eine betriebliche Ausbildung, die Praxis und Theorie verbindet. Rund zwei Drittel der Zeit verbringt man im Ausbildungsbetrieb, der auch für Anstellung und Bezahlung verantwortlich ist. Man ist direkt in die Arbeitsprozesse eingebunden.

Ergänzend wird eine Berufsschule besucht. Ziel ist ein umfassender Kenntnisstand im Beruf, der weit über das Anlernen hinausgeht – und oft auch über die Aufgaben im Ausbildungsbetrieb. Dafür sorgt das in der Berufsschule vermittelte berufsspezifische und allgemeine Wissen.

Mehr Informationen unter www.die-duale.de





Wir fragen einen Profi: Werner Detenthaler ist Regionalleiter Deutschland Landverkehr bei Gebrüder Weiss* in Nürnberg. Der 58-Jährige verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung in leitenden Positionen in verschiedenen Logistikunternehmen.

WARUM LOGISTIK Wie machen Sie jungen Leuten eine Ausbildung in der Logistik schmackhaft?

Man kann sich in der Logistik vielfältig einbringen. Es gibt Tätigkeiten in den unterschiedlichsten Facetten. Nicht zu vergessen: Logistik ist international - auch dadurch sind wir interessant. Leistungsorientierte Menschen mit Leidenschaft können in dem Sektor sehr gut agieren. Ich sage den jungen Leuten an ihrem ersten Tag, 'Ihr habt eine großartige Entscheidung getroffen! Ihr habt spannende Jahre vor Euch, Ihr habt die Welt vor Euch'.

IMAGE Was setzen Sie der negativen Meinung in der Öffentlichkeit entgegen?

Viele junge Mitarbeiter suchen Homeoffice oder flexible Arbeitszeiten. Wir versuchen, das mehr und mehr zu ermöglichen. Aber ich halte mal dagegen:

Logistik ist Arbeit im Team, gemeinsames Suchen nach Lösungen. Team Spirit ist wichtig. Und wir sehen immer mehr, dass Bewerber das auch wichtig nehmen. Wer sich darauf einlässt, wird gute Erfahrungen machen.

FEHLENDER NACHWUCHS Warum suchen Logistiker ständig Auszubildende? Bei vielen scheint Team Spirit nicht zu ziehen.

Ich würde nicht bestätigen, dass ein solches Argument nicht zieht. Aber wir müssen das den jungen Menschen näherbringen, in den sozialen Medien, in den Schulen oder bei Betriebspraktika. Schließlich haben wir während der Corona-Pandemie gesehen, wie systemrelevant die Logistik ist. Es liegt an uns, deren Bedeutung und Vielseitigkeit den Menschen besser zu vermitteln. Allein in der Logistik und in artverwandten Beru-

fen gibt es mehr als 30 unterschiedliche Berufsbilder - da ist für jeden etwas dabei. Unser Image hinkt hinter unserer Bedeutung her.

KARRIERE Viele denken bei Logistik an einfache Tätigkeiten ohne Perspektive. Stimmt das so?

Logistik ist weit mehr. Die Jobs sind für junge Menschen attraktiv, weil sie internationale Perspektiven haben und somit vielseitige Entwicklungsmöglichkeiten bieten - sei es mit einer Ausbil-

NACHGEFRAGT

- **IMAGE**
- **CHANCEN**
- **NACHHALTIGKEIT**

Viele Menschen denken negativ über Jobs in der Logistik. Doch die positiven Seiten überwiegen - wie die Möglichkeit, durch energieeffiziente Transportlösungen aktiv den Klimaschutz voranzutreiben.

VON WERNER BALSEN

dung, nach dem Studium oder bei globalen Karrierepfaden, die sie beschreiten können. Wir punkten mit Abwechslung, Teamgeist, Jobsicherheit und der Chance, auch an sinnvollen, zukunftsrelevanten Projekten mitarbeiten zu können. Jeder kann mit Leidenschaft seine Talente ausleben - auch als Mitarbeiter in der Halle, als Fahrer oder als Kaufmann.

FRAUEN Ist ein Job in der Logistik auch etwas für Frauen - über Sekretariatsaufgaben hinaus?

In meinen Augen ist die Logistik für Frauen mindestens so attraktiv wie für Männer. Natürlich haben wir sehr viele Männer als Fahrer, aber selbst auf den Lkw beschäftigen wir mehr und mehr Fahrerinnen. Im kaufmännischen Bereich sind bei Gebrüder Weiss mehr Frauen beschäftigt als Männer - und in

Führungsrollen finden wir immer mehr Frauen. Ich halte Frauen tendenziell sogar für die besseren Führungskräfte, weil sie mit Menschen besser umgehen können. Logistik ist people's business. Insofern können Frauen da eine wichtige Rolle spielen. Die wird bei uns gefördert.

KLIMASCHUTZ Die globale Erwärmung aufzuhalten, ist für viele junge Menschen ein Thema. Da könnte Logistik punkten: Wahl nachhaltiger Transportmittel, effiziente Routenplanung, Einsatz umweltfreundlicher Antriebe. Warum wirbt die Branche damit nicht stärker?

Es ist richtig, dass junge Berufseinsteiger bei der Wahl des Arbeitgebers zunehmend darauf achten, ob das Unternehmen umweltbewusst wirtschaftet. Bei uns treffen sie auf ein Unternehmen, das nachhaltiges Wirtschaften zu einem Kernelement seiner Arbeitgebermarke gemacht hat. Wir zumindest werben damit! Belege dafür gibt es viele: Ein Großteil unserer eigenen Logistikanlagen deckt seinen Energiebedarf aus regenerativen Quellen. Beim Lkw-Antrieb nutzen wir alle verfügbaren emissionslosen oder emissionsarmen Varianten wie Strom, Wasserstoff und hydriertes Pflanzenöl (HVO). In Ballungsräumen stellen wir online bestellte Waren Privathaushalten mit emissionsfreien E-Transportern zu. Und unseren Kunden bieten wir die Chance, den CO₂-Fußabdruck ihrer Sendungstransporte auszugleichen. Darüber hinaus setzen wir Anreize für unsere Mitarbeitenden, fossilfrei zur Arbeit zu kommen. Unser Ziel ist, wirklich nachhaltig zu arbeiten. ■

Werner Balsen ist freier Autor mit Sitz in Grefrath.

**Gebrüder Weiss ist ein global agierendes Transport- und Logistikunternehmen mit 180 Standorten in 34 Ländern und mehr als 8.700 Mitarbeitenden. Sitz des Konzerns ist Lauterach in Österreich. Das Unternehmen beschäftigt in Deutschland im Landverkehr 740 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Neben Sammelgut- und Direktverkehren per Lkw organisiert der Dienstleister Bahntransporte und entwickelt für seine Kunden individuelle Logistiklösungen.*

3,35

Millionen Menschen waren 2023 in Deutschland in der Logistik beschäftigt.

Quelle: Bundesvereinigung Logistik (BVL)

50

Prozent: Nur knapp die Hälfte der logistischen Leistungen, die in Deutschland erbracht werden, besteht in der sichtbaren Bewegung von Gütern durch Dienstleister. Die andere Hälfte findet in der Planung, Steuerung und Umsetzung innerhalb von Unternehmen statt.

Quelle: Bundesvereinigung Logistik (BVL)

327

Milliarden Euro erwirtschaftete der Bereich Logistik 2023 in Deutschland. Davon entfielen 131 Milliarden Euro auf 3000 Speditionen und Logistikdienstleister mit 600000 Beschäftigten. Die Branche ist überwiegend klein- und mittelständisch geprägt.

Quellen: Bundesvereinigung Logistik (BVL), Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL)

10

große logistische Teilmärkte definiert der DSLV: Handelslogistik, Automobillogistik/Automotive, Nahrungs- und Genussmittel, Maschinenbau, Chemielogistik/Gefahrgut, Ersatzteillistik, Textillogistik, Hightech-Produkte, temperaturgeführte Güter und Pharmalogistik.

Quelle: Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL)

11

Leistungsbereiche von Speditionen sind mindestens zu nennen: Befrachtung fremder Lkw, Befrachtung eigener Lkw, Lagerung, Stückgut/Systemlogistik, Seefracht, Luftfracht, Zollabfertigung, Neumöbel-/Umzugsspedition, Schienengüterverkehr, Paket- und Expressdienste, Binnenschifffahrt.

Quelle: Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL)

Wer bekommt was?

Jahresbruttogehälter* in der Logistik in Deutschland (Stand: 28.4.2025)

Berufszweig	Median	Spanne**
Abteilungsleiter/-in (Lager)	87.569 €	77.938 €-98.398 €
Assistent/-in für Logistik	36.861 €	33.417 €-40.660 €
Begleitfahrer/-in	32.989 €	29.981 €-36.299 €
Berufskraftfahrer/-in	38.811 €	35.272 €-42.705 €
Betriebsleiter/-in Logistik	74.063 €	67.303 €-81.500 €
Betriebswirt/-in Logistik und Verkehr	60.916 €	53.783 €-68.996 €
Binnenschiffer/-in	66.354 €	56.813 €-77.498 €
Disponent/-in Güterverkehr	45.999 €	40.786 €-51.877 €
Eisenbahnbetriebsleiter/-in	114.343 €	99.895 €-130.880 €
Eisenbahner/-in im Betriebsdienst	44.236 €	37.875 €-51.665 €
Expedient/-in Logistik	44.411 €	40.261 €-48.988 €
Fachkraft für Hafenlogistik	47.863 €	42.258 €-54.211 €
Fachkraft für Lagerlogistik	44.411 €	40.261 €-48.988 €
Fachkraft f. Kep-, Express-,Postdienstlsg.	44.728 €	38.296 €-52.239 €
Fachlagerist/-in	39.970 €	36.235 €-44.089 €
Fachwirt/-in für Bahnbetrieb	53.129 €	47.624 €-59.270 €
Fachwirt/-in f. Güterverkehr u. Logistik	58.652 €	52.230 €-65.864 €
Fachwirt/-in für Logistiksysteme	52.214 €	46.099 €-59.139 €
Fahrdienstleiter/-in	97.301 €	84.860 €-111.566 €
Fuhrparkleiter/-in / Kraftverkehrsmeister	97.301 €	84.860 €-111.566 €
Gefahrgutbeauftragte/-r	51.914 €	45.844 €-58.788 €
Gefahrgutfahrer/-in	44.632 €	40.563 €-49.110 €
Hafenarbeiter/-in	48.172 €	42.687 €-54.363 €
Kapitän/-in / Schiffsführer/-in	73.727 €	63.126 €-86.109 €
Kaufmann/-frau Digitalisierungsmanag.	59.772 €	52.751 €-67.726 €
Kaufmann/-frau Spedition u. Logistidlsg.	54.609 €	48.306 €-61.734 €
Kommissionierer/-in / Versandmitarbeit.	44.411 €	40.261 €-48.988 €
Kranführer/-in	42.388 €	36.293 €-49.507 €
Kurier-/Auslieferungsfahrer/-in	38.811 €	35.272 €-42.705 €
Lager-/Versandhelfer/-in	27.146 €	24.960 €-30.146 €
Lagerist/-in / Lagerarbeiter/-in	34.640 €	30.927 €-38.798 €
Lagerleiter/-in	74.063 €	67.303 €-81.500 €
Lager-/Logistikmeister/-in	46.631 €	42.274 €-51.437 €
Leiter/-in Supply Chain Management	88.282 €	77.703 €-100.302 €
Logistik-Controller/-in	63.468 €	56.014 €-71.914 €
Logistiker/-in	43.512 €	38.416 €-49.283 €
Logistikleiter/-in / Logistikmanager/-in	52.214 €	46.099 €-59.139 €
Lokführer/-in / Triebfahrzeugführer/-in	49.151 €	42.084 €-57.406 €
Matrose/Matrosin / Decksmann/-frau	58.982 €	50.501 €-68.887 €
Paketzusteller/-in	36.126 €	30.932 €-42.193 €
Qualitätsmanager/-in	64.464 €	56.528 €-73.514 €
Rangierer/-in / Verschieber/-in	44.236 €	37.875 €-51.665 €
Sachbearbeiter/-in Logistik	45.252 €	39.953 €-51.254 €
Schichtleiter/-in Logistik	52.214 €	46.099 €-59.139 €
Schiffahrtskaufmann/frau	40.611 €	35.855 €-45.997 €
Staplerfahrer/-in	36.772 €	33.336 €-40.562 €
Supply Chain Manager/-in	67.909 €	59.772 €-77.155 €
Teamleiter/-in Logistik	58.741 €	51.862 €-66.532 €
Transportmanager/-in	46.694 €	39.980 €-54.536 €
Zollsachbearbeiter/-in	56.126 €	50.011 €-62.988 €

* Gehälter sind unter anderem abhängig von Region, Unternehmensgröße, Berufserfahrung, genauer Aufgabenstellung, Wochenarbeitsstunden, Zulagen und Zuschlägen. ** 25 Prozent der Arbeitnehmergehälter liegen unter und 25 Prozent über dieser Spanne. Keine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Werte in der Tabelle. Quelle: Stepstone, www.gehalt.de/beruf



Als Lkw-Fahrer hat Timo Sell zwölf Jahre lang bei der Spedition Gebrüder Schröder gearbeitet. Mittlerweile leitet er dort den Fuhrpark und ist Ausbilder.



EIGENSTÄNDIGKEIT KONTRA STRESS

Wie jeder Beruf hat auch der des Lkw-Fahrers Vor- und Nachteile

VON WERNER BALSEN

Er mag große und schwere Maschinen und ist „froh, sie schon in meinem Alter bewegen zu dürfen. Außerdem habe ich es gerne, wenn ich auf mich allein gestellt bin und mein Problem erstmal allein lösen muss.“ So positiv spricht der 21-jährige Marvin Recla über seine Arbeit als Berufskraftfahrer. Er ist Auszubildender bei der Spedition Gebrüder Schröder im Westerwälder Ebernahn. So wie Yacine Oukpedjo und Chen Schmitz. Auch die 22-jährige Chen nennt als ersten Grund für ihre Berufswahl das „eigenständige Arbeiten“ und „allgemein das Verlangen, beruflich zu fahren“.

Den Reiz der großen Fahrzeuge und die eigene Verantwortung - das lieben alle drei an ihrer Tätigkeit. Unterwegs zu sein geben sie ebenfalls als wichtigen Vorteil an: „Immer an verschiedenen Orten zu sein“ (Yacine), „das Land zu bereisen, viele Ecken zu sehen“ (Chen) sowie „in Deutschland rumfahren zu können und dafür auch noch Geld zu bekommen“ (Marvin).

Dennoch sind die drei Schröder-Azubis keine Träumer. Sie wissen, dass ihr Beruf auch Nachteile mit sich bringen kann. Chen etwa wünscht sich oft „einen Job mit festen Arbeitszeiten“. Denn „ich kann meinen Feierabend selten einschätzen und habe auch dann nicht viel Zeit für mich selbst.“ Marvin weiß bereits, dass „manche Tage eher stressig sind“. Aber „im Großen und Ganzen“ hat er ebenso wie der 34-jährige Yacine aus Togo keine Zweifel, den richtigen Beruf gewählt zu haben - und steigt „jeden Morgen gerne in den Lkw“.

VOM FAHRER ZUM FUHRPARKLEITER

Chen und Yacine weisen auf einen weiteren Punkt hin, der sie die Ausbildung beginnen ließ: Die Möglichkeiten, sich weiterzubilden. Obwohl sie schon früh den Wunsch hatten „beruflich zu fahren“, schätzen sie die Chancen, irgendwann nicht mehr am Steuer sitzen zu müssen und in der Firma aufsteigen zu können.

So wie der 36-jährige Timo Sell, der sich selbst als „Schröder-Gewächs“ bezeichnet. Schon als Schüler war er in den Ferien fast immer „beim Schröder“, hier hat er sein Praktikum gemacht - und 2007 seine Lehre begonnen. Schon sein Vater fuhr für Schröder, seine Schwester arbeitete im Büro.

Er selbst „wollte schon immer Lkw fahren“. Und hat es zwölf Jahre lang gern getan.

Mittlerweile ist er Ausbilder und Fuhrparkleiter im Unternehmen. Bei den Berufsnachteilen ergänzt er: Man „ist nicht jeden Abend zuhause, die Parkplatzsuche kann nerven“, das Einkommen sei zu niedrig im Vergleich zur Arbeitsleistung und der fehlende Respekt vieler Lageristen an den Verladerrampen sei schlimm. Doch für ihn standen immer die Vorteile im Vordergrund, die auch die Azubis schon erkannt haben: „Man hat gewisse Freiheiten, man sieht viel und -jedenfalls bei Schröder - Weiterbildung ist möglich“.

EIGENES FAHRZEUG AUSSUCHEN

Über seine Zeit als Fahrer sagt er: „Ich wurde verwöhnt.“ Vor allem, als er ein fabrikneues Fahrzeug bekam, bei dem „keine Wünsche offenblieben“. Sogar eine bessere Federung des zweiten Sitzes in der Kabine konnte er durchsetzen. Darauf hatte seine Frau bestanden, die ihn gelegentlich auf seinen Touren begleitete, bis der Sohn vor einiger Zeit geboren wurde. Auf die Frage, ob sein Sohn später auch Fernfahrer bei Schröder wird, zögert Timo Sell keine Sekunde: „Warum nicht?“

Auszubildende bei Schröder lernen nach einem festen Plan. „Jeder und Jede weiß von Anfang an exakt, an welchem Platz er oder sie sich in der sechsten Kalenderwoche in zwei Jahren befindet“, erläutert Joachim Altmann, der Geschäftsführer der Spedition. Er erklärt, er versuche, den möglichen neuen Auszubildenden und „fahrenden Mitarbeitern“ vom ersten Moment an Wertschätzung entgegenzubringen. Persönlich führt er sie über das Firmengelände und zeigt ihnen die moderne Fahrzeugflotte aus „reinrassigen Mercedes-Lkw“, das Sozialhaus mit Duschen, Aufenthaltsräumen, „Mucki-Bude“ und Schlafräumen für Fahrer, die auf dem Werkhof übernachten müssen. Gegenüber steht die moderne Werkstatt, in der auch kleinere Spezialwünsche der Fahrer für die Ausstattung der Fahrerkabine gefertigt werden. Denn „bei uns hat jeder Fahrer sein festes Fahrzeug sowie seinen festen Auflieger.“ Und den sucht nicht irgendeine Bürokratie aus. Da redet der Fahrer mit, was Größe, Ausstattungsmerkmale und gelegentlich sogar die Motorleistung betrifft. Zudem lautet das Credo: „Einmal pro Woche sind unsere Fahrer zu Hause.“ ■

Wie wird man eigentlich?

Berufskraftfahrer (m/w/d)

Berufskraftfahrer/in ist ein dreijähriger anerkannter dualer Ausbildungsberuf im Güterverkehr und in der Personenbeförderung. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Güterverkehr transportieren Güter unterschiedlichster Art hauptsächlich mit dem Lkw. Sie verbringen viel Zeit hinter dem Steuer und kennen die Straßenverkehrsregeln im In- und Ausland. Vor Fahrtantritt führen sie eine Übernahme- und Abfahrtskontrolle am Fahrzeug durch. Dabei überprüfen sie etwa die Reifen, den Motor und die Funktionsfähigkeit der Bremsanlagen. Nachdem sie das Transportgut angenommen haben, sorgen sie dafür, dass das Gewicht der Ladung gleichmäßig verteilt ist, sichern die Güter auf dem Lkw, kontrollieren die mitzuführenden Papiere und die je nach Fracht eventuell erforderliche Beschilderung des Fahrzeugs. Die fortschreitende Digitalisierung wirkt sich auch auf die Aufgaben und Anforderungsprofile für Lkw-Fahrer aus und erleichtert viele Aufgaben. Mehr Informationen unter web.arbeitsagentur.de/berufenet

Ein Lkw-Fahrer lernt nicht nur zu fahren. Hier arbeitet Yacine Oukpedjo mit einem Schlagschrauber an einer Achse, um dort an der Bremse die Bremsbeläge zu tauschen.





Es ist der wohl härteste Job im Hamburger Hafen: Rund um die Uhr und bei jedem Wetter sorgen Lascher dafür, dass Container auf Schiffen gesichert und fixiert werden, damit sie bei Seegang nicht über Bord gehen. Die Arbeit ist körperlich höchst anstrengend. Allein eine der Laschstangen, mit denen die Boxen gegen Verrutschen untereinander und mit speziellen Vorrichtungen an Deck verzurrt werden, wiegt rund 15 Kilogramm. Rund 150 von ihnen werden pro Schicht und Lascher bewegt, und es muss schnell gehen. Zudem liegt der Arbeitsplatz in bis zu 50 Metern Höhe - und wird auch in Zukunft kaum von Computern und Robotern zu erledigen sein.

Szenenwechsel: Ein Büroraum im vierten Stock der Zentrale des Containerterminals Altenwerder (CTA) der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Hier trainiert Immanuel Konschak die Fernsteuerung einer Containerbrücke an einem Simulator. Er sitzt dazu hoch konzentriert vor mehreren Bildschirmen und dirigiert mit dem Joystick einen Container zentimetergenau an seinen Bestimmungsort an

Sie sind blau und rot wie alle anderen Containerbrücken im Hamburger Hafen - doch eine Kanzel für den Brückenfahrer haben sie nicht mehr. Die drei neuen Anlagen sind im Dezember 2024 auf dem Seeweg nach Hamburg gekommen und werden derzeit in Altenwerder endmontiert.

BLICK AUF DEN BILDSCHIRM STATT ÜBER DEN HAFEN

Ein neues Trainingszentrum auf dem Containerterminal Altenwerder in Hamburg soll Menschen auf künftige Anforderungen der digitalen Arbeitswelt vorbereiten

VON BEHREND OLDENBURG

Bord eines großen Boxcarriers. Ganz ungewohnt ist diese Tätigkeit für ihn nicht: „Die Blocklagerkräne auf dem CTA steuere ich schon seit 2010 aus dem Büro.“

Wenn Kanschak sich zur Seite dreht, kann er durchs Fenster drei neue Containerbrücken sehen, die gerade aufgebaut werden - und sich auf den ersten Blick nicht von den vielen anderen blau-roten Kränen im Hafen unterscheiden. Doch sie haben keine Kanzel mehr, aus denen Brückenfahrer wie Kanschak die Blechkisten in nach vorn gebückter Haltung im Auge behalten, laden oder löschen.

Auch diese Arbeit ist anstrengend, nach rund vier Stunden erfolgt daher die Ablösung. Künftig kann die Steuerung der Containerbrücke aus einem der Büros auf dem CTA erledigt werden - und zwar von einem ergonomischen Arbeitsplatz aus. Kanschak wird dazu in einigen Monaten nur einige Meter weiter von seinem Trainingssimulator zur „echten“ Steuerkonsole hinüberwechseln. Dann sieht er statt der am Rechner erzeugten virtuellen Realität Kamerabilder, die live auf den Brücken aufgenommen werden. „Die Sitzhaltung ist eine ganz andere, der Körper wird sich darüber freuen“, sagt Kanschak.

Die Inbetriebnahme der drei neuen Kräne soll schrittweise im Laufe des Jahres erfolgen - aus dem vermeintlichen Computerspiel wird dann Realität. Die älteren Brücken werden zunächst weiterhin „bemannt“ in Betrieb bleiben.

Das neue Ma-Co digitale Trainingszentrum wurde am CTA im Rahmen des Projekts PortSkill 4.0 Ende vergangenen Jahres vorgestellt. Es ist speziell auf die Anforderungen der digitalisierten Hafendarbeit ausgerichtet. Durch die „Kombination aus modernster Technik, vernetztem Lernen und der Analyse künftiger Jobanforderungen soll das Trainingszentrum eine zukunftsorientierte Plattform zur Qualifizierung für die zukünftige Hafendarbeit bilden“, heißt es von den Betreibern. Verbundkoordinator ist die Bildungseinrichtung Ma-Co maritimes Kompetenzzentrum mit Hauptsitz in Hamburg. Mit an Bord sind neben der HHLA auch die Bremer BLG Logistics Group, das Hamburger Digitalunternehmen Patient Zero Games, die Gewerkschaft Verdi als Sozial-

partner und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). Das Projektvolumen beträgt 3,2 Millionen Euro. Der Simulator selbst wiederum gehört zu einem weiteren Projekt der HHLA mit Ma-Co (DigiRemote 2030) zur Fernsteuer-Ausbildung der Containerbrückenfahrer.

Zurück an den Simulator: „Wenn man nur auf den Bildschirm schaut, verliert man allerdings etwas das Reale. Das könnte eine Herausforderung werden“, erwartet Kanschak. „Denn wenn ich mit dem Container irgendwo anecke, dann merke ich das oben auf der Containerbrücke sofort. Das rappelt und ruckelt. Das werde ich am Fernsteuerstand künftig nicht mehr in dieser Art mitbekommen.“

Dennoch freut sich der Hafendarbeiter auf seinen neuen Arbeitsplatz: „Das Fernsteuern macht mir Spaß - und ist viel ergonomischer.“ Etwas wird dem Brückenfahrer allerdings fehlen: „Die Aussicht von oben über den Hafen ist immer wieder schön, die habe ich im Simulator nicht.“

Den Laschern an Bord dagegen bleibt dieser Blick auch künftig erhalten, zumindest von den oberen Containerlagen aus. Wenn sie denn überhaupt Zeit dafür haben. ■

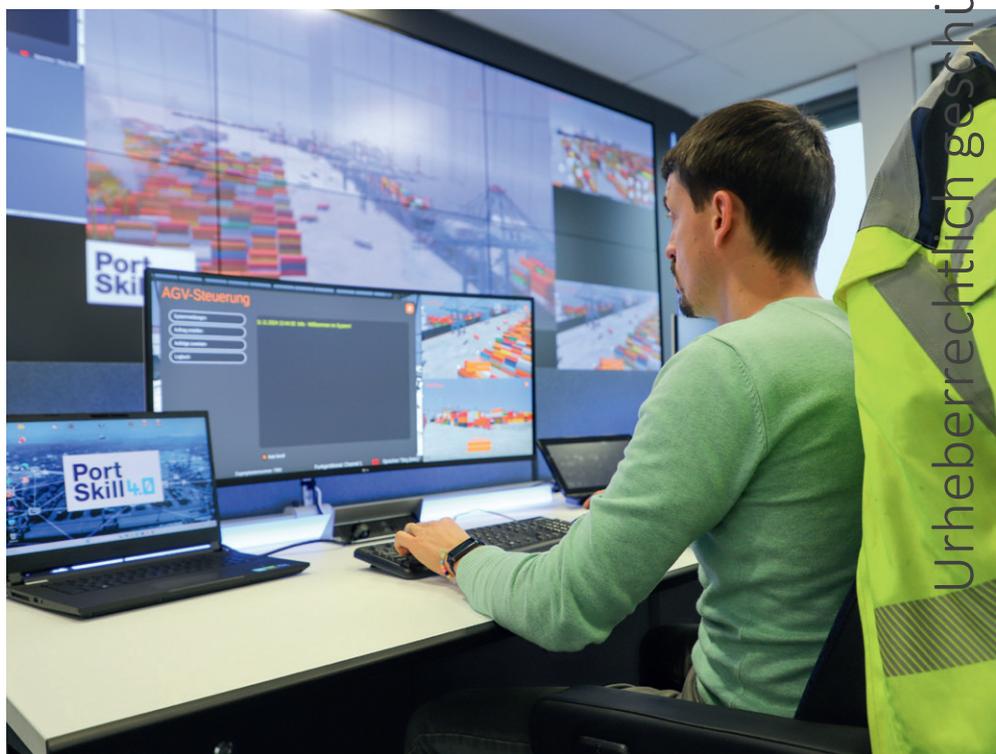
Behrend Oldenburg ist freier Fachjournalist mit Sitz in Hamburg.

5,686

Millionen TEU - die Frachteinheit TEU bezeichnet die Größe eines 20-Fuß-Containers - hat die HHLA im vergangenen Jahr an ihren Hamburger Containerterminals umgeschlagen.

Quelle: HHLA

Ein Joystick und virtuelle Bilderwelten: Im Trainingszentrum auf dem Containerterminal Altenwerder wird der Boxenumschlag im Büro simuliert. Schon bald soll daraus Realität werden.



Ihr Arbeitsplatz liegt im Neustädter Hafen in Bremen: Michaela Fraschke im Führerhaus eines Staplers auf dem Terminal.

Eine, die will, ist Michaela Fraschke. Sie arbeitet seit drei Jahren bei BLG Logistics im Neustädter Hafen in Bremen. Die BLG betreibt hier nach eigenen Angaben Europas größtes Terminal für Stück- und Schwergut sowie Projektladung. Der Neustädter Hafen verfügt über rund 450.000 Quadratmeter offene Lager- und Betriebsflächen sowie 240.000 Quadratmeter gedeckte Lagerflächen. Der Jahresumschlag liegt bei rund 1,4 Millionen Tonnen, etwa Maschinen und Anlagen, Stahl- und Forstprodukte.

Seit Michaela Fraschke vor einigen Monaten ihren Führerschein für den 52-Tonnen-Gabelstapler gemacht hat, gehören auch Windenergieanlagenteile mit Gewichten von bis zu 30 Tonnen zu ihrem Umschlaggut. Häufiger verlädt sie allerdings Papierrollen mit einem Stückgewicht von 2,5 bis 4 Tonnen vom Lager in den Lkw. Die Rollen sind so hoch, dass sie gerade eben aufrecht auf der Ladefläche platziert werden können. Und die Ware ist empfindlich, hier ist viel Fingerspitzengefühl erforderlich.

Bringt sie mit. Als Nächstes möchte sie Zugmaschinen fahren lernen, dann

SPASS AN DER ARBEIT

Das Wetter kann alles sein - sonnig, heiß, eisig oder hanseatisch verregnet. Es kann noch oder schon dunkel sein bei der Arbeit und oft ist der Tagesablauf vor Schichtbeginn unbekannt. Stapler fahren im Hafen muss man wollen.

VON KERSTIN ZAPP

die Reachstacker, dann die Hafenkräne. Für die müsste sie allerdings erst die dreimonatige Weiterbildung zur Hafenfacharbeiterin inklusive Handelskammerprüfung machen. Das würde sie gern tun, denn sie liebt ihren Job. Das fängt bei den abwechslungsreichen Aufgaben an und hört beim Arbeitsklima nicht auf. Draußen zu arbeiten, macht ihr nichts aus. Auch das Holz zu legen für große Packstücke ist okay für sie: „Ich habe immer körperlich gearbeitet, mag ich! Außerdem sieht man, was man schafft.“

Mit „immer“ meint die 44-Jährige ihre Ausbildung zur Kfz-Mechanikerin, später ihre Ausbildung zur Köchin und nach mehrjähriger Tätigkeit ihren Wechsel in ein

Logistikunternehmen. Dort erwarb sie ihren ersten Staplerführerschein und bewegte Waren in einer Halle: „Die Arbeit war gut, das Betriebsklima nicht.“ Nach fünf Jahren bewarb sie sich bei einer Leihfirma und kam als Staplerfahrerin zur BLG, wo sie nach drei Monaten übernommen wurde.

Was genau ihr gefällt, beschreibt Michaela Fraschke so: „Der Spaß an der Arbeit hört auch nach drei Jahren nicht auf. Selbst die, die schon sehr lange hier sind, kommen gern. Das wirkt sich auf das Betriebsklima und die erforderliche Teamarbeit aus. Und ich habe noch nie ein Unternehmen kennengelernt, das so auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden eingeht, etwa bei der Schichtenteilung. Man fühlt sich aufgehoben und aufgefangen. Und immer wird auf die Arbeitssicherheit geachtet.“ Für Michaela Fraschke ist der Hafen „ein unfassbar schöner Arbeitsplatz. Man kann sich hier gut hocharbeiten, auch als Quereinsteiger.“ ■

FACHOBERSCHULPRAKTIKUM? PFLICHT MIT CHANCE

Wer eine Fachoberschule besuchen möchte, benötigt einen Praktikumsplatz für ein Jahr. Und hat die Chance, einen tiefen Einblick in eine Branche zu erhalten. Mit dem weiteren Schulabschluss wachsen zudem die Ausbildungsmöglichkeiten.

VON KERSTIN ZAPP



Fotos: BLG Logistics, Koch International

Tom Eichler ist 16. Er hat sich nach Abschluss der mittleren Reife entschieden, eine Fachoberschule der Richtung Wirtschaft und Verwaltung zu besuchen. Seinen Praktikumsplatz hat er bei Koch International in Osnabrück gefunden. Die Heinrich Koch Internationale Spedition ist ein familiengeführtes Logistikunternehmen mit rund 850 Mitarbeitenden, das im Landverkehr auf der Straße und der Bahn ebenso zuhause ist wie im See- und Luftfrachtgeschäft und sich unter anderem mit Logistiklösungen für die Branchen Chemie, Industrie, Konsumgüter und Pharma beschäftigt.

Tom kommt drei Tage pro Woche ins Unternehmen und geht zwei Tage pro Woche in die elfte Klasse der Fachoberschule. Die zwölfte Klasse besteht nur aus theoretischem Unterricht und führt zu einer Prüfung, die bei Bestehen die Fachhochschulreife bescheinigt - umgangssprachlich Fachabitur genannt - und unter anderem auch ein Studium an einer Fachhochschule ermöglicht.

DVZ: Tom, warum hast Du Dich für ein Jahrespraktikum bei Koch International beworben?

Tom Eichler: Ich wollte in einem großen Unternehmen arbeiten, in dem ich mehrere Bereiche kennenlernen kann.

War Dir die Branche wichtig?

Ich konnte mir vor dem Bewerbungsgespräch nichts unter Logistik vorstellen, kannte niemanden, der in der Branche arbeitet. Bin aber von der Vielfältigkeit der Tätigkeiten hier begeistert.

Inwiefern?

Hier wechsele ich alle drei Monate die Abteilung, arbeite also in vier verschie-

denen Bereichen im Unternehmen. Und ich sitze hier nicht nur im Büro, sondern lerne auch in der Kontraktlogistik und im Umschlaglager die Logistik kennen.

Wie wirst Du als Praktikant im Unternehmen betreut?

Als wäre ich ein Azubi. Ich habe dieselben Einführungsveranstaltungen besucht wie die Azubis, die mit mir im Sommer 2024 angefangen haben, und spreche regelmäßig mit der Ausbildungsleiterin sowie den Ausbildungsbeauftragten in den einzelnen Abteilungen.

Was planst Du beruflich, wenn Du die Fachoberschulreife erreicht hast?

Das weiß ich noch nicht. Ich will danach erst einmal ein freiwilliges soziales Jahr machen. Dann mal schauen. Die Logistikbranche ist auf jeden Fall eine Option.

Farina Knies ist Ausbildungsleiterin bei Koch International. Sie hat dafür gesorgt, dass Jahrespraktikanten in verschiedenen Bereichen eingesetzt werden, um die Vielfalt der Logistikwelt kennenzulernen. Mit Erfolg: Eine Jahrespraktikantin des Jahrgangs 2023/24 fängt im Sommer ihre Ausbildung zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen im Unternehmen an.

Bei Bewerbern achtet sie zwar auch auf die Noten, „aber vor allem auf Fehlzeiten, Pünktlichkeit und die Bemerkungen zum Arbeits- und Sozialverhalten im Zeugnis. Außerdem müssen Kandidaten sich für Wirtschaft interessieren und mich im Gespräch menschlich überzeugen.“ ■

Kerstin Zapp ist freie Fachjournalistin mit Sitz in Hamburg.

Farina Knies betreut die Auszubildenden in verschiedenen Berufen sowie aktuell drei Jahrespraktikanten in Osnabrück. Tom Eichler gefällt die Vielfalt der Aufgaben bei Koch International.

Wie wird man eigentlich?

Fachlagerist (m/w/d)

- zweijährige duale Ausbildung plus Prüfung
- oder fünf Teilqualifizierungsmodule plus Prüfung

Fachkraft für Lagerlogistik (m/w/d)

- dreijährige duale Ausbildung plus Prüfung
- oder Ausbildung zum Fachlageristen und ein zusätzliches Jahr im kaufmännischen Bereich plus Prüfung
- oder sieben Teilqualifizierungsmodule plus Prüfung

Geprüfter Logistikmeister (m/w/d)

- berufliche Weiterbildung plus Meisterprüfung; die Teilnahme an einem Lehrgang - unterschiedliche Formen sind möglich - ist nicht verpflichtend
- möglich für Menschen mit erfolgreich abgeschlossener Berufsausbildung im Fachbereich Logistik oder mit mehrjähriger einschlägiger Berufserfahrung

Zur Identifizierung von Ware im Lager werden häufig Handscanner eingesetzt, wie Georg Koch hier einen benutzt. Mit dem Gabelstapler Lkw zu be- oder entladen, gehört ebenfalls zu seinen Aufgaben.



IM HERZEN DER LOGISTIK

Welche Berufsbilder gibt es im Lager?
Welche Karrieremöglichkeiten bieten sich?
Und warum sind Lager so wichtig für
Logistikunternehmen?

VON KERSTIN ZAPP

Ohne Lager geht es zumindest bei Dachser nicht. Zum Logistikunternehmen mit mehr als 37.000 Mitarbeitenden in 42 Ländern und an rund 380 Standorten gehören neben Umschlaglagern auch 163 Lagerhäuser (Warehouses). „Unsere Umschlaglager und Warehouses sind das Herz unseres Unternehmens. Viele unserer Services haben mit Lagerleistungen zu tun“, erklärt Carolin zum Felde, Consultant Recruiting & Onboarding Logistics Operatives. Entsprechend viele Menschen werden im Lager ausgebildet. In Deutschland (D), Österreich (A) und der Schweiz (CH) sind es derzeit 140 Fachkräfte für Lagerlogistik (auch genannt Betriebslogistikkaufleute (A), Logistiker EFZ (CH)) und 234 Fachlageristen (D) beziehungsweise Logistiker EBA (CH). Darüber hinaus erwerben einige Quereinsteiger aktuell Teilqualifikationen von Fachkräften für Lagerlogistik. Gleichzeitig durchlaufen viele angehende Speditionskaufleute und dual Studierende auch den Bereich Lager.



AUFSTIEG MÖGLICH

Als Lagerleiter werden meist Menschen mit Hochschulabschluss eingesetzt oder Personen, die an Personalentwicklungsmaßnahmen teilgenommen haben. Diese Maßnahmen werden von Dachser nach eigenen Angaben stark gefördert. Teamkoordinator oder Schichtleiter können über interne Weiterbildungen grundsätzlich alle Mitarbeitenden im Lager werden.

Carolin zum Felde erläutert auch den Unterschied zwischen Umschlaglagern und Warehouses: „Während in unseren Umschlaglagern die Waren vom Lkw geladen und für den Weitertransport neu zusammengestellt werden, findet im Warehouse die Lagerung bestimmter Güter unter anderem in Hochregalen statt. Insbesondere im Warehouse werden dabei größere Stapler genutzt. Zudem werden dort

auch individuelle Mehrwertdienstleistungen (Value Added Services) für Kunden umgesetzt. Dazu gehört etwa, dass Joghurts, die sortenrein auf Paletten bei uns ankommen, zu Mischpaletten mit diversen Geschmacksrichtungen zusammengestellt werden, bevor sie an Supermärkte ausgeliefert werden.“ Während Quereinsteiger und Fachlageristen überwiegend im jeweiligen Lagerbereich arbeiten, findet man Fachkräfte für Lagerlogistik auch im Büro. Speditionskaufleute arbeiten ebenfalls im kaufmännischen Bereich der Lager.

VIELE WEGE ZUM ERFOLG

Letztendlich seien die Strukturen bei Dachser durchlässig. Wer Karriere machen wolle, werde unterstützt. Ein Beispiel: die Ausbildung über Teilqualifizierungen. Mit ihnen können die Abschlüsse zum Fachlageristen und zur Fachkraft für Lagerlogistik in mehreren Schritten nachgeholt werden. Teilnehmen können Quereinsteiger, die mindestens 25 Jahre alt sind, keine Berufsausbildung haben oder seit mindestens vier Jahren nicht mehr in ihrem Beruf tätig waren und Deutschkenntnisse auf B2-Niveau nachweisen können. Wer mitmachen möchte, wird von Dachser für die Dauer der Theoriephasen freigestellt. Die Qualifikation wird von Dachser deutschlandweit und auch für Neueinsteiger angeboten. Die Theorie findet vor Ort beim Partner WBS Training im digitalen Klassenzimmer oder online statt, je nach Standort.

Gefragt nach ihrem Tipp für junge Menschen auf dem Weg ins Berufsleben, antwortet Carolin zum Felde: „Nutzt die Möglichkeit, schon während der Schulzeit Praktika zu machen, besucht Azubimesse und nehmt Beratungsangebote etwa von der Agentur für Arbeit an. Und lasst Euch von Absagen nicht entmutigen!“ ■

GEORG SORGT FÜR BEWEGUNG IM LAGER

Einer, der alles richtig gemacht hat und seit seinem Hauptschulabschluss 2024 bei Dachser in Langenhagen zum Fachlageristen ausgebildet wird, ist Georg Koch, 16 Jahre alt. Nach einem Schulpraktikum bei einem Logistikunternehmen war ihm klar, dass er in dieser Branche arbeiten möchte. Dann hat er noch eines bei Dachser gemacht und sich endgültig entschieden.

DVZ: Georg, was hat Dich an der Ausbildung zum Fachlageristen gereizt?

Georg Koch: Ich möchte gern etwas in der Welt bewegen und betätige mich gern körperlich.

Was gefällt Dir am besten an Deiner Ausbildung?

Am meisten mag ich die Tätigkeit in der Verladung. Hierbei begeistert mich, dass ich am Ende eines Arbeitstags schnell feststellen kann, wie viel ich geleistet habe. Je effizienter ich arbeite, desto mehr.

Und was gefällt Dir an Deinem Ausbildungsbetrieb?

Der offene und ehrliche Austausch zwischen den Mitarbeitenden und Tutoren im Transitterminal.

Welche Pläne hast Du beruflich für die Zeit nach der Lehre?

Ich interessiere mich zusätzlich für eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer bei Dachser. Bei diesem Beruf kann ich später meine Erfahrungen als Fachlagerist gut einbringen.

Hast Du einen Tipp für Leute auf der Suche nach einem Ausbildungsplatz?

Nutzt die verpflichtenden Schulpraktika, um Euch ein Bild von der Arbeitswelt zu machen. Seid engagiert und macht auch freiwillig weitere Praktika, um in mehrere Berufe hineinzuschnuppern. Legt los und bewirbt Euch einfach!

Abfüllen, lagern, Proben ziehen: Sebastian Kuhn ist ein Quereinsteiger, der aus dem Einzelhandel in die Fassabfüllung für harmlose Produkte und Gefahrgut der Hoyer Group gekommen ist. Auf den Schutz von Menschen und Umwelt wird auch in dieser Anlage größter Wert gelegt. Entsprechend wichtig sind regelmäßige Schulungen, diverse Sicherheitsvorkehrungen und die persönliche Schutzausrüstung.

SICHERHEIT BRAUCHT EXPERTEN

Gerade Gefahrgüter erfordern kluge Köpfe und zupackende Hände, damit sie sicher unterwegs sind. Ein Rundgang bei einer Fachspedition zeigt, wie vielfältig die Aufgaben sind und somit die Qualifikationen der Menschen im Unternehmen sein müssen.

VON UTA FUCHS

Karriere mit Gefahrgut? Das wird wohl nur wenigen Menschen in die Wiege gelegt. Doch wer in der Logistik sein Auskommen sucht, wird immer wieder auf diese Möglichkeit stoßen. Zum Beispiel bei der Hoyer Group, einem Spezialisten für den Transport und das Handling von Flüssiggütern wie Lebensmitteln, Gasen, Mineralölen und chemischen Produkten. In Tankcontainern, Tankaufliegern und kleinen Intermediate Bulk Containern (IBC) werden die Produkte, zum großen Teil Gefahrgüter, auf Straße, Schiene und über See befördert.

GEFAHRGUTBEAUFTRAGTER

Lutz Kahlen hat den Job, an den viele beim Thema Gefahrgut zuerst denken: Er ist der Gefahrgutbeauftragte der Hoyer Group für Deutschland - und ein klassischer Quereinsteiger. Nach einer Zeit als Lkw-Mechaniker bei der Bundeswehr lernte er Groß- und Außenhandelskaufmann in einer Lkw-Werkstatt, arbeitete

dann als Disponent und stieg zum Fuhrparkleiter auf. Als der damalige Gefahrgutbeauftragte in Rente ging, nutzte er die Chance, machte die IHK-Fortbildung zum Gefahrgutbeauftragten und übernahm 2015 die Stelle. Bei Hoyer schult Lutz Kahlen alle Mitarbeiter, die mit Gefahrgut zu tun haben. Er ist in vielen Bereichen involviert, redet bei der Anschaffung von Zugmaschinen und Chassis genauso mit wie bei der Entwicklung von Computersystemen, die Gefahrgutinformationen abbilden müssen. Zudem überwacht er etwa die Einhaltung der Vorschriften für die Gefahrgutbeförderung, erstellt einen Jahresbericht zum Thema, hält eventuelle Unfälle, Zwischenfälle oder Verstöße fest, die während der Beförderung gefährlicher Güter oder während des Be- oder Entladens festgestellt wurden, und berät alle Bereiche des Unternehmens. Für ihn ist das Besondere an seinem Job: „Ich darf mir alles anschauen und überall mitreden.“

DISPONENTIN

Auch die Personaldisponenten wie Sabine Scholz, gelernte Bürokauffrau, werden jährlich zum Thema Gefahrgut geschult. Sie verantwortet als Dispatching Coordinator die Fahrereinteilung für einen Großkunden in Deutschland im Bereich Gase. Zusammen mit ihren drei Teamkollegen ist sie die erste Ansprechpartnerin für knapp 190 Fahrerinnen und Fahrer der Gase-Flotte. Ein großer Teil der täglichen Arbeit ist die Schichtplanung. „Wir haben einen sehr guten Draht zu den Fahrern. Falls ich spontan für einen Einsatz jemanden brauche, dann sind die Jungs und die vier Fahrerinnen im Gase-Team für mich da“, berichtet sie. Eine ebenso wichtige Aufgabe ist, 24/7 für das Fahrpersonal erreichbar zu sein. „Im Idealfall bleibt das Telefon stumm. Aber bei Krankheitsfällen oder einem Unfall ist es wichtig, dass immer jemand reagieren kann. Zu jeder Tages- und Nachtzeit.“ Zum Ar-



Foto: Hoyer Group

beitsalltag von Sabine Scholz gehören auch unangemeldete Fahrerkontrollen an den Standorten. Hier stellt sie sicher, dass die Fahrer die richtige persönliche Schutzausrüstung tragen, alle Papiere ordnungsgemäß vorliegen und das Fahrzeug im besten Zustand ist.

FAHRERTRAINER UND KONTROLLEUR

Dirk Vogel verdiente sich schon als Schüler etwas Geld dazu, indem er Lkw wusch. Dann studierte er Chemie. Doch die Liebe zu den Lkw ließ ihn nicht los und ein Industriepraktikum führte ihn in die Logistik. Nach dem zweiten Staatsexamen, also als „fertiger Chemielehrer“, stieg er als Fahrertrainer ein. Erst machte er die Fortbildung zum Gefahrgutbeauftragten, dann folgte die Ausbildung zum Fahrertrainer. Er reist an alle deutschen Unternehmensstandorte und kontrolliert auch mal unangemeldet Fahrer und Fahrzeuge der Gasflotte. „Es kann schon mal passieren, dass ich auf der Autobahn eines unserer Fahrzeuge herauswinke und am nächsten Rastplatz alles kontrolliere“, so Vogel. Oder er springt ein, wenn dringend ein Fahrer benötigt wird. Den notwendigen ADR-Schein zusätzlich zum Führerschein hat er.

Studierte Chemiker gibt es im Unternehmen einige, etwa als Commercial Chemists. Zu ihren Kernaufgaben gehört die Pflege der Produktdatenbanken, die die Sicherheitsdatenblätter von Chemikalien enthalten. Denn jeder Erzeuger hat seine eigene Rezeptur und entwickelt seine Produkte weiter. Immer wieder muss geprüft werden, welches Transportmittel zum Produkt passt. Es gibt etwa unterschiedliche Innenauskleidungen und Beschichtungen der Tanks, die chemische Reaktionen mit dem Metall verhindern. Die Chemiker sind daher zusätzlich Spezialisten in Materialwissenschaften und Gefahrgutrecht.

Auch Sabine Eisner, die als Head of SHEQ - Safety, Health, Environment und Quality - für die Gasstandorte des

Unternehmens in Deutschland und sieben weiteren europäischen Ländern verantwortlich ist, hat Chemie studiert. Sie sorgt für maximale Sicherheit bei Equipment, Prozessen und am Arbeitsplatz. Dazu gehört unter anderem, im Rahmen des täglichen Qualitätsmanagements Fahrverhaltensprotokolle auszuwerten und bei Schwachstellen zu reagieren - damit es erst gar nicht zu Zwischenfällen kommt.

FAHRERIN

Wasserstoff ist ein extrem sensibles Gut, das gasförmig unter einem Druck von mindestens 200 Bar in Behälter gefüllt, transportiert und entladen wird. Entsprechend hoch sind die Sicherheitsauflagen. Natürlich werden Fahrer für den Umgang mit Wasserstoff speziell geschult. Wie Dörte Witt. Sie beliefert Kunden in Norddeutschland und hat ihren Lkw-Führerschein als junge

Frau für die Landwirtschaft gemacht, dann Jahre in der Pflege gearbeitet. Vor neun Jahren hat sie umgesattelt, erst als Fahrerin für Stückgut, nun für Wasserstoff. Die Bilanz der Quereinsteigerin: „Das Beste, was mir je passiert ist. Ich bin gerne unterwegs, liebe die Abwechslung, habe mehr geistige als körperliche Anstrengung - und nie Wartezeiten beim Be- und Entladen.“ Sie muss mit dem Kopf immer voll dabei sein, mit Sorgfalt und Umsicht arbeiten. „Es gibt sehr viele Ventile, Gasdruck- und Messanlagen, die man im Auge behalten und in der richtigen Reihenfolge bedienen muss.“

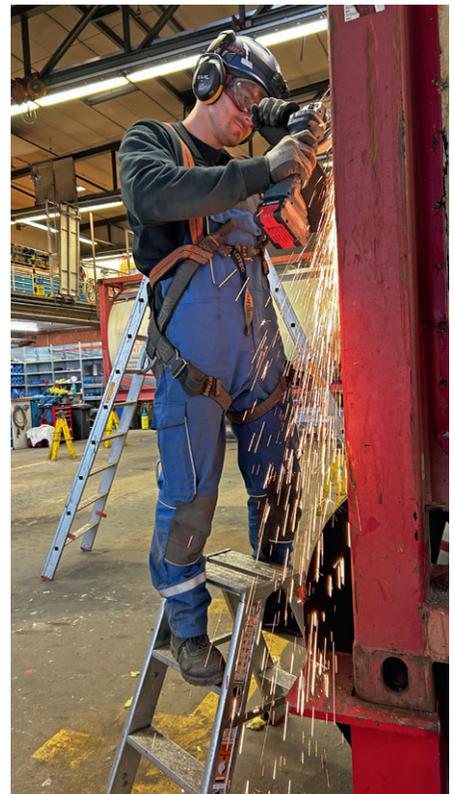
MANAGER SERVICE NETWORK

An Depots werden Tanks gereinigt, gelagert, gewartet und repariert. Ruben Ottliczky, Senior Manager Service Network und ausgebildeter Kfz-Mechaniker, ist mit seinem Team für den weltweiten Einkauf von Depotleistungen zuständig. „Egal, welcher Auftrag vergeben wird: Wir prüfen immer, ob dieser vor Ort nach dem gültigen Gefahrgutrecht und unseren Regularien abgewickelt werden kann.“



**Oberstes Gebot:
Die Container
müssen sicher
sein.**

Marlow Hadenfeldt,
Schlosser bei Hoyer



Bei der Tankreinigung (oben) ist vieles zu beachten: So ist nicht jedes Reinigungsmittel für jedes zuvor beförderte Produkt geeignet. Marlow Hadenfeldt (unten) arbeitet als Schlosser in der Containerwerkstatt.

REINIGER

Am Depot in Hamburg, das zur Hoyer-Tochter Cotac Europe gehört, ist Majid Taheri Vorarbeiter der Tankreinigung. Der Iraner kam 2015 nach Deutschland, arbeitete erst über eine Zeitarbeitsfirma für Cotac und fing dort vor acht Jahren fest an. Seine Kollegen und er sind im Schichtbetrieb für die Innenreinigung und Außenwäsche von Tankcontainern und IBC zuständig. Ein anderes Aufgabenfeld hat David Schmitz, Supervisor Reinigung und gelernter Autoglasler: Er delegiert Mitarbeitende und überwacht permanent, ob bestimmte Stoffe vor Ort gereinigt werden dürfen. Wenn es zu den Ladedokumenten der Fahrer Rückfragen gibt, nimmt er auch Kontakt zu den Kunden auf, um auf der sicheren Seite zu sein.

METALLTECHNIKERIN

Kimberly Jolina Kies hat bei einem Praktikum die Werkstatt von Cotac mit ihren vielseitigen Aufgaben kennengelernt. Sie startete nach ihrem erweiterten Realschulabschluss ihre Ausbildung als Fachkraft der Metalltechnik in Richtung Montagetechnik in Hamburg. Montags und dienstags ist Berufsschule, von Mittwoch bis Freitag ist sie in der Werkstatt anzutreffen. Ob Reparaturen an Tankcontainern, Checks oder die Vorbereitung der Tanks für die regelmäßigen-Prüfungen ähnlich dem TÜV - überall ist sie mit dabei und darf als Auszubildende im zweiten Lehrjahr oft eigenständig arbeiten. Schweißen macht ihr besonders viel Spaß. „Meine Arbeit ist sehr wichtig. Ein defekter Tankcontainer im Außeneinsatz könnte viel Schaden anrichten.“

KEY ACCOUNT MANAGER

Kein Gefahrgutexperte ist Malte Meier, Key Account Manager Global Sales. Der ausgebildete Schifffahrtskaufmann und Verkehrsfachwirt bringt die Interessen der Kunden mit den Gefahrgutexperten der Hoyer Group zusammen, ob Reiniger, Gefahrgutbeauftragter oder Chemiker. Jeder Kundenwunsch wird geprüft, um von der Verladung bis zur Behälterreinigung eine rundum sichere Leistung bieten zu können. ■

Uta Fuchs ist freie Journalistin mit Sitz in Ratzeburg.



Kimberly Jolina Kies (oben) ist von der Vielfalt der Aufgaben der Werkstatt begeistert. Hier prüft sie die Sicherheit der Trittstufe auf einem Tank. Dörte Witt (unten) trägt bei Wasserstofftransporten spezielle, vor den Folgen von Explosionen schützende Kleidung. Mit der Technik am Behälter kennt sie sich aus.





*Oben:
Teambesprechung
vor der digitalen Karte von
TransNET, die alle internationalen
TransFER-Verbindungen und
Streckenkombinationen von RCG zeigt.
Logistiker sollten das Auge fürs Wesentliche
besitzen und Spaß am Planen haben.
Rechts: Anna Wagners Arbeitsplatz als
Fahrdienstleiterin ist die Betriebsführungs-
zentrale Wien. Insgesamt beschäftigt
ÖBB-Infrastruktur rund 2.500
Fahrdienstleiter.*

LOGISTIK MACHEN – WARUM NICHT BEI EINER BAHN?

Die Bahnlogistik bietet viele spannende Ausbildungs- und Arbeitsmöglichkeiten, ob gewerblich, auf dem Zug oder kaufmännisch

VON WILFRIED SCHNEIDER

Bahn? Es gibt weit mehr Bahnen als die DB. „Bei der Rail Cargo Group (RCG) steht Internationalität stark im Vordergrund, denn als Bahnlogistiker sind wir in 18 Ländern bis nach Asien präsent“, erklärt Unternehmenssprecherin Maria Magdalena Pavitsich von der ÖBB-Holding. Auch ausgebildet wird nicht nur in Österreich, sondern beispielsweise auch in Deutschland. Die RCG ist mit rund 6.000 Mitarbeitenden das Gütertransportunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).

Die meisten Bahnlogistikprozesse für den Gütertransport und den Umschlag an den Terminals werden von klassischen „Logistiker*innen“ wie Speditionskauffleuten und Speditionslogistikern – Absolventen einer zusätzlich zum Speditionskaufmann in Österreich eingeführten dreijährigen kaufmännischen Ausbildung – als Zug-Dispositionen, Produktmanager und Verkehrsplaner organisiert. „Aber auch Abteilungen wie Prozess- und Projektmanagement, Sales, Digitalisierung oder sogar Legal sind in logistische Aufgaben eingebunden“, sagt Maria Magdalena Pavitsich. „Sie beschäftigen sich alle mit der Optimierung von Transportprozessen.“

Damit Güterzüge auf dem Schienennetz aber überhaupt regelmäßig und pünktlich verkehren, sind der Verschub am Rangierbahnhof und die Betriebsführung im Schienennetz essenziell. Den Verschub – also das Zusammenstellen von Wagen mit dem gleichen (Zwischen-)Ziel zu Güterzügen an den Zugbildungsstellen der Verschubknoten, die dann an einem Endknotenpunkt auf den Rangiergleisen für die Verteilung wieder auseinandergenommen werden – übernehmen sogenannte Verschieber und Rangiermitarbeiter. Sie prüfen auch die Kupplungen und führen eine Bremsprobe durch, ohne die kein Zug abfahren darf. Wagenmeister un-

tersuchen die Züge auf ihre Fahrtauglichkeit, melden Fehler und beheben kleinere Mängel zuverlässig und kenntnisreich selbst.

VIELFÄLTIGE AUFGABEN

Die Züge fahren dürfen Eisenbahner im Betriebsdienst beziehungsweise Triebfahrzeugführer, die als Verschublokführer oder Lokführer auf der Strecke arbeiten. Wo und wie entscheiden die Fahrdienstleiter. Sie arbeiten als Betriebskoordinatoren, Notfallkoordinatoren, Produktionsvorbereiter Plan, Produktionsvorbereiter Ad-Hoc, Zuglenker sowie im Stellbereich und in der Kundeninformation in den fünf Betriebsführungszentralen der ÖBB und auf vielen Bahnhöfen. Fahrdienstleiter disponieren und steuern die Züge auf den ihnen zugewiesenen Streckenbereichen im ÖBB-Netz. Sie sind Ansprechpartner für die Verkehrsleitzentrale und koordinieren die Züge sowohl im Planverkehr als auch bei Abweichungen aufgrund von Störungen, besonderen Ereignissen oder sonstigen externen Einflüssen. Im Störungs- und Notfallmanagement sind sie zudem Ansprechpart-

Wie wird man eigentlich?

Fahrdienstleiter (m/w/d)

In Deutschland wird die 2,5 bis 3,5 Jahre dauernde duale Ausbildung zum Eisenbahner im Fachbereich Zugverkehrssteuerung angeboten. Quereinsteiger mit abgeschlossener Ausbildung werden mehrere Monate lang geschult. In Österreich gibt es nur den Einstieg über eine bereits abgeschlossene anderweitige Berufsausbildung und ÖBB-interne Schulungen. Allen gemeinsam ist, dass ein Eignungstest bestanden werden muss.

Speditionslogistiker (m/w/d)

Weitere Informationen zum Beruf des Speditionslogistikers unter www.beruflexikon.at





Samira Chudra (links) fährt als Triebfahrzeugführerin für die RCG. Christina Krobath (unten) arbeitet als Verschiebleiterin am Zentralverschiebebahnhof Fürtitz in Villach in Kärnten.

373.581

Güterzüge der RCG führen im Jahr 2024 innerösterreichisch und grenzüberschreitend auf dem österreichischen Streckennetz von ÖBB-Infrastruktur.

Quelle: ÖBB-Holding

ner für die Blaulichtorganisationen. Werden kurzfristig Trassen für außerplanmäßige Züge oder Umfahrungen benötigt, organisieren sie diese ebenfalls.

In ebenso kompetenten Händen sind die Güter an den Terminals, wo sich die Kolleginnen und Kollegen um den Umschlag und die reibungslose Koordination zwischen Verladern, Spediteuren, Operateuren, Reedereien und Eisenbahnverkehrsunternehmen kümmern. Hier arbeiten beispielsweise Auftrags-sachbearbeiter, Disponenten, Kranführer, Containerstaplerfahrer und Metallfacharbeiter, die Transportmittel reparieren. Intern kümmern sich Betriebslogistikkaufleute darum, dass alle benötigten Materialien in den Werkstätten, Betriebsleitzentralen, Bahnhöfen und Zügen jederzeit in passender Qualität und Menge verfügbar sind. Ihre Ausbildung entspricht jener der in Deutschland ausgebildeten Fachkräften für Lagerlogistik.

EIGENES AUSBILDUNGSZENTRUM

Die ÖBB bilden ihre Fachkräfte zu einem großen Teil in internen Bildungseinrichtungen aus wie dem Bildungscampus der ÖBB in St. Pölten. Konzernweit werden 26 Lehrberufe angeboten, darunter die Ausbildung zur Speditionskauffrau/zum Speditionskaufmann in der RCG, wo seit dem Jahr 2000 rund 800 junge Menschen ihren Lehrabschluss erwarben. Aktuell arbeiten bei der RCG öster-

reichweit mehr als 100 Speditionslehrlinge. Mit Zusatzprogrammen wie Erasmus werden auch Praktika in ganz Europa angeboten, bei denen die Auszubildenden die ÖBB-Jobs im Ausland kennenlernen können. Im Laufe der Jahre haben sich viele Karrieren bis hin zu Experten- und Führungsfunktionen entwickelt, die im Rahmen einer Lehre bei der RCG begonnen haben.

KLIMALOGISTIKER VON MORGEN

„Wir bilden in der Rail Cargo Group die Klimalogistiker*innen der Zukunft aus.“ Laut Maria Magdalena Pavitsich verursachen Gütertransporte auf der Schiene gegenüber solchen auf der Straße deutlich geringere Lärmemissionen, Luftverschmutzungen und Energieverbräuche. Unter dem Aspekt von Klima und Nachhaltigkeit sei etwa der Lehrberuf Speditionskaufmann/-frau auch ein sinnstiftender Job, denn Know-how in der Bahnlogistik werde in Zukunft in der gesamten Logistikkette noch stärker nachgefragt werden. „Wer bei der RCG eine Ausbildung und später einen Job macht, leistet daher auch einen wichtigen Zukunftsbeitrag für Wirtschaft, Gesellschaft und das Klima.“ Das gelte im Übrigen natürlich nicht nur für Speditionskaufleute. ■

Wilfried Schneider ist freier Journalist mit Sitz in Wien.





Die Seifert Logistics Group ist mehr als nur ein Arbeitgeber – wir sind ein dynamisches, innovatives Familienunternehmen. Seit unserer Gründung im Jahr 1947 haben wir uns zu einem europaweit führenden Transport- und Kontraktlogistikdienstleister entwickelt. Täglich disponieren wir Teil- und Komplettladungen und bewirtschaften Logistikflächen für unterschiedlichste Branchen wie Automotive, Chemie, Baustoffe, Papier, Konsumgüter und die Pharmaindustrie.



ENTWICKLUNG & PERSPEKTIVE

Dein Einstieg bei Seifert: Intensive Betreuung, Eigenverantwortung, Expertenwissen sammeln, Teamgeist erleben und eine Perspektive für die Zukunft.

WERDE LOGISTIKER (M/W/D)!

Bewerbenden bieten wir ein breites Spektrum an Entwicklungsmöglichkeiten: Neben den branchentypischen Ausbildungsberufen im Logistik- oder Speditionsbereich sowie in der IT und Digitalisierung gibt es auch für Duale Studierende (m/w/d), Berufserfahrene (m/w/d) und High Performer (m/w/d) genügend Freiraum, um ihre individuellen Fähigkeiten weiterzuentwickeln.

3.500 Mitarbeitende, mehr als 45 Standorte, europaweit in der Logistik unterwegs: täglich neue Herausforderungen sind hier nicht ausgeschlossen! Wir sind auf der Suche nach Logistikhelden, die gemeinsam mit uns neue Wege gehen und Herausforderungen in Chancen verwandeln.



Überraschungstalent?
Jetzt initiativ bewerben!



Es ist Ende 2023, als dieser Auftrag kommt: Transport eines Trafos von Bad Honnef am Rhein nach Landesbergen an der Weser. Eigentlich normales Geschäft für Daniel Köder. Aber diese Tour ist ihm auch heute noch sehr präsent. Das liegt nicht am Gewicht der Fracht - immerhin 252 Tonnen. Dabei dürfen Lkw auf deutschen Straßen und Autobahnen in der Regel maximal 40 Tonnen wiegen. Aber der 28-Jährige hat schon die Beförderung deutlich schwererer Lasten organisiert. Denn der gelernte Speditionskaufmann arbeitet als Projektmanager für Schwertransporte. Das sind all jene Ladungen, deren Abmessungen und Gewichte über die zulässigen Werte hinausgehen.

Daniel Köders Transportgüter sind folglich nicht Paletten mit Elektronikware, von denen 30 bequem auf einen 40-Tonner passen. Es sind übergewichtige Transformatoren, überdimensionierte Kabelrollen oder überlange Gastanks. Beschäftigt ist der Manager seit zehn Jahren bei der auf Schwer- und Sondertransporte spezialisierten Spedition Kübler mit Hauptsitz in Michelfeld bei Schwäbisch-Hall. Köder zieht neben der Straße immer auch Wasser- und Schienenwege für die Aufträge in Betracht. Für Bahntransporte hat Kübler ein eigenes Tochterunternehmen gegründet, Kübler Heavy Rail.

An die Bahn denkt der Projektmanager sofort, als er sich an die Planung macht. Denn das Werk von Hitachi-Energy in Bad Honnef, in dem der wuchtige Trafo hergestellt wurde, hat einen Gleisanschluss. Mit dem Zug käme der Trafo mit einem kurzen „Nachlauf“ auf der Straße bis ans Ziel.

Für die Genehmigung der geplanten Strecke auf der Schiene ist die Tochter der Deutschen Bahn (DB), DB

InfraGo, zuständig. „Wie lange, glauben Sie, dauert so eine Prüfung der von uns ausgetüftelten Schienenroute?“, fragt er und gießt sich im Konferenzraum des Kübler-Schwertgut zentrums in Mannheim Wasser ins Glas. „Drei bis vier Monate, manchmal auch länger“, beantwortet er seine Frage selbst. „Und vier bis fünf Wochen vor dem geplanten Transportbeginn bekamen wir eine Absage von der Bahn. Die hatten im Ruhrgebiet, bei Datteln, eine Brücke ausgemacht, über die wir nicht fahren durften.“

INTERMODAL UNTERWEGS

Damit waren wochenlange Planungen für die Katz. Und das ist der Grund, warum der Profi diesen Transport noch immer im Kopf hat: „Ich war stinkesauer.“ Denn er musste „nicht nur ein komplett neues Konzept erarbeiten“ - er musste auch „nach Monaten dem Kunden verklickern, dass die zugesagten Liefertermine nicht zu halten waren.“

Im zweiten Anlauf entschied sich Daniel Köder, auf dem Wasserweg - via Rhein, Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal - die marode Eisenbahnbrücke zu umfahren. Dem war der Tipp eines Kollegen vorausgegangen, dass man im westfälischen Lünen den Trafo vom Datteln-Hamm-Kanal auf die Schiene umladen könne. Ein Glücksfall, denn „geeignete Umschlagplätze sind in Deutschland schwer zu finden“, weiß er.

Der Plan hatte zwei Haken: Bad Honnef liegt zwar am Rhein, hat aber keinen Hafen. Deshalb musste der Schwergutexperte einen Ponton organisieren. Über eine stabile Rampe wurde der Trafo inklusive Tieflader, mit dem die Fracht ans Ufer gebracht worden war, auf den Ponton

verladen. Der wiederum wurde dann per Schubschiff flussabwärts befördert. Kaum hatte Daniel Köder das Problem des fehlenden Hafens gelöst, tauchte das nächste auf: Da der Ponton kaum Tiefgang hatte, konnte der Transport zwar die Rheinbrücken passieren, nicht aber alle Brücken unterfahren, die über die Kanäle führen. Der Trafo war zu hoch. Deshalb musste er im Krefelder Hafen auf ein Binnenschiff umgeladen werden, dessen größerer Tiefgang die Kanäle für diesen Transport erst nutzbar machten. Glücklicherweise war der Kai im Zielhafen Lünen stabil genug für den schweren Raupenkran, der den Trafo dort vom Schiff auf einen Spezialwaggon, einen sogenannten Schnabelwagen, hieven konnte.

Er erwähnt nur nebenbei, dass die Hafenschiene in Lünen den dortigen Stadtwerken gehört, was für die Fahrt bis zum Übergabebahnhof an das DB-Netz weitere Genehmigungs- und Abstimmungsverhandlungen notwendig machte. Danach ging es endlich über die Schienen der Hafenschiene, dann auf dem Netz der DB und zum Schluss auf einem Spezialfahrzeug namens Straßenkesselbrücke ins Umspannwerk Landesbergen. Transportdauer insgesamt: knapp drei Wochen. „Das war noch gut, es kann auch Monate dauern“, winkt er ab. Genehmigungen jeglicher Art brauchen viel Zeit.

Daniel Köder wollte immer in die Logistik - und hat es nie bereut: „Es hat von Anfang an Spaß gemacht.“ Und auch, wenn es bei der Ausarbeitung des Trafo-Transports nach Landesbergen damals „Tage gab, an denen Du dachtest, was machst Du hier“, gehe er immer noch gern zur Arbeit, um die nächste Herausforderung zu meistern. ■

SCHWERTRANSPORTPLANER BEHALTEN DIE NERVEN

Einen 252 Tonnen wiegenden Trafo von A nach B zu bringen, ist keine große Sache für einen Profi. Dabei ist allerdings deutlich mehr zu organisieren als bei handlichem Stückgut oder Containern.



Um Schwergut auf der Schiene befördern zu können, sind besondere Waggons erforderlich. Kübler verfügt über entsprechendes Equipment.

Daniel Köder (rechts) plant einen weiteren Schwertransport in seinem Büro bei der Kübler Spedition.

Was machen eigentlich?

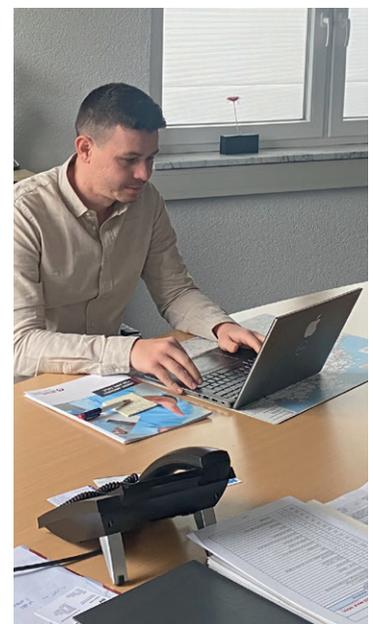
Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung

Art und Dauer der Ausbildung:

Duale Berufsausbildung, drei Jahre, kann verkürzt werden

Tätigkeit:

Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung gelten als Architekten des Transports. Sie organisieren Versand, Umschlag und Lagerung von Gütern. Sie überwachen das Zusammenwirken aller an einer Logistikkette Beteiligten vom Versender über Fracht-, Verkehrs- und Umschlagunternehmen, Lagerbetreiber und Versicherungsunternehmen bis hin zum Endkunden. Zudem beraten und betreuen sie Kunden bei der Wahl des Transportmittels, der Route und der Verpackung. Sie kalkulieren Preise, arbeiten Angebote aus, bereiten Verträge vor, kümmern sich um den Versicherungsschutz, beauftragen Transportunternehmen und besorgen alle erforderlichen Fracht- und Zollpapiere. Sie bearbeiten Reklamationen, nehmen Schadensmeldungen entgegen und kümmern sich um die Regulierung von Schäden. Ist ein Auftrag abgewickelt, rechnen sie die Leistungen ab. Sie weisen Zahlungen an und bearbeiten Vorgänge des Mahnwesens. Weitere Informationen: **web. arbeitsagentur.de/berufenet**





WENN JEDE SEKUNDE ZÄHLT

Ob Organe oder Ersatzteile - das Team von Anytime meistert eilige Transporte rund um die Uhr und weltweit

VON NICOLE DE JONG

Die Uhr tickt. Es ist mitten in der Nacht, als Dennis Münz das entscheidende Signal erhält: Eine Herzklappe muss aus dem Ausland nach Berlin transportiert werden - so schnell wie möglich. Ein Baby wartet in der Charité auf die Operation, jede Minute zählt. Münz hat heute Nachtdienst bei MBS Anytime. Doch egal, ob tags oder nachts, es ist immer eilig. Dies ist allerdings kein gewöhnlicher Auftrag, sondern ein Wettlauf gegen die Zeit. „Das sind die Aufträge, die wirklich aufregend sind, weil Leben an ihnen hängt“, sagt der 28-Jährige.

Der Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung arbeitet seit vier Jahren bei Anytime, einem speziellen Bereich von MBS Logistics mit Hauptsitz in Köln. Das Team hat sich auf zeitkritische Logistikdienstleistungen spezialisiert - rund um die Uhr, sieben Tage die Woche, 365 Tage im Jahr. „Wo auch immer auf der Welt ein Notfall eintritt, kommen wir ins Spiel. Wir haben jeden Tag etwas Neues, kein Standardgeschäft - Kunden kommen nur dann auf uns zu, wenn's wirklich superdringend ist“, erklärt Dennis Münz, der bei Anytime im operativen Team arbeitet.

Große Mengen Speiseeis mit dem Logo eines Rennstalls müssen per Kurier an die Formel-1-Strecke in Spanien geliefert werden? Kein Problem. Der Pokal der Fußball-Europameisterschaft muss von A nach B gebracht werden? Wird persönlich erledigt, inklusive aller erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen. Ein anderes Mal müssen Autoteile blitzschnell aus einem Lkw, der im Stau steht und daher nicht pünktlich sein kann, ans Band des Herstellers gebracht werden. Anytime organisiert kurzerhand einen Helikopter und plant die notwendige Landung auf einer Wiese neben der Autobahn inklusive Genehmigung - ein logistisches Meisterstück.

JEDES DETAIL MUSS STIMMEN

Die Anforderungen in der zeitkritischen Logistik sind hoch. Kunden erwarten nicht nur Geschwindigkeit, sondern auch Präzision. Besonders im Pharma-Bereich ist das entscheidend. Anytime liefert zum Beispiel Spenderorgane oder Blutkonserven direkt in Krankenhäuser. Organe dürfen etwa an der Handgepäckkontrolle am Flughafen nicht geröntgt werden - jedes Detail muss stimmen. Blut- und Urinproben von Leistungssportlern transportiert der Dienstleister in eines der weltweit fünf anerkannten Prüflabore. „Wir

bringen Ersatzteile oder dringend benötigte Maschinenkomponenten zu Produktionsanlagen - unsere Kunden wissen, dass sie sich auf uns verlassen können“, sagt er.

Der Erfolg von Anytime basiert auf einem eingespielten Team, das rund um die Uhr einsatzbereit ist - von der Früh- über die Mittel- bis zur Spätschicht, die dann in der Nacht Bereitschaft hat. Die Übergabe zwischen den Schichten ist essenziell: „Unser Vorteil ist unser Wissen vorab, da wir immer genau über alle Sendungen informiert sind. Wir schauen, wo könnte etwas passieren oder wo sind Abflüge, die wir beobachten müssen, damit nichts schief geht.“

LANGeweile GIBT ES NICHT

Die Arbeit ist anspruchsvoll, aber auch lohnend - nicht nur emotional, sondern auch finanziell. „Dadurch, dass die Sendungen eilig sind, ist das Preissegment höher und spiegelt sich dann in den Gehältern für die Mitarbeiter wider“, berichtet Barbara Moll, Anytime Managerin. Seine berufliche Laufbahn hat Münz beim Paketdienstleister UPS Supply Chain Solutions begonnen, später wechselte er zu einem kleineren, auf Luftfracht spezialisierten Unternehmen. „Über Kollegen bin ich auf Anytime aufmerksam geworden“, erzählt er. Den Wechsel bereut er nicht.

Wer bei Anytime anfängt, wird direkt ins kalte Wasser geworfen - und das ist Teil des Konzepts. „Neue Kollegen werden auch erstmal selbst losgeschickt“, sagt Münz. Sie sollen erfahren, welche Probleme während des Transports auftreten können und wie sie sich lösen lassen. Langeweile? Fehlalarme. „Ein geregelter Tagesablauf fehlt natürlich, aber genau das ist es, was den Reiz ausmacht.“

Das Motto von Barbara Moll lautet: „Geht nicht, gibt's nicht“ - und ihr Team hat gelernt, dass es tatsächlich immer einen Weg gibt. Die Hauptarbeit liegt in der Organisation und im Wissen, wie man im Notfall schnell die richtigen Hebel in Bewegung setzt. Und so klingt es fast schon selbstverständlich, wenn Münz sagt: „Keine Herausforderung ist zu groß.“ Zusatzschulungen über die Ausbildung in einer Spedition hinaus sind nicht erforderlich. Alles, was relevant ist, wird während der Tätigkeit erlernt. Gute Englischkenntnisse können nicht schaden. Der Rest kommt mit der Erfahrung. ■

Nicole de Jong ist freie Fachjournalistin mit Sitz in Mölln.

Über MBS Anytime

Anytime gehört zu MBS Logistics, einem internationalen Logistikunternehmen mit Hauptsitz in Köln. Der Bereich hat sich auf die Beförderung von zeitkritischen Sendungen spezialisiert und bietet verschiedene Transportlösungen, darunter Road für direkte Transporte innerhalb Europas, Air für schnelle internationale Luftfracht, On-Board-Kuriere für die persönliche Begleitung dringender Sendungen und Charter zur Organisation von Charterflügen. Zusätzlich umfasst das Angebot Dienstleistungen wie Zollabfertigung, Kühlgut-Management, Verpackungslösungen und die Sicherung wertvoller Güter.

Links: Häufig müssen menschliche Spenderorgane über weite Strecken schnellstmöglich zum Transplantationsort gebracht werden. Unten: Fliegen gehört zum Business bei MBS Anytime.



SIND JOBS IN DER LOGISTIK SICHER?

Wer seinen Wert im Arbeitsmarkt erhalten oder steigern möchte, setzt auf lebenslanges Lernen. Das beginnt mit einer fundierten dualen Ausbildung und wird von Arbeitgebern wie Rhenus unterstützt.

VON KERSTIN ZAPP



Wer gut ausgebildet ist und auch danach gern dazulernt, muss sich keine Sorgen um seine berufliche Zukunft in der Logistik machen. Mit praxisnaher Ausbildung sowie intensiver Weiterbildung und Qualifizierung bereitet beispielsweise Rhenus, ein globaler Logistikdienstleister mit 40.000 Mitarbeitenden, seine Beschäftigten auf die Anforderungen der digitalen Logistik und den stetig zunehmenden Einsatz künstlicher Intelligenz vor.

Dazu Dr. Joana Bätz, CHRO der Rhenus Gruppe: „Durch Digitalisierung und wachsenden KI-Einsatz entstehen neue Jobprofile, die innovative Lösungen und menschliche Expertise kombinieren. Wir werden immer qualifizierte Fachkräfte benötigen, um individuelle Kundenlösungen zu finden und starke Kundenorientierung zu leben.“

Das Angebot an Studien- und Ausbildungsprogrammen in verschiedenen Bereichen der Logistik ist breit und wesentlicher Teil der langfristigen Personalstrategie des Unternehmens. Darüber hinaus wird auf die gezielte Förderung und Qualifizierung junger Talente gesetzt. Joana Bätz: „Bei uns kannst Du nicht nur lernen, sondern Dich kontinuierlich weiterentwickeln und die Logistik von morgen mitgestalten.“

Zwei, die das tun wollen, sind Louis Wollbert (20) und Ralf Mühlbauer (34).

BEI RHENUS PORT LOGISTICS WIRD RALF BINNENSCHIFFFAHRTSKAPITÄN

Kapitän werden ohne nautisches Studium? Das geht - zum Beispiel in der Binnenschifffahrt. Die Ausbildung dauert 3,5 Jahre, findet auf unterschiedlichen Binnenschiffstypen sowie in dreimonatigen Blöcken am Schifferberufskolleg Rhein statt und endet mit einer Handelskammer- sowie einer Unionspatentprüfung. Danach werden noch einige Jahre lang Erfahrungen an Bord gesammelt. Während der praktischen Ausbildung wird auf dem Schiff, während der Schulzeit auf dem Schulschiff gewohnt. Die Praxisphase gliedert sich jeweils in 14 aufeinanderfolgende Tage Arbeitszeit auf dem Schiff und 14 Tage Freischicht zuhause. Für die Arbeitsschicht wird dort an Bord ge-

gangen, wo das Schiff sich gerade auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen in Europa befindet. Rhenus organisiert und bezahlt die jeweilige An- und Abreise und ermöglicht auch die Teilnahme an zusätzlichen Workshops und Lehrgängen.

Ralf, warum machst Du diese Ausbildung?

Nach meiner Schreinerlehre sowie Tätigkeiten in der Holztechnik und dem technischen Vertrieb wollte ich noch einmal etwas Neues kennenlernen. Dabei ist mir nicht sofort die Binnenschifffahrt in den Kopf gekommen. Es steckte reichlich Überlegung hinter der Entscheidung, schließlich ist diese Welt eine ganz andere. Im Bewerbungsgespräch wird man auch sehr eingehend nach seinen Beweggründen gefragt. Ich wollte mein technisches Verständnis einbringen, unterwegs sein und immer wieder neue Herausforderungen meistern müssen.

Entspricht der Beruf bisher Deinen Vorstellungen?

Ja! Die Mischung aus körperlicher und geistiger Arbeit überzeugt mich auf ganzer Linie! Jeder Tag ist anders, es bleibt immer spannend und oft muss man erfinderisch sein, um Lösungen zu finden. Außerdem kann man in eine Gruppe hineinwachsen und sich beweisen. Ich bin hier nicht nur Azubi, sondern vor allem vollwertiges Mitglied eines sehr kollegialen Teams.

Live den Alltag eines Binnenschiffers erleben?

Roland Böhlke und Hendrik van Aswege haben mit ihren Beiträgen gerade den zweiten und dritten Preis im Videoblog-Wettbewerb des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) gewonnen:

www.youtube.com/rolandbohlke

[@herr_steuermann](https://www.tiktok.com/herr_steuermann)

Ralf Mühlbauer (rechts) ist während seiner Ausbildung auf dem Binnenschiff sowohl auf der Brücke und beim Steuern des Frachtschiffs als auch überall sonst an Bord im Einsatz. Auch handwerkliche Instandsetzungen, Maschinenpflege, Oberflächenpflege und Büroarbeiten gehören zu seinen Aufgaben.



Tipps für das Bewerbungsgespräch

Bereite Dich darauf vor, dass Du gefragt wirst,

- warum Du eine Ausbildung in der Logistik machen möchtest und warum die ausgewählte
- was Du bereits über Logistik und das Unternehmen weißt
- warum Du gerade in diesem Betrieb Deine Ausbildung machen möchtest und
- was Deine persönlichen beruflichen Ziele sind.

Frage selbst,

- wie Deine Ausbildung strukturiert ist
- welche Bereiche Du kennenlernen wirst
- wann Du eigene Aufgaben übertragen bekommst
- wie die Chancen auf Übernahme nach der Ausbildung stehen
- ob es zusätzliche interne Schulungen gibt oder ob Lernhilfen angeboten werden
- ob Du eventuell schon vor Ausbildungsbeginn anfangen kannst, um bereits einen Eindruck vom Unternehmen zu gewinnen. Rhenus beispielsweise bietet diese Möglichkeiten an. Für die Ausbildung zum Binnenschiffahrtskapitän ist ein zweiwöchiges Vorpraktikum bei Rhenus Pflicht.

Für Louis Wollbert spielt die gute Arbeitsatmosphäre bei Rhenus eine große Rolle. Seine Tipps für angehende dual Studierende und Azubis: „Nutzt im Unternehmen die Chance, Fragen zu stellen, und geht auf andere Mitarbeiter zu. Von ihnen könnt Ihr viel lernen.“



Was machst Du genau?

Beispielsweise handwerkliche Instandsetzungen und Reparaturen, Maschinenpflege, Öl oder Ölfilter wechseln, Oberflächenpflege, Geräte im Steuerhaus kennenlernen, das Schiff steuern. Aber auch Büroarbeiten gehören dazu, etwa Löschpapiere vorbereiten und Tätigkeiten am Computer.

Dein Ziel nach der Ausbildung?

So schnell es für mich funktioniert weitere Erfahrungen sammeln und schließlich erster Schiffsführer bei Rhenus werden.

LOUIS IST DUALER STUDENT BEI RHENUS WAREHOUSING SOLUTIONS

Er schätzt die Größe und Internationalität der Rhenus Gruppe und ist gleichzeitig begeistert vom Zusammenhalt bei Rhenus Warehousing Solutions am Standort Wesel: Louis Wollbert studiert „BWL - internationales Handelsmanagement und Logistik“ dual an der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr. Zwei Tage pro Woche ist er an der Hochschule, drei Tage im Unternehmen. Neun Semester dauert seine Ausbildung, er ist im zweiten.

Was gefällt Dir an Deiner Ausbildung?

Die direkte Verbindung von Theorie und Praxis. Sie bereitet mich sehr gut auf das spätere Berufsleben vor. Außerdem wird mir bereits zugetraut, Aufgaben innerhalb eines Teams eigenständig zu lösen.

Was magst Du an Deinem Ausbildungsunternehmen?

Der Standort in Wesel ist noch relativ neu, sehr modern und legt Wert auf nachhaltige Logistiklösungen. Wir haben ein motiviertes Team mit vielen dualen Studenten, dazu Treffen und regelmäßige Veranstaltungen. Fragen stellen ist erwünscht. Es macht Spaß, hier zu arbeiten.

Was machst Du genau?

Ich analysiere zum Beispiel Kundenkennzahlen, recherchiere zu potenziellen neuen Kunden, habe schon eine Retourenabteilung für einen bestimmten Kunden mit aufgebaut und unterstütze den Aufbau des Energiemanagements hier vor Ort.

Dein Ziel nach dem Studium?

Ich möchte weiter ins Berufsleben einsteigen, Verantwortung übernehmen, ins Geschäft reinwachsen, Kundenprojekte hochziehen und mich weiterentwickeln. ■



Jetzt Aktionspartner werden!

In Kooperation mit:



Urheberrechtlich geschütztes Ansichtsexemplar DW Media Group GmbH



LOGISTIK STUDIEREN: PLAN MIT ZUKUNFT?

Prof. Uwe Clausen beantwortet Fragen zur Hochschullandschaft, dem Wandel in der Lehre und der Zukunftsfähigkeit von Logistikstudiengängen - unabhängig davon, ob betriebswirtschaftlich oder technisch orientiert.

VON KERSTIN ZAPP

DVZ: Herr Prof. Clausen, es gibt diverse Hochschulformen und mindestens zwei unterschiedliche Ausrichtungen eines Logistikstudiums: eine, die sich eher an betriebswirtschaftlichen Herausforderungen und Unternehmenssteuerungsfragen orientiert, sowie eine, die technische Anforderungen in den Mittelpunkt stellt und damit auf die Ausbildung von passenden Ingenieuren abzielt. Welche Überschneidungen gibt es?

Prof. Uwe Clausen: Gemeinsam sind beiden Richtungen zunächst das Verständnis der Logistik als Planung und Steuerung von Waren sowie Informationsflüssen. Beiden liegt die Analyse der Transport- und Umschlagprozesse zugrunde, das Verstehen der komplexen Zusammenhänge, die technische, betriebswirtschaftliche und IT-basierte Lösungen gleichermaßen erfordern. Hinzu kommen Herausforderungen, die sich durch die Digitalisierung und die wachsende Bedeutung von Nachhaltigkeitsaspekten in beiden Bereichen ergeben.

Wie hat sich die Lehre in Bezug auf Logistikstudiengänge in den vergangenen 15 Jahren verändert?

Digitalisierung und Nachhaltigkeitsaspekte haben längst Eingang in die Lehre gefunden.

Eine stärkere Ausrichtung auf internationale Fragestellungen findet statt und zieht verstärkt Studierende aus anderen Ländern an. Beidem ist geschuldet, dass vermehrt Module in englischer Sprache angeboten werden. Die Pandemie hat uns gezwungen, hybride und digitale Formate der Lehre zu entwickeln, die nun die Präsenzveranstaltungen ergänzen. Gleichzeitig erhält der Praxisbezug einen immer höheren Stellenwert.

Zudem ist nicht nur bezogen auf Logistikstudiengänge eine starke Spezialisierung und Verinselung von Themen zu beobachten. Dies halte ich nur in einem gewissen Maß für sinnvoll, denn die breite Basis der Fragestellungen darf nicht vernachlässigt werden.

Welche Relevanz haben Angebote privater Hochschulen?

Ihre Zahl hat auch in Deutschland zugenommen, etwa im Bereich der dualen und der Fernstudiengänge. Ihre Relevanz ist aber in anderen Ländern deutlich höher. In Deutschland bleiben staatliche Hochschulen die tragende Säule der wissenschaftlichen Ausbildung, wie die Anzahl der Studiengänge ebenso zeigt wie die der Studierenden.

Welche Bedeutung haben duale Studiengänge im Fachgebiet Logistik?

Prof. Uwe Clausen

Uwe Clausen hat Informatik an der TH Karlsruhe studiert und dann an der Fakultät Maschinenbau an der TU Dortmund zu Verkehrslogistik promoviert. Nach einer Zeit in der Forschung arbeitete er mehrere Jahre in der Logistik, unter anderem bei Deutsche Post DHL und Amazon. 2001 kehrte Clausen zurück in die Wissenschaft. Heute leitet er das Institut für Transportlogistik (ITL) an der TU Dortmund. Er ist zudem Leiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML. Zu seinen Forschungsschwerpunkten gehören Transportlogistik, Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft.



In allen Branchen steckt Logistik, sie ist systemrelevant.

Prof. Uwe Clausen,
TU Dortmund

In Deutschland gibt es rund 50 duale Bachelorstudiengänge, die irgendetwas mit Logistik zu tun haben. Davon werden etwa 25 in Präsenz unterrichtet. Das ist verglichen mit den anderen Hochschulbereichen wenig. Bei ihnen überwiegt der Praxisbezug, während etwa an technischen Universitäten der Schwerpunkt weiterhin auf der wissenschaftlichen Basis liegt.

Der Bachelor „Logistik“ an der TU Dortmund ist verbunden mit zwei Pflichtpraktika: einem Grundpraktikum von acht Wochen und einem Fachpraktikum von zwölf Wochen. Ihr Institut empfiehlt dringend, das Grundpraktikum bereits vor Beginn des ersten Semesters zu absolvieren. Warum?

Es ist von Vorteil, vor Studienbeginn schon einmal ein Unternehmen von innen gesehen und Kontakt zur logistischen Praxis gehabt zu haben. Man weiß dann eher, wofür man studiert. Oder erkennt, dass die Branche nichts für einen ist.

Mit welcher Vorbildung starten die Studierenden in der Regel ins erste Semester?

Oft mit wenig logistischem Vorwissen. Aber das entscheidet nicht über den Studienerfolg. Logistik kann man lernen.

Wie wird sich Ihrer Meinung nach die Hochschullandschaft in den nächsten zehn Jahren entwickeln?

Das hängt, neben den Hochschulen selbst, natürlich auch von der Politik ab. Es kann durchaus sein, dass es Konsolidierungsbedarf gibt. Grundsätzlich gilt aber, dass Investitionen in Bildung und Forschung die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes stärken. Neben der Infrastruktur für den Verkehr müssen wir auch die der Bildung modernisieren, die physische und die IT-Infrastruktur. Data Science und KI-Kompetenzen werden noch wichtiger werden, als sie es heute schon sind.

Was wird sich in der Lehre ändern?

Neue Lernformen werden sich entwickeln, etwa Gamification, bei der auf spielerische Weise Lerninhalte vermittelt werden. Sicher kommen auch verstärkt Masterstudiengänge in Teilzeit, die eine Berufstätigkeit neben dem Studium erlauben. Formate für lebenslanges Lernen über das grundständige Studium hinaus werden künftig mehr Eingang in die Hochschularbeit finden. Die Themen Digitalisierung und Internationalisierung hatte ich schon genannt.

Woher wissen Lehrende, welche Kenntnisse ihre Studierenden benötigen, um den sich stetig wandelnden Anforderungen der Wirtschaft zu genügen?

Dies gelingt durch einen intensiven Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis in einem aktiven Netzwerk sowie auf Fachveranstaltungen und Messen. Ohne die Nähe zur Wirtschaft wären auch Exkursionen und Gastvorträge von Referenten aus der Praxis schwerer zu organisieren.

Wie steht es um Auslandssemester: Sind sie sinnvoll oder eher der Reiselust der Studierenden geschuldet?

Ich halte sie für sinnvoll. Sie sind generell sowohl in den technischen als auch in den betriebswirtschaftlichen Studiengängen möglich, auch wenn sie nicht unbedingt im Ausbildungsplan erwähnt werden. Hilfreich ist, wenn die dort erbrachten Leistungen an der Heimathochschule anerkannt werden. Persönliche Nutzen sind aus meiner Sicht die charakterliche Weiterentwicklung, die Vertiefung von Sprachkenntnissen, das Kennenlernen einer anderen Kultur und der internationalen Zusammenarbeit, die gerade in der Logistik in der Praxis eine große Rolle spielt. Wenn Studierende ein Auslandssemester absolvieren möchten, unterstützen wir sie dabei. Wir haben Kontakte zu Hochschulen in verschiedenen Ländern.

Betrachten wir alle Studierenden von Logistikfächern: Für wen ist ein Bachelorabschluss ausreichend und wer sollte einen Masterabschluss machen?

Für alle gleichermaßen gilt, dass ein Masterabschluss unbedingt notwendig ist, wenn eine Absolventin oder ein Absolvent wissenschaftlich arbeiten möchte. Auch in bestimmten Funktionen im Management sind Masterabschlüsse gern gesehen, in anderen wird er nicht verlangt. Aber wir empfehlen generell den Masterabschluss, der mit einem deutlich tieferen Verständnis logistischer Prozesse einhergeht und neben einem guten Fundament fürs lebenslange Lernen zugleich schon Spezialisierungen im Studium ermöglicht.

Lohnt es sich, trotz der aktuellen wirtschaftlichen Probleme Logistik zu studieren?

Ja. Egal, ob technisch oder betriebswirtschaftlich orientiert. Der hohe Bedarf an Fachkräften besteht weiterhin und Logistik steckt in allen Branchen, diese Kenntnisse sind systemrelevant. Wir sprechen hier schon lange nicht mehr nur über Lager und Transport, sondern über

3.

Die Logistik ist in Deutschland der drittgrößte Wirtschaftsbereich nach der Automobilwirtschaft und dem Handel sowie vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau.

Quelle: Bundesvereinigung Logistik (BVL)

Digitalisierung und Automatisierung, den Umgang mit Störungen, Datenanalyse, KI und Nachhaltigkeitsanforderungen. Technik, Informatik und Betriebswirtschaft greifen jeweils ineinander - was könnte interessanter und innovativer sein?

Ihr Tipp für Abiturienten?

Logistik zu studieren, ist eine gute Idee! Informieren Sie sich auch praktisch über die Branche, besuchen Sie etwa den Tag der Logistik oder machen Sie ein Praktikum. Wenden Sie sich an die Fachschaften an den Hochschulen, um mit Studierenden über ihre Erfahrungen zu sprechen. Prüfen Sie Ihre Mathekenntnisse und Ihren Willen, sich über Ihr Studienfach hinaus auch mit betriebswirtschaftlichen beziehungsweise technischen Fragestellungen der Logistik sowie mit Informatik zu beschäftigen. Und bringen Sie - das ist aber für jedes Studium erforderlich - ein bisschen Durchhaltevermögen mit. Sollte die Logistik doch nichts für Sie sein, hören Sie rechtzeitig auf - und nehmen Sie die neu erworbene Fähigkeit, sehr selbstständig arbeiten zu können, mit in Ihr weiteres Leben. ■

Kerstin Zapp ist freie Fachjournalistin mit Sitz in Hamburg.

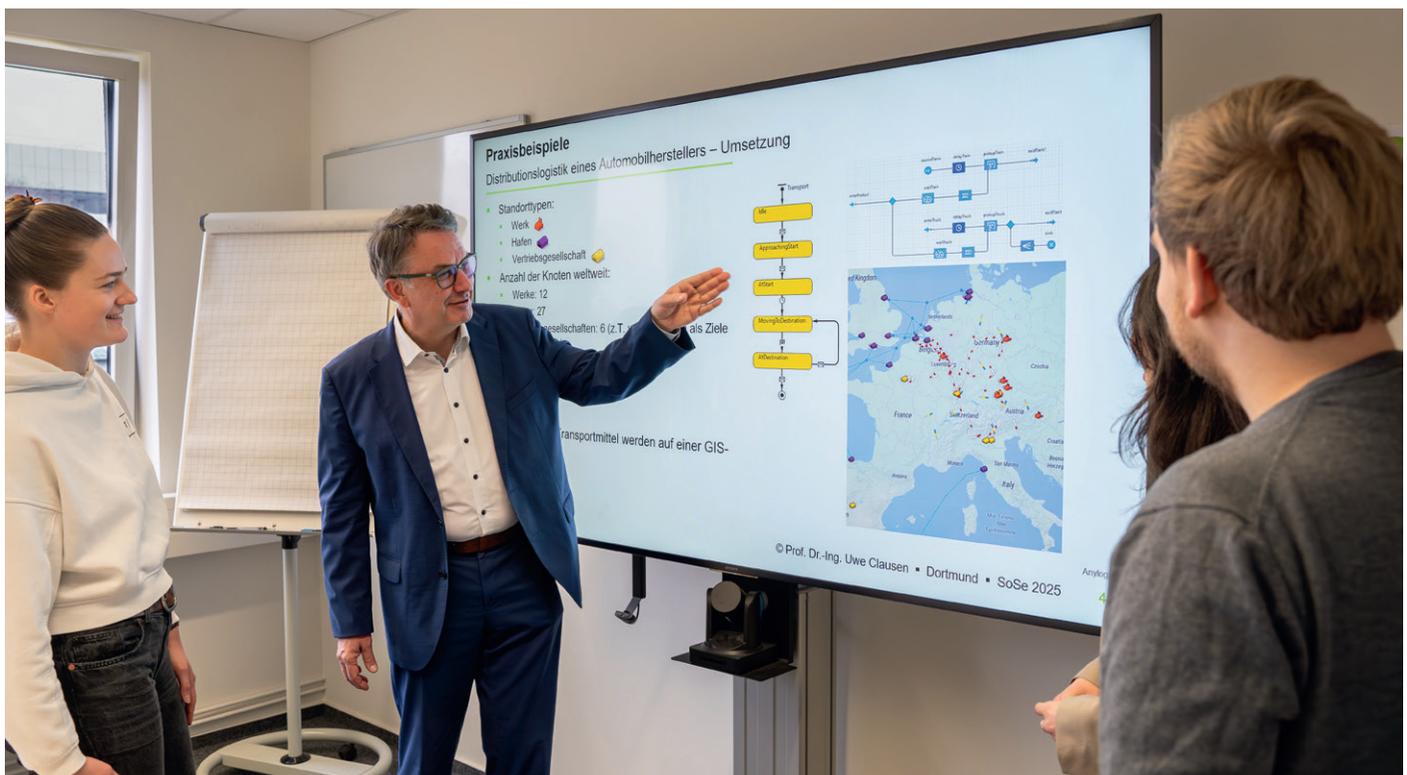
Den richtigen Studiengang finden

Eine Zusammenstellung von Logistikstudiengängen sowie eine Checkliste finden Sie ab Seite 53.

Weitere Informationen bieten beispielsweise:

- **www.studienwahl.de**
Der offizielle Studienführer für Deutschland, herausgegeben von der Bundesagentur für Arbeit und Hochschulstart.de, bietet neben allen Studiengängen umfangreiche Zusatzinformationen zum Studieren. Unter www.check-u.de der Bundesanstalt für Arbeit ist ein Test zu persönlichen Stärken und Interessen zu finden.
- **www.hochschulkompass.de**
Die Seite der Hochschulrektorenkonferenz bietet einen Interessentest, Tipps rund ums Studieren, eine Forschungslandkarte, Weiterbildungsangebote und eine Studienplatzbörse.
- **www.studiengaenge.zeit.de**
Zeit Online bietet hier unter anderem ein Hochschulranking für das Wunschfach sowie ebenfalls einen Interessentest.

Professor in Aktion: Uwe Clausen erläutert Studierenden an der TU Dortmund Prozesse innerhalb der Automobillogistik anhand von Praxisbeispielen.

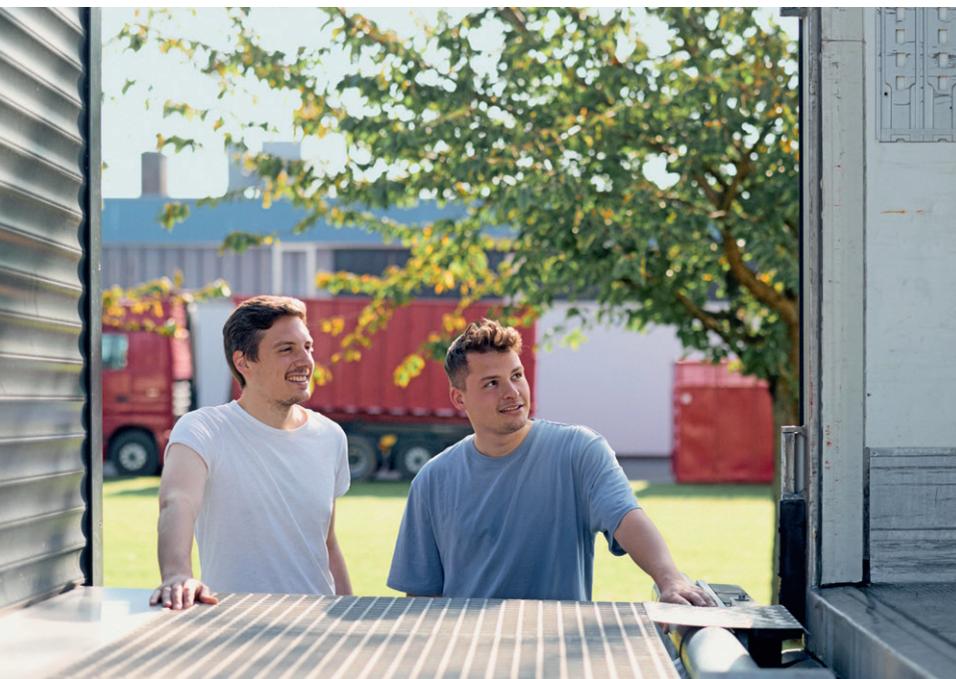


GRÜNDUNG ALS KARRIEREWEG

Sich selbst verwirklichen und eigene Ideen umsetzen – einige junge Menschen wählen die Selbstständigkeit als Alternative zum klassischen Berufsweg. Im Gespräch mit der DVZ erzählen zwei von ihnen, wie ihr Weg in die Gründung aussah und an welchen logistischen Lösungen sie arbeiten.

VON AMELIE BAUER

Felix Kathöfer und sein Bruder Patrick (links) haben Katma Clean Control gegründet. Ihre Geräte übernehmen die Innenreinigung von Lkw – vollautomatisiert und schneller, als Menschen dies können. Oben: Maschine in Aktion. Rechts: Visualisierung des Systems im Lkw.

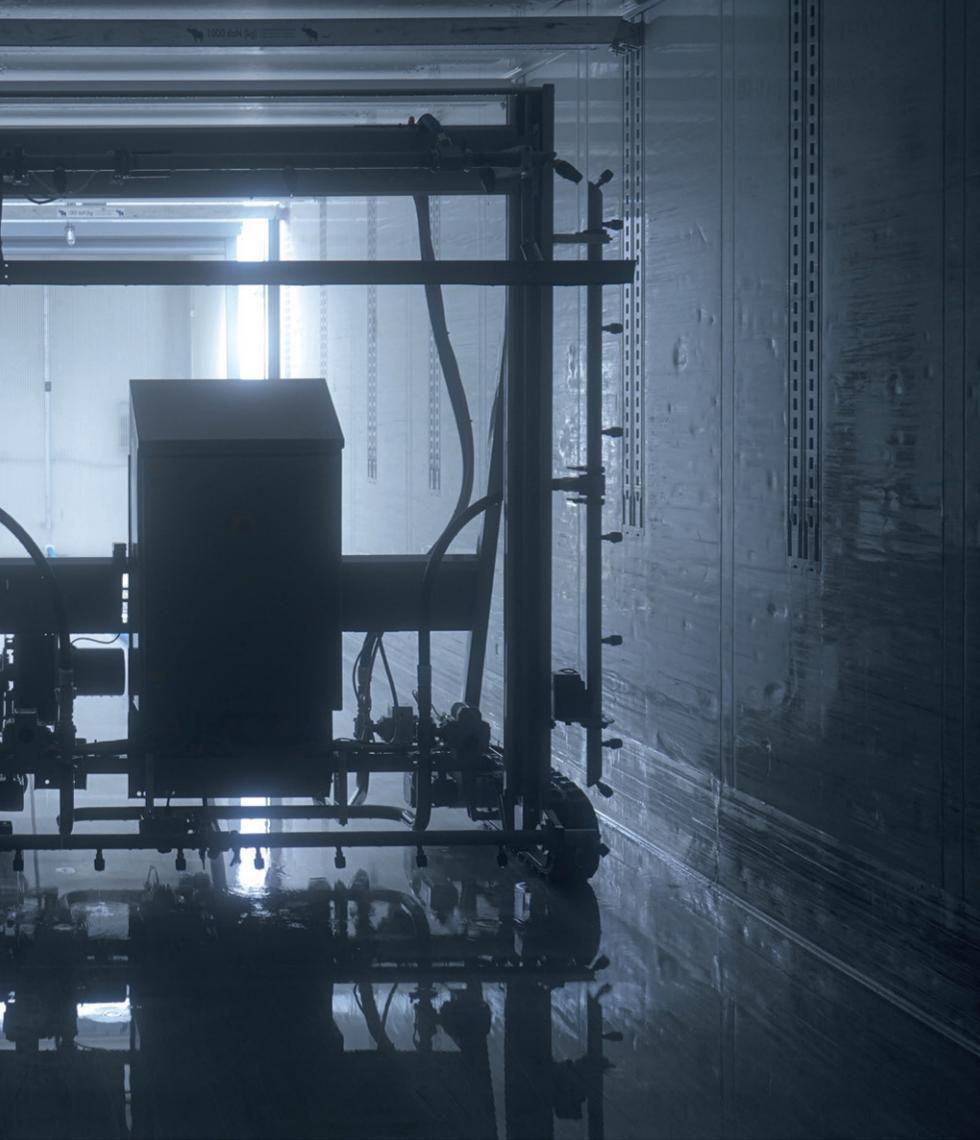


Frisch auf dem Arbeitsmarkt und schon CEO? Trotz zunehmender wirtschaftlicher Herausforderungen entwickelt sich die Start-up-Landschaft in Deutschland positiv: 2.766 Jungunternehmen wurden im Jahr 2024 gegründet – 11 Prozent mehr als im Vorjahr.

Immer mehr Berufseinsteiger und Young Professionals stellen sich vor die Entscheidung zwischen der Sicherheit einer Festanstellung und der Selbstverwirklichung eigener Ideen im Rahmen einer Unternehmungsgründung – so auch Fenja Bierwirth, Gründerin von Feemax, und etwa Felix Kathöfer, Mitgründer von Katma Clean Control.

GRÜNDUNG STATT STUDIUM

Manchmal reicht schon eine aufmerksame Beobachtung aus, um die zündende Idee für eine Unternehmensgründung zu haben. Bei Felix Kathöfer und seinem großen Bruder Patrick geschah es im ländlichen Rietberg in Nordrhein-Westfalen: der



schen Bereich. Eine Erfahrung, die beide sehr geprägt hat - „gerade was die Mentalität und die Firmenkultur angeht“, sagt Felix Kathöfer.

„Gegründet habe ich direkt am Anfang beziehungsweise auf dem Weg ins Studium. Höchst motiviert und mit Arbeitserfahrung nach der Ausbildung war ich bereit, meine Visionen umzusetzen. Dann kam die Idee rund um Katma und plötzlich stand die Frage im Raum: Starte ich das jetzt oder danach?“, erinnert sich der heute 29-Jährige. „Die Antwort war für mich klar: Ich probiere es jetzt aus und wenn es nicht klappt, dann mache ich halt mit dem weiter, was ich eigentlich geplant hatte. Der Zeitpunkt schien mir perfekt, da ich kaum Verpflichtungen hatte.“

Finanziell haben sich die Brüder anfangs nur mit selbst erspartem Geld durchgeschlagen. Später kamen Start-up-Förderungen und Investoren hinzu. Mittlerweile ist das Team rund um das Geschwisterduo auf elf Personen gewachsen.

Auch die Logistikbranche haben die Gründer lieben gelernt: „Hier bekommt man direkt und ohne Geschwafel Feedback, das finde ich genial. Eine ernste und schnelle Branche, in der man sich mit einem durchdachten und prozesssicheren Produkt Sicherheit und Anerkennung erarbeiten kann“, sagt Felix Kathöfer. Sein Tipp an Gründungsinteressierte: „Einfach machen. Hört Euren Kunden zu und stellt euch den Problemen. Dann werden Ihr und Euer Produkt wachsen.“

Blick auf die regelmäßige zeitaufwändige Reinigung von Lkw-Aufliegern, etwa nach Lebensmittel- oder Viehtransporten.

„Dass da jemand samstags mit einem Hochdruckreiniger im Auflieger steht und den händisch sauber machen muss, war für uns nicht logisch. Also haben wir uns überlegt, was man besser machen könnte“, beschreibt Felix Kathöfer den Startschuss für die spätere Unternehmensgründung 2019. „Mittlerweile haben wir eine vollautomatisierte Laderaumreinigung entwickelt, die alle Vorteile der Technik mit sich bringt: günstiger, schneller und nachhaltiger.“

Um die vollautomatisierte Reinigungsmaschine zu bedienen, muss der Fahrer das Fahrzeug lediglich korrekt platzieren, die Türen fixieren und das gewünschte Reinigungsprogramm über ein digitales Bedienpanel starten. Im Anschluss wird durch eine angebundene Cloud ein digitales Zertifikat ausgestellt, um die Reinigung und den entsprechenden Zeitraum verlässlich zu dokumentieren.

„Ganz am Anfang haben nur mein Bruder und ich an dem Projekt gearbeitet“, erinnert sich Kathöfer. Beide Brüder haben nach der Schule zunächst eine Ausbildung beim Gütersloher Hausgerätehersteller Miele absolviert; Patrick im elektronischen und Felix im metalltechni-



NISCHE ERKANNT DANK PRAXISKENNTNISSEN

Den Traum von der Selbstständigkeit hatte Fenja Bierwirth schon als Jugendliche. Dass es einmal in der Logistikbranche sein würde, hätte sie zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht gedacht. Ihr erstes eigenes Geld verdiente sie mit Reitstunden für Kinder, nach ihrem Fachabitur im Bereich Kunst, Medien und Gestaltung spielte sie unter anderem mit dem Gedanken, Kinderarthelferin zu werden.

„Ich wollte gerne etwas Soziales machen, wurde aber nirgendwo genommen, weil ich immer als überqualifiziert eingestuft worden bin“, erzählt Bierwirth. Die lang ersehnte Zusage kam schließlich aus einem ganz anderen Bereich: eine Ausbildung zur Bürokauffrau bei Megalift, einem auf Krane und Schwertransporte spezialisierten Unternehmen aus Bremen.

„Das war für mich der Einstieg in eine eher technische, von Männern dominierte Branche - und gleichzeitig ein entscheidender Wendepunkt“, erinnert sich Bierwirth. Sie habe dort nicht nur gelernt, wie wichtig Struktur und Organisation sind, sondern auch erkannt, wie viel Potenzial in dieser Welt steckt - besonders, wenn man sie mit einem frischen Blick betrachtet. „Dieser Mix aus Kreativität und Struktur prägt bis heute meine Art zu führen und zu arbeiten.“

Den Schritt in die Unternehmensgründung wagte die heute 33-jährige, die sich selbst als „Macherin mit Herz“

bezeichnet, dann im März 2024. Mit ihrem Start-up Feemax kümmert sie sich seitdem um die Genehmigung und Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten. „Ich bin damals ganz allein gestartet - mit einer klaren Vision und dem festen Willen, etwas in der Logistikbranche zu verändern“, sagt Bierwirth. Unterstützung bekam sie dabei nicht nur von ihrem Partner, der sich ebenfalls selbstständig gemacht hat, sondern auch vom Starthaus Bremen und Bremerhaven, einer zentralen Anlaufstelle für Gründungsinteressierte und Jungunternehmen. Auch finanzielle Starthilfe bekam sie dort.

„Die Finanzierung unserer Begleitfahrzeuge habe ich im weiteren Verlauf gemeinsam mit der Sparkasse und der Aufbaubank realisiert“, so Fenja Bierwirth. Mittlerweile ist ihr Team auf sechs Mitarbeitende gewachsen - zwei weitere sollen zeitnah folgen, damit Feemax künftig sowohl national als auch international gut aufgestellt ist.

„Die Logistikbranche war lange ein Männerclub - starr, wenig digitalisiert und kaum innovationsfreudig. Genau das hat mich gereizt“, sagt die junge Gründerin heute. Ihr wichtigster Tipp für Gründungsinteressierte: „Such Dir ein gutes Netzwerk, bleib´ bei Dir und lass´ Dich nicht von alten Strukturen entmutigen. Und vor allem: Sei bereit, Verantwortung zu übernehmen!“ ■

Amelie Bauer ist Redakteurin der DVZ mit Sitz in Hamburg.



Fenja Bierwirth, die Gründerin von Feemax, wollte zunächst Kinderarthelferin werden, lernte aber Bürokauffrau bei Megalift.

Start-up-Förderung

(Potenzielle) Gründer von Logistik-Start-ups finden zum Beispiel hier Unterstützung:

- **www.frankfurt-holm.de**
House of Logistics and Mobility (HOLM) Frankfurt am Main
- **www.digitalhublogistics.de**
Digital Hub Logistics Dortmund
- **www.digitalhub.hamburg**
Digital Hub Logistics & Commerce Hamburg
- **www.iph-hannover.de**
Institut für integrierte Produktion Hannover (technikbasiert)
- **www.dbmindbox.com**
Start-up-Hub der Deutschen Bahn



Mit ihren Fahrzeugen (oben) begleiten die Mitarbeitenden von Feemax Spezialtransporte auf der Straße. Dies ist beispielsweise für genehmigungspflichtige Großraumtransporte vorgeschrieben.

Was erwartet junge Logistikfachkräfte nach Ausbildung oder Studium? Die Redaktion des DVZ-Karrieremagazins hat drei Fachleute gefragt.

ARBEITSMARKTLAGE Demografischer Wandel, kaum Wirtschaftswachstum, gestörte Lieferketten, Digitalisierung, steigende Automationsgrade - Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt für Logistikfachkräfte? Andrea Möckel¹ differenziert: „Während einfache und manuelle Tätigkeiten durch Automatisierung und Digitalisierung zunehmend abgebaut werden, wächst die Nachfrage nach hochqualifizierten Fachkräften mit digitalen und technologischen Kompetenzen. Die Fähigkeit, komplexe Lieferketten zu managen, technologische Systeme zu bedienen und sich schnell auf Marktveränderungen einzustellen, wird entscheidend für den persönlichen Erfolg im Logistiksektor sein. Langfristig erfordert dies kontinuierliche Weiterbildung und Anpassungsfähigkeit - auch von den Unternehmen.“ Dem stimmt Christopher Röskes² zu. Beide sind mit Kenjiro Bonilla³ einig: „Es herrscht ein Mangel in allen Bereichen, Fachkräfte werden dringend gesucht.“

ANFORDERUNGEN Wünsche von Unternehmen an Bewerber und Mitarbeiter? Kenjiro Bonilla: „Von all unseren Mandanten hören wir hier Zuverlässigkeit und Verbindlichkeit. Fachlich müssen Ausbildung und Berufserfahrung passen.“ Möckel betont, dass die Anforderungen heute um ein Vielfaches komplexer seien, um die Herausforderungen des Marktes stemmen zu können. „Ein breites Kompetenzspektrum wird erwartet, das technisches Wissen, analytische Fähigkeiten, Soft Skills und Sprachkenntnisse umfasst.“ Röskes weist zusätzlich auf die geforderte Bereitschaft zur kontinuierlichen Weiterbildung hin und darauf, Verantwortung zu übernehmen sowie selbstständig zu arbeiten. Sowie darauf, dass Unternehmen Fahrer als Botschafter des eigenen Betriebs verstünden und dieses Selbstverständnis auch von ihren

Fahrern erwarteten. Umgekehrt legten Bewerber Wert auf Wertschätzung, faire Vergütung, Zusatzleistungen, Weiterbildungsmöglichkeiten und eine ausgeprägte Willkommenskultur mit adäquater Einarbeitung.

ARBEITSZEIT UND -ORT Angebot flexibler Arbeitszeitmodelle und Homeoffice? Im kaufmännischen Bereich seien solche Angebote üblich und deutlich einfacher umzusetzen als im gewerblichen. „Generell geht aber auch hier der Trend hin zu einer besseren Vereinbarkeit von

trameile für den schnellen Lernprozess zu gehen“, meint Möckel. „Durch gezielte interne sowie externe Schulungen und Weiterbildungen etwa auch durch das Chancen-Qualifizierungsgesetz können sie schnell in die Branche integriert werden“, erläutert Röskes und führt auch die Bereiche Lager- und Transportmanagement sowie Disposition als geeignet an. Bonilla sieht aufgrund des Fachkräftemangels vor allem Positionen in der Sachbearbeitung und im Vertrieb.

FRAUEN Gleiche Möglichkeiten und Gehaltshöhen wie Männer?

„Wenn wir nicht von Führungspositionen sprechen, gilt für beides ein Ja“, sagt Möckel. Bonilla geht weiter und sieht insgesamt eine Gleichbehandlung in der Branche, ebenso Röskes.

GEHALTSNIVEAU Höhe im Vergleich zu Logistikarbeitsplätzen in Industrie und Handel?

Röskes sieht ein wettbewerbsfähiges Gehaltsniveau, attraktive Karriereperspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten - mit Unterschieden je nach Unternehmensgröße und Standort. „Allerdings werden (hoch-)spezialisierte Logistikfachkräfte in der Industrie und im Handel teilweise besser bezahlt.“ Möckel weiß, dass die Abwanderung von der Spedition in die Industrie noch immer anhält, obwohl sich durch den Fachkräftemangel in Logistikunternehmen die Einkommen in den vergangenen Jahren schon erheblich gesteigert hätten. Insbesondere bei den Arbeitszeiten gäbe es aber noch erhebliche Diskrepanzen.

STUDIUM Notwendig für den Job in der Unternehmensführung einer Spedition? Das lässt sich laut Bonilla nicht pauschalisieren. Alle drei sind sich einig, dass Berufserfahrung und tiefes Branchenwissen wichtiger als ein Hochschulabschluss sind. Der könne jedoch sinnvoll sein für bestimmte Positionen. Möckel wird hier konkreter: „Besonders in großen, global agierenden Speditionen wird ein Studium zunehmend als Vorteil für den Eintritt in die Führungsetage betrachtet.“ ■

NACHGEFRAGT

- **ARBEITSMARKT,**
- **ANSPRÜCHE,**
- **CHANCEN**

Personalberater haben in der Regel wenig mit angehenden Auszubildenden oder künftigen Studierenden zu tun. Aber sie besitzen einen guten Überblick über den Markt für Fach- und Führungskräfte im Bereich Logistik. Wissen, das von Anfang an bei der Karriereplanung helfen kann.

VON KERSTIN ZAPP

Beruf und Privatleben, etwa durch angepasste Schichtmodelle“, berichtet Röskes. Zudem suchten Bewerber auf Kraftfahrerpositionen vermehrt nach Stellen im Nah- oder Mischverkehr. Bonilla weist auf den Wunsch von immer mehr Betrieben hin, ihre Mitarbeitenden zurück ins Büro zu holen, so dass die Zeit im Homeoffice auf ein bis zwei Tage pro Woche begrenzt werde. Möckel schaut in die Zukunft und ist sicher, dass mit dem weiteren Einzug von Digitalisierung und KI die Situation insgesamt flexibler werde.

QUEREINSTEIGER Chancen?

„Quereinsteiger haben gute Chancen in der Logistik, wenn sie eine fundierte Ausbildung etwa in einem kaufmännischen Beruf mitbringen und bereit sind, die Ex-

¹ Geschäftsführende Gesellschafterin von m&p Personal Consulting. Ihr Unternehmen besetzt Vakanzen auf allen Ebenen in operativen, vertrieblischen und strategischen Positionen in Transport, Logistik sowie Supply Chain Management und bietet zudem Lösungen für Outplacement, Coaching sowie Interim Management.

² Geschäftsführer der digitalen Plattform Load Up, die Arbeitnehmer und Arbeitgeber in der Logistik zusammenbringt. Er setzt auf eine Kombination aus innovativer Technologie und persönlicher Beratung.

³ Geschäftsführender Gesellschafter von Dunkel, Vögele & Associates. Die Personalberatung unterstützt Unternehmen aus den Bereichen Logistik, Spedition sowie der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) bei der Personalsuche und hilft Bewerbern, den optimalen Job bei einem passenden Arbeitgeber zu finden.



Digitalisierung studieren – dazu gehören moderne Räumlichkeiten wie hier am HHN Bildungscampus der Hochschule Heilbronn. Nächste Seite oben: Melisa Suludere – unten: Johanna Freistedt.

Melisa Suludere, Bachelor-Studentin für „Logistik- und Mobilitätsmanagement mit Querschnittsthema Digitalisierung“ an der Hochschule Heilbronn, entdeckte ihre Leidenschaft für dieses Fachgebiet bereits während einer Wochenendtätigkeit bei einem Automobilzulieferer. „Ich habe dort am Band gearbeitet und schnell gemerkt: Wenn die Logistik nicht funktioniert, steht der gesamte Betrieb still“, erzählt sie. Diese Erkenntnis faszinierte sie so sehr, dass sie sich entschied, nicht nur Logistik als Schwerpunkt innerhalb eines BWL-Studiums zu wählen, sondern sich direkt auf dieses Fachgebiet zu spezialisieren. „Themen wie künstliche Intelligenz, datengetriebene Entscheidungen und automatisierte Logistiklösungen zeigen mir, wie stark die Digitalisierung unsere Branche verändert. Aber ich sehe auch, welche Chancen und Risiken damit einhergehen“, sagt sie.

Im Studiengang von Melisa Suludere erfahren Studierende, welche Bedeutung Digitalisierung für logistische Wertschöpfungsketten hat und wie sie die digitale Transformation

DIGITALISIERUNG STUDIERN

Die Hochschulen in Heilbronn, Bremen und Wismar zum Beispiel qualifizieren ihre Studierenden dafür, die digitale Transformation in der Logistik aktiv zu gestalten und praxisnah umzusetzen.

VON NICOLE DE JONG

im Unternehmen gestalten können. „Unsere Logistikstudiengänge bieten alle eine sehr praxisnahe, interdisziplinäre Ausbildung, die auf die Herausforderungen globaler Lieferketten und moderner Logistiksysteme vorbereitet“, betont Martin Schwemmer, Professor für Internationale Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik. Er lehrt schwerpunktmäßig Data Driven Logistics Business Models, die Bedeutung von Daten in der Logistik sowie Auswahl und Bewertung von Digitalisierungslösungen in Projektstudien.

Durch die enge Zusammenarbeit mit führenden Industrie- und Logistikunternehmen knüpfen Studierende bereits während ihres Studiums Kontakte, könnten gelernte Theorie direkt anwenden und in die Praxis umsetzen. Und sie lernten bereits frühzeitig, was Digitalisierung im echten Unternehmensalltag entlang der Versorgungsketten heiße, so der Professor. Die Kombination aus fundierter wissenschaftlicher Ausbildung und direktem Praxisbezug mache die Absolventen zu gefragten Fachkräften.

DIGITALISIERUNG STUDIEREN GEHT AUCH NEBEN DEM JOB

Der Studiengang „Internationales Logistikmanagement“ mit der Vertiefung Digitalisierung bietet eine praxisnahe Ausbildung, die gezielt auf die Anforderungen der Logistikbranche eingeht. „Wir haben einen sehr engen Kontakt mit Logistikdienstleistern und Spediteuren, da wir berufsbegleitende Studiengänge anbieten und Vorlesungen praxisnah gestalten“, betont Thomas Zink, Head of Study Programme Logistik der SRH University Bremen, einem Teil der SRH University mit 18 Standorten. Auch auf Wunsch der Unternehmen wurde 2017/2018 das Thema Digitalisierung in das Curriculum aufgenommen.

„Damals suchten viele Prozessingenieure und Programmierer - diesen Weg sind wir bewusst nicht gegangen“, sagt



er. Stattdessen liege der Fokus auf der Schnittstelle zwischen Logistik und IT. Die Studierenden erfahren, welche Prozesse digitalisiert werden können und wie sich digitale Technologien effektiv einsetzen lassen, um nachhaltige, profitable Geschäftsmodelle zu gestalten. In praxisnahen Gruppenarbeiten entwickeln sie Lösungen für reale oder fiktive Unternehmen. So haben sie beispielsweise eine App für Schwerlastverkehre konzipiert, die Routen optimiert und Genehmigungsprozesse vereinfacht. Eine weitere Projektarbeit beschäftigte sich mit der Prognose der Ersatzteilversorgung für Schiffe und der Frage, wie sich vorhandene Daten nutzen lassen, um ein Ersatzteil dorthin zu senden, wo es noch gar nicht angefordert wurde.

„Nach Feedback unserer Studierenden haben wir zum Sommersemester dieses Jahres unter anderem das Thema ‚Datamining im Vertrieb‘ integriert, um den Anwendungsbezug weiter zu stärken“, sagt Thomas Zink. Die Absolventen sollen später als Führungskräfte souverän agieren, strategische Entscheidungen treffen und die Herausforderungen der Globalisierung meistern können. Die Zielgruppe sind in erster Linie ausgebildete Spediteure, Groß- und Außenhandels- sowie Schifffahrtskaufleute. Absolventen erhalten zwei Abschlüsse: staatlich geprüfter Betriebswirt und Bachelor of Arts.

EINEN MASTER DRAUFSETZEN

Der Masterstudiengang „Digitale Logistik und Management“ der Hochschule Wismar kombiniert umfassende fachliche und methodische Kompetenzen aus den drei Bereichen IT, quantitative Logistik und qualitative Logistik. „Die Ab-



solventen fungieren als Brücke zwischen Logistikexperten und IT-Spezialisten“, erläutert der Studiengangsleiter, Prof. Bernd Wagner. Das heißt, sie können Geschäftsprozesse analysieren und beherrschen die Programmiersprache SQL für Datenbankabfragen. „Sie verstehen die Herausforderungen der Digitalisierung und können geeignete IT-Lösungen auswählen und anwenden, etwa zur Optimierung der Lagerhaltung“, sagt er. Ein weiterer Fokus liegt auf Spezialbereichen wie Ersatzteillistik und Tourenplanung. Erstaunlich und für die Hochschule Wismar erfreulich sei, dass es nach wie vor nur wenige zumindest annähernd vergleichbare Studiengänge auf dem deutschen Bildungsmarkt gebe, so dass sich sogar Bachelor-Absolventen aus Süddeutschland, etwa von der FH Heilbronn, für diesen Masterstudiengang in Wismar einschreiben.

Wie Johanna Freistedt: Sie studiert im dritten Semester in Wismar und hat nach dem Abitur zunächst den Bachelorstudiengang „Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik“ an der Hochschule Heilbronn absolviert. Ihre Erwartungen an den Masterstudiengang „Digitale Logistik und Management“ haben sich „im Großen und Ganzen erfüllt, sowohl was das Studium im Allgemeinen als auch was den Schwerpunkt Digital betrifft.“ Darüber hinaus konnte sie viele weitere positive Erlebnisse im Studium sammeln, mit denen sie vorher nicht gerechnet habe, erzählt sie. An der Logistik fasziniert Johanna Freistedt besonders ihre enorme Bedeutung für die Wirtschaft: „Denn ohne eine funktionierende Logistik würden Lieferketten zusammenbrechen, Regale in Supermärkten leer bleiben und Produktionen ins Stocken geraten.“ Das Masterstudium bewertet sie nicht nur als Erweiterung ihrer fachlichen Kompetenz. Es sei auch sehr wichtig für ihre persönliche Entwicklung. ■

Nicole de Jong ist freie Fachjournalistin mit Sitz in Mölln.

DIGITALE FACHMEDIEN KOSTENLOS FÜR STUDENTEN

**Unverzichtbar
im Studium**

In wenigen Schritten zur erstklassigen Fachliteratur:

- ▶ 1. Probeabonnement bestellen
- ▶ 2. Studienbescheinigung vorlegen
- ▶ 3. Sechs Monate vollumfänglich nutzen.
Das Abonnement endet automatisch.

Jetzt kostenlos anfordern:

www.dvz.de/studentenangebot

UND NACH DEM STUDIUM?

Ein Traineeprogramm könnte das Sprungbrett direkt auf eine Management-Position sein. Diese Möglichkeit bietet zum Beispiel das familiengeführte Unternehmen Röhlig Logistics mit Sitz in Bremen, 34 Niederlassungen sowie etwa 2.700 Mitarbeitenden weltweit.

VON KERSTIN ZAPP



Drei Jahre - das ist länger als manch anderes Traineeship dauert. Aber sinnvoll, meint Christine Kirsch, Director Corporate Personnel Development, die das Management-Trainee-Programm bei Röhlig betreut. „Unsere Management-Trainees durchlaufen drei Programmphasen - sechs Monate im Head Office in Bremen, um das Unternehmen als Ganzes verstehen zu lernen, ein Jahr im Bereich Operations in einer unserer Landesgesellschaften und achtzehn Monate im Bereich Sales in einer weiteren Landesgesellschaft. Diese Zeitspanne ermöglicht es uns, junge Talente nachhaltig zu entwickeln und danach auf eine erste Management-, Führungs- oder verantwortungsvolle Fachposition zu setzen. Auch die Trainees profitieren davon, denn sie können in Ruhe verschiedene Unternehmensbereiche kennenlernen, vieles ausprobieren und ihre Passion im Unternehmen finden.“

Mohamed Thariq Ghani hat bereits die ersten sechs Monate des Programms im Head Office absolviert. „Ich habe mich vom ersten Tag an als Teil eines wunderbaren Teams gefühlt, bin gefördert und gefordert worden“, blickt er zurück. Der Inder, der an der KLU in Hamburg seinen Master of Science, Global Logistics and Supply Chain Management, gemacht und bereits als Werkstudent für Röhlig gearbeitet hat, ist kürzlich in Chicago im Bereich Seefracht in den zweiten Teil seines Traineeprogramms gestartet.

Röhlig baut mit dem Programm einen Pool hochqualifizierter Kandidaten für unterschiedliche Positionen auf. Teilnehmer müssen einen Bachelor oder Master im Bereich Transport, Logistik oder BWL und erste praktische Erfahrungen in der

Logistik mitbringen. Weitere Auswahlkriterien: eine hohe Motivation, Eigeninitiative und Lernbereitschaft, erste interkulturelle Erfahrungen, ein offenes Wesen und gutes Kommunikationsvermögen. Ein bis zwei Trainees starten pro Jahr.

Nicht nur der Programmaufbau ist international, sondern auch die Teilnehmer sind es. Die Einsatzorte werden je nach Sprachkenntnissen und bisherigen Erfahrungen der Kandidaten sowie den Kapazitäten der Niederlassungen weltweit festgelegt. Die Mühe lohnt sich für die Niederlassungen: Oft übernehmen die Trainees am Ende des Programms eine feste Stelle bei ihnen. Christine Kirsch: „Für uns ist es entscheidend, dass unsere Trainees sowohl im Head Office erfahren, wie das gesamte Unternehmen organisiert ist und gesteuert wird, als auch die Arbeit in den operativen Einheiten weltweit einschätzen können. Beide Seiten zu kennen und zu verstehen, ist in Management- und Führungspositionen extrem wertvoll.“

Von seiner Betreuung bei Röhlig ist der 24-Jährige begeistert: „Christine Kirsch ist meine Mentorin und Ansprechpartnerin für die gesamte Zeit. Gleichzeitig agiert sie als Bindeglied zu den Abteilungen, in denen ich eingesetzt bin. Von Beginn an wurde ich umfassend unterstützt - ob bei der Organisation eines Sprachkurses, der Beantragung meiner Visa, mit der Übernahme der Umzugskosten, einer Unterkunft für die ersten vier Wochen oder bei der Wohnungssuche. Darüber hinaus habe ich bereits als Trainee die Möglichkeit, am globalem Führungskräfteprogramm Blue Step teilzunehmen, für das man sonst erste Erfahrungen in einer Leitungsposition mitbringen muss.“ ■

Mohamed Thariq Ghani hat zunächst sechs Monate in Bremen bei Röhlig gearbeitet und nun den zweiten Teil seines Traineeprogramms in Chicago angetreten. Wohin er im dritten Teil geht, ist noch offen.

DVZ Magazin - Ein Produkt der DVZ-Redaktion

Chefredakteur Sebastian Reimann
Redaktion Tim-Oliver Frische (Ltg.), Kerstin Zapp

Autoren Werner Balsen, Amelie Bauer, Nicole de Jong, Tim-Oliver Frische, Uta Fuchs, Kerstin Kloss, Behrend Oldenburg, Wilfried Schneider

Design Andreas Voltmer

Titelfotos iStock/Getty Images;
ÖBB/Wegscheider

Verlag DVV Media Group GmbH,
Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg,
Postfach 10 16 09, 20010 Hamburg,
Tel.: 040 23714-01

Geschäftsführer Martin Weber

Verlagsleitung Oliver Detje

Anzeigenleiter Florian Böhm

Vertrieb Markus Kukuk

Druck Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Kassel

Copyright Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung oder Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Dies gilt insbesondere auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken, in das Internet oder in Intranets sowie in sonstige elektronische Speichermedien.



ALS ARCHITEKT INS LOGISTIKUNTERNEHMEN – WARUM NICHT?

Auf Architekten wirken sie langweilig, die klassischen Logistikimmobilien: schmucklose viereckige Riesenboxen, meist irgendwo in der Peripherie von Städten errichtet. Kein Wunder. Sie wissen meist nicht, was drinsteckt und beim Bau bedacht werden muss.

VON KERSTIN ZAPP

Logistikimmobilien sind die größte Asset-Klasse im gewerblichen Bausegment. Daher hat fast jedes Architekturbüro auch immer wieder Logistikobjekte auf dem Tisch. Und große Logistikunternehmen beschäftigen - wie auch auf Gewerbe- und Logistikflächen spezialisierte Projektentwickler - oft eigene Architekten, die ihre Immobilien errichten, auf dem neuesten technischen Stand halten, an neue Herausforderungen anpassen oder auch für Bestandsimmobilien passende logistische Umnutzungen planen. Gute Gründe, sich einmal intensiver mit Logistikimmobilien zu befassen, Studierenden zu zeigen, was drinsteckt in den Quadern, und welche Herausforderungen etwa bei der urbanen Integration solcher Gebäude zu beachten sind. Das dachten sich Roland Busch, Vertretungsprofessor an der Bergischen Universität Wuppertal mit einem Forschungsschwerpunkt im Bereich Logistikimmobilienmärkte sowie geschäftsführender Gesellschafter des Instituts für Raumforschung und Immobilienwirtschaft (IRI), und seine Kollegen am Lehrstuhl Ökonomie des Planens und Bauens. Sie setzten ein zweisemestriges Wahlpflichtmodul namens „Big Boxes“ auf, welches im April mit einer Exkursion nach Asien zu Ende ging. Das Modul umfasste drei Phasen: Grundlagenrecherche, Best-Practise-Beispiele finden und auf dieser Basis Prototypen passend zu den Aufgabenstellungen der Praxispartner entwickeln. Dabei ging es sowohl um Neubauten als auch um die Modernisierung oder Neunutzung von Bestandsimmobilien.

DVZ: Herr Prof. Busch, wie haben Ihre Studierenden auf das Angebot reagiert, einmal nicht extravagante Konzerthäuser und attraktive Museen zu entwerfen? Prof. Roland Busch: Überraschend positiv. Das Interesse war so stark, dass der Kurs mit 15 Leuten im Semester der größte Masterkurs war.

Warum?

Sie kannten Logistikprojekte bereits aus den Architekturbüros, in denen sie als Werkstudenten arbeiten. Gleichzeitig war das für sie an der Uni ein ganz neuer Gebäudetyp, der erschlossen werden musste, und damit spannend.

Ohne Wissen um logistische Prozesse keine Möglichkeit, passende Gebäude zu entwerfen. Wer hat hier den fachlichen Input gegeben?

Wir hatten diverse Praxispartner wie die Deutsche Logistik-Holding und Segro, die beide von Anfang an dabei waren, das DHL Innovationcenter, Rhenus, Hellmann, Picnic, Four Parx, Garbe und Fusion Cologne, die uns mit Wissen versorgt, Fragen beantwortet und diverse Exkursionen ermöglicht haben. Aber sie haben auch Fragen gestellt und uns Aufgaben gegeben.

Zum Beispiel?

Hier ging es etwa um Flächeneffizienz - passende Grundstücke sind rar und teuer - Integration ins Stadtbild, denn niemand möchte im urbanen Raum einen Gewerbeklotz vor der Nase haben, Anschluss an die Verkehrsinfrastruktur für Güter und Menschen, um

Links: Die Abschlussexkursion von „Big Boxes“ ging nach Asien, wo diverse mehrgeschossige Logistikimmobilien besichtigt wurden wie das 150 Meter hohe „Goodman Interlink“ in Hongkong mit einer Fläche von 224.000 Quadratmetern. Unten: Die Fachexkursionen in Deutschland führten die Studierenden unter anderem zu Rhenus, um die Abläufe im Lager kennenzulernen.



24

Etagen hat das Logistikhochhaus „Goodman Interlink“ in Hongkong. Mehrgeschossige Logistikimmobilien sind in Asien unter anderem auch in Seoul, Shanghai und Tokio zu finden.

Quelle: Goodman

Nachhaltigkeitsaspekte und die Umnutzung bestehender Industriegebäude.

Wie haben Ihre Studierenden die Herausforderungen gelöst?

Im Bereich Nachhaltigkeit beispielsweise mit Photovoltaikanlagen, begrünten Fassaden und Dächern. Bei der Aufgabe, eine ehemalige Montanhalle umzubauen, war aber das Dach nicht für Photovoltaik geeignet. Dafür könnte die Industrie in der Umgebung Abwärme liefern und das Gebäude so energieeffizienter machen. Solche Dinge mussten die Studierenden herausfinden und abwägen. Die Deutsche Logistik-Holding forderte Vorschläge, wie in Logistikimmobilien soziale Nachhaltigkeit besser umgesetzt werden könnte. Hier haben wir etwa die Anordnung von Sozialräumen überdacht und sie optisch angenehm gestaltet.

Und bei der urbanen Integration?

Hier ist unter anderem das Modell „Dattel im Speckmantel“ entstanden: ein Logistikkomplex mitten in der Stadt, dem man seine Funktion auf den ersten Blick nicht ansieht. Sie verbirgt sich in der Mitte des Gebäudes. Außen sind drum herum Läden, Restaurants und soziale Räume angeordnet, auf dem Dach befindet sich ein Sportplatz oder Park. In Zusammenarbeit mit Picnic haben wir zudem ein urbanes Mixed-Use-Konzept entwickelt, bei dem Logistik, Räume für Handwerker und Wohnflächen vertikal gestapelt werden, um die teuren Grundstücke effizient zu nutzen. Diese Konzepte erlauben es, mit der Immobilie einen Mehrwert für das Quartier zu schaffen, so auch optisch Vorbehalten der Bevölkerung und der Bezirke beziehungsweise Kommunen gegen Logistikimmobilien zu begegnen und die Güterverteilung zurück in die Stadt zu holen.

Präsentation der Entwürfe an der Bergischen Universität Wuppertal. Logistikunternehmen können sich gern mit passenden Aufgabenstellungen an den Lehrstuhl wenden.



Schöne Beispiele für Last-Mile-Logistik. Was ist Ihren Studierenden für den Straßenfernverkehr und die erforderliche Verkehrsanbindung eingefallen?

Hier haben sie zunächst ein Autobahnkreuz überbauen wollen, sich in einem zweiten Anlauf auf mehrere Gebäude in den äußeren Winkeln des Kreuzes geeinigt und die einzelnen Komplexe innerbetrieblich mit Seilbahnen für den Gütertransport verbunden. Für Fahrer wurde eine Übernachtungsmöglichkeit außerhalb der Lkw integriert.

Was hat Sie im Kontakt mit Ihren Praxispartnern am meisten überrascht?

Wie interessiert alle Partner an unserem Projekt waren und mit wie vielen angestellten Architekten wir dort gesprochen haben. Logistikunternehmen brauchen Architekten inhouse, um Um- und Neubauten entsprechend der Unternehmensbedürfnisse gestalten zu können. Eine neue Jobperspektive für die Studierenden.

Waren die Architekten mit ihren Aufgaben in Logistikunternehmen - so ganz ohne Konzerthäuser und Museen entwerfen zu dürfen - zufrieden?

Auf jeden Fall! Und sie finden ihre Aufgaben total spannend.

Welche Eigenschaft kommt Architekten bei logistischen Aufgabenstellungen besonders zugute?

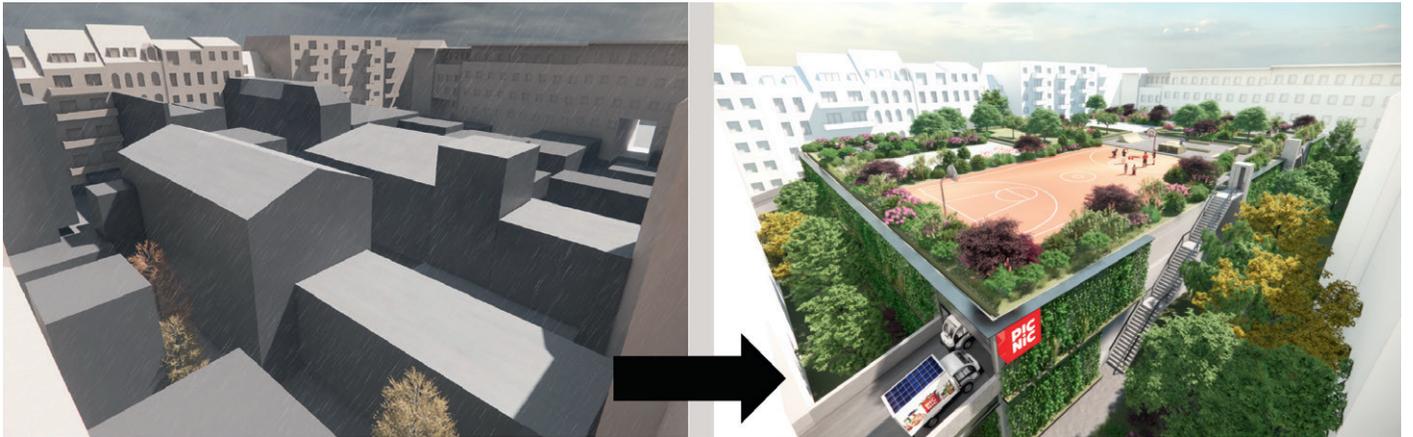
Angehende Architekten lernen im Studium Kreativität, das ist ein großer Teil ihrer Ausbildung. Logistikunternehmen müssen immer kreativer werden, um passende Grundstücke zu bekommen, die betrieblichen Erfordernisse stadtplanerisch zu integrieren und so weiter. Hier besteht eine große Schnittmenge.

Werden Sie künftig wieder das Thema Logistikimmobilien anbieten?

Ja, aber zunächst in kleineren Wahlpflichtfächern über ein Semester. Und bei den Einheiten über den Immobilienmarkt ist das Thema natürlich immer präsent.

Würde sich ein Architekturstudiengang, der sich nur mit logistischen Fragestellungen beschäftigt, lohnen?

Nein. Aber wir müssen in unserem Fachgebiet das Problembewusstsein für die Logistik wecken und die spannenden Aufgaben auf diesem Gebiet aufzeigen. ■



Not in my Backyard!

Yes, in my Backyard!

~~not~~ **YES,** **in my** Backyard!

Jeder braucht sie, keiner will sie in seiner Nähe: Logistikstandorte. Doch ohne sie keine effiziente Versorgung. Die Studierenden haben ein Brownfield in Mehrwert für alle verwandelt: Logistik, Gewerbe, neue Wohnungen sowie Grün in, an, um und auf einer einzigen Immobilie. So funktioniert zukunftsorientierte Stadtentwicklung.



STUDIIEREN! ABER ..

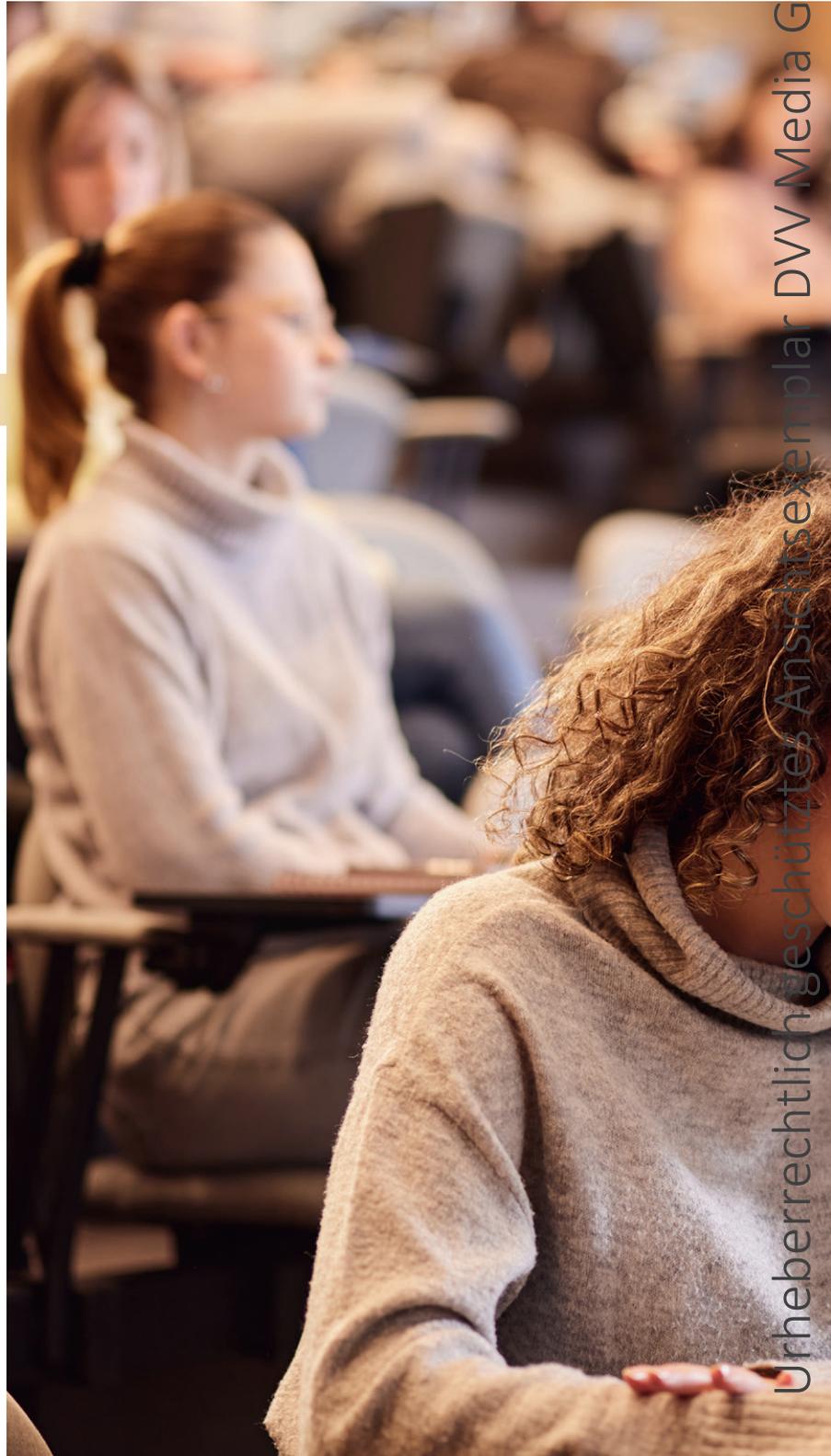
Die beste zur Persönlichkeit passende Wahl ist entscheidend, um in der Logistik erfolgreich durchstarten zu können. Unsere Checkliste (Seite 66) und die Beschreibung diverser Hochschularten, Studienformen und -gänge können dabei helfen.

VON PROF. CLAUS MUCHNA, KERSTIN ZAPP
UND TIM-OLIVER FRISCHE

Immens gewachsen ist die Zahl der Studiengänge, die gute Möglichkeiten für eine Karriere in der Logistikbranche bieten. Nicht alle tragen dabei das Wort „Logistik“ im Titel. Die Auswahl des individuell am besten geeigneten Angebots ist darüber hinaus auch deshalb alles andere als einfach, weil die Anbieter sehr unterschiedlich sind: stärker forschungsorientiert wie Universitäten, eher anwendungsorientiert wie Fachhochschulen oder private Einrichtungen. Außerdem besteht die Möglichkeit, Praxisphasen in das Studium zu integrieren oder es berufs begleitend durchzuführen. Zwei Dinge fallen auf: Am stärksten wächst der Bereich der dualen Studiengänge. Studierende gewinnen dabei durch Praxisphasen im Unternehmen oder die Teilnahme an einer dualen Berufsausbildung mit dazugehöriger Prüfung früh Einblicke in die reale Arbeitswelt.

Die Checkliste bietet eine Hilfestellung bei der richtigen Wahl. Überdies ist zu empfehlen, Quellen wie Broschüren, Websites und Forenbeiträge zu nutzen sowie Messen, Informationsveranstaltungen und Vorlesungen zu besuchen. ■

Claus Muchna ist Professor für Allgemeine Betriebswirtschaftslehre. Er war in dieser Funktion tätig an der Hamburger Fern-Hochschule. Zudem war er Studiengangsleiter für den MBA-Studiengang General Management sowie das duale Studium Logistik-Bachelor. Im kleineren Umfang bleibt er als Lehrender und als Autor der Logistik erhalten.



...WAS, WIE UND WO?



Foto: iStock/Getty Images

Urheberrechtlich geschütztes Ansichtsexemplar DVW Media Group GmbH

DIE UNIVERSITÄTEN

Die akademischen Bildungseinrichtungen bieten künftigen Akademikern unterschiedliche Profile. Je nach Vorliebe, Ausrichtung und Abschluss der Studierenden haben diese die Möglichkeit, sich entweder an einer Universität, einer Hochschule/Fachhochschule oder aber an einer Berufsakademie einzuschreiben. Universitäten sind traditionell wissenschaftlich geprägt und legen den Fokus auf die Forschung; Abiturienten

können sich uneingeschränkt an allen Hochschulen bewerben - ob sie angenommen werden, hängt von den Unis ab. Viele haben Zulassungsbeschränkungen. Der Nachteil einer Universität: Wer ein Fachabitur hat, kann hier nur unter bestimmten Umständen studieren. Aber wer seinen Abschluss an einer der staatlichen Universitäten in Deutschland macht, erhält oft mehr Anfangsgehalt als Absolventen einer Fachhochschule.

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt	
Technische Universität Berlin	Berlin	Wirtschaftsingenieurwesen Logistik	Master of Science	4 Semester	Start: WS und SS; Partner: International Logistics and Network Services der Tongji-Universität Shanghai; Fachpraktikum	Fakultät VII Wirtschaft und Management, Frank Straube: sekretariat@logistik.tu-berlin.de Tel.: +49 (0) 30 314-22877 www.logistik.tu-berlin.de	
Technische Universität Dortmund	Dortmund	Logistik	Bachelor of Science	7 Semester	Start: jeweils zum WS, Pflichtpraktika	Fakultät Maschinenbau, Christoph Olszak: christoph.olszak@tu-dortmund.de Tel.: +49 (0) 231 755-7511 www.mb.tu-dortmund.de	
		Logistik	Master of Science	3 Semester	Start: WS und SS		
Universität Duisburg-Essen	Duisburg	Technische Logistik	Master of Science	4 Semester	Start: WS und SS; Grundkenntnisse Englisch erforderlich; Technische Logistik: einschließlich Industriepraktikum	Fakultät der Ingenieurwissenschaften, Alexander Goudz: alexander.goudz@uni-due.de Tel.: +49 (0) 203 379-7047 www.uni-due.de	
TU Hamburg	Hamburg	Logistik und Mobilität	Bachelor of Science	6 Semester	Start: jeweils zum WS; Voraussetzung: zehnwöchiges Pflichtpraktikum	Institut für Verkehrsplanung und Logistik W-8, Campus 3, Heike Flämig: flaemig@tuhh.de Tel.: +49 (0) 40 42878-3904 www.tuhh.de Carsten Gertz: peter@tuhh.de Tel.: +49 (0) 40 42878-3907 www.tuhh.de/vpl	
		Logistik, Infrastruktur und Mobilität	Master of Science	4 Semester			
Helmut-Schmidt-Universität / Universität der Bundeswehr	Hamburg	Produktentstehung und Logistik	Master of Science	nach Bachelorabschluss: 6 Trimester	Start: jeweils zum WS (Anfang Januar); zivile Studierende werden zugelassen (kostenpflichtig)	Fakultät für Maschinenbau, Franz Joos: joos@hsu-hh.de Tel.: +49 (0) 40 6541-2725 www.hsu-hh.de/mb	
Gottfried Wilhelm Leibniz Universität	Hannover	Produktion und Logistik	Bachelor of Science	6 Semester	Start: jeweils zum WS; Vorpraktikum erforderlich	Fakultät für Maschinenbau, Tim Kämpfer: produktion@maschinenbau.uni-hannover.de Tel.: +49 (0) 511 762-4165 www.uni-hannover.de	
			Master of Science	4 Semester	Start: jeweils zum WS		
Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg	Magdeburg	Kulturwissenschaft, Wissensmanagement, Logistik: Cultural Engineering	Bachelor of Arts	8 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprache: Deutsch und Englisch	Fakultät für Humanwissenschaften, Nora Pleske: nora.pleske@ovgu.de Tel.: +49 (0) 391 675-4954 www.ovgu.de	
			Wirtschaftsingenieur Logistik	Bachelor of Science	7 Semester		Start: WS und SS; Unterrichtssprache: Deutsch und Englisch
				Master of Science	3 Semester		

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
TUM Technische Universität München	München-Garching	Produktion und Logistik	Master of Science	4 Semester	Start: WS und SS; achtwöchiges Industriepraktikum notwendig	Fakultät für Maschinenwesen, Anna Reif: studienberatung@mw.tum.de Tel.: +49 (0) 89 289-15022 www.tum.de
Universität St.Gallen	St. Gallen, Schweiz	Betriebswirtschaftslehre, weitere Fachrichtungen im Bereich Betriebswirtschaft	Bachelor of Arts (Betriebswirtschaftslehre)	7 Semester Regelstudienzeit (B.A.)	Start: HS; zahlreiche Vertiefungen im Bereich „Supply Chain Management“ sowie „Logistikmanagement“ und „Verkehrsmanagement“ möglich	Institut für Supply Chain Management Universität St.Gallen (HSG) Dufourstrasse 40a CH-9000 St. Gallen +41 71 224 21 11 www.unisg.ch
			Master of Arts	3 Semester Regelstudienzeit (M.A.)	Start: HS und FS; zahlreiche Vertiefungen im Bereich „Supply Chain Management“ sowie „Logistikmanagement“ und „Verkehrsmanagement“ möglich	
Wirtschaftsuniversität Wien	Wien, Österreich	Wirtschafts- und Sozial-Wissenschaften (WiSo)	Bachelor of Science (WU)	2-3 von 6 Semestern im Bachelor	Start: WS und SS Vertiefung: SBWL Transportwirtschaft und Logistik im Bachelor Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (WiSo) Unterrichtssprache: Deutsch	Institut für Transportwirtschaft und Logistik Department für Welthandel WU - Wirtschaftsuniversität Wien Gebäude D1, 4. OG Welthandelsplatz 1 1020 Wien Tel.: +43 (0) 1 31 336-4702, -5079 E-Mail: sekretariat.itl@wu.ac.at www.wu.ac.at/itl
					Start: WS und SS Vertiefung: SBWL Supply Networks and Services im Bachelor Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (WiSo) Unterrichtssprache: Englisch	
		English: Business and Economics (BBE)	Bachelor of Science (WU)	2-3 von 6 Semestern im Bachelor	Start: WS und SS Vertiefung: Supply Chain and Operations Management (SCOM) im Bachelor Business and Economics (BBE) Unterrichtssprache: Englisch	
		English: Supply Chain Management (SCM)	Master of Science (WU)	4 Semester Master	Start: jeweils zum WS (1. Oktober) im QS Business Masters Ranking; Supply Chain Management 2022 weltweit auf Platz 2 gerankt Unterrichtssprache: Englisch	
					* Executive Academy Angebot: berufsbegleitende Universitätslehrgänge und zahlreiche Weiterbildungsprogramme für Führungskräfte	WU Executive Academy www.executiveacademy.at

Die Liste der genannten Einrichtungen und Studiengänge ist ohne Gewähr und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vermissten Sie Angaben? Dann schreiben Sie gern an tim-oliver.frische@dvvmedia.com.

ANZEIGE



Logistik sichtbar machen - Gemeinsam stark!

Vernetzen Sie sich mit uns!

Die Logistik ist einer der bedeutendsten Wirtschaftsbereiche in Deutschland. Sie spielt eine zentrale Rolle für unsere Wirtschaft und Gesellschaft, doch oft bleibt ihr Bild unvollständig.

Mit der Aktion „Wir sind LOGISTIK“ setzen wir uns dafür ein, die Branche sichtbar zu machen und ihre Wertschätzung zu steigern.

Bleiben Sie auf dem Laufenden!



Facebook: @wirsindlogistik

Instagram: @wirsindlogistik

LinkedIn: www.linkedin.com/company/wir-sind-logistik

Möchten Sie Partner der Aktion werden? Kontaktieren Sie uns per E-Mail oder Telefon!

E-Mail: anzeigen@dvz.de | Telefon: 040/ 23 714-129

DIE FACHHOCHSCHULEN

Schon die englische Bezeichnung für Fachhochschule (FH) University of Applied Sciences sagt es deutlich: Hier stehen anwendungsbezogene Studieninhalte im Vordergrund. Deswegen enthalten die Studienpläne oft Praktika. Absolventen loben das relativ enge Verhältnis zu den Dozenten. Auch wer kein Abi-

tur hat, kann zum Studium an einer Fachhochschule zugelassen werden. Fachgebundene Hochschulreife, Fachhoch- und -oberschulreife oder eine bestimmte berufliche Qualifikation wie der Meister ermöglichen hier eine Zulassung. Viele der Fachhochschulen bezeichnen sich heute auch nur noch als Hochschule.

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
Hochschule Anhalt	Bernburg	Logistikmanagement (M.Sc.)	Master of Science	4 Semester	Start: WS und SS; Pflichtpraktikum	Fachbereich Wirtschaft, Frank Himpel: frank.himpel@hs-anhalt.de Tel.: +49 (0) 3471 355-1334 www.hs-anhalt.de/studiengaenge/mlo.html
Hochschule Bremen (HSB)	Bremen	Internationaler Studiengang Ship Management - Nautical Sciences B. Sc.	Bachelor of Arts	8 Semester	Start: WS und SS; Unterrichtssprache: Englisch	Ilknur Colmorn Tel.: +49 (0) 421 5905 4134 Ilknur.Colmorn@hs-bremen.de www.hs-bremen.de
Hochschule Bremerhaven	Bremerhaven	Transport, Wirtschaft, Logistik	Bachelor of Engineering	6 Semester	Start: jeweils zum WS und SS; zulassungsfrei	Hochschule Bremerhaven Carsten Dorn: cdorn@hs-bremerhaven.de Tel.: +49 (0) 421 8359-675 www.hs-bremerhaven.de
		Logistics Engineering and Management	Master of Science	4 Semester	Start: jeweils zum WS und SS	
Hochschule Darmstadt	Darmstadt/Dieburg	Logistik Management	Bachelor of Science	6 Semester	Start jeweils zum WS, Praxismodul	Hochschule Darmstadt University of Applied Sciences Schöfferstraße 3 64295 Darmstadt info@h-da.de Tel. +49 (0)6151 533 5000 www.h-da.de
FH Dortmund	Dortmund	Betriebswirtschaftliche Logistik Fachbereich Wirtschaft	Bachelor of Science	7 Semester	Start: WS Unterrichtssprachen: Deutsch Semesterbeitrag: 319,06 €	Mehr unter www.fh-dortmund.de/studiengaenge/betriebswirtschaftliche-logistik-bachelor.php
Jade Hochschule	Elsfleth	Internationales Logistikmanagement/ Seeverkehrs- und Hafenvirtschaft	Bachelor of Science	7 Semester	Start: WS und SS; unterschiedliche Profile wählbar, z.B. Projekt- oder Automobillogistik	Fachbereich Seefahrt und Logistik, Maritimer Campus, Thorsten Löffler: thorsten.loeffler@jade-hs.de Tel.: +49 (0) 4404 9288-0 www.jade-hs.de
		International Maritime Management	Master of Science	10 Module (2,5 Jahre)	Start: WS und SS; Unterrichtssprache: Englisch	Nicolas Nause: nicolas.nause@jade-hs.de Tel.: +49 (0) 4404 9288-4309 www.jade-hs.de
Fachhochschule Erfurt	Erfurt	Wirtschaftsingenieurwesen - Verkehr, Transport, Logistik	Bachelor of Engineering	6 Semester	Start: jeweils zum WS; Pflichtpraktikum	Fakultät Wirtschaft-Logistik-Verkehr, Cordula Boden: boden@fh-erfurt.de Tel.: +49 (0) 361 6700-522 www.fh-erfurt.de/wlv
		Materialfluss und Logistik	Master of Engineering	4 Semester	Start: jeweils zum WS	Michael H. Wagner: m.h.wagner@fh-erfurt.de Tel.: +49 (0) 361 6700-611 www.fh-erfurt.de/wlv
Fachhochschule Flensburg	Flensburg	Seeverkehr, Nautik und Logistik	Bachelor of Science	8 Semester	Start: WS und SS; zwei Semester Bordpraktikum möglich	Fachbereich 1, Sander Limant: sander.limant@hs-flensburg.de Tel.: +49 (0) 461 805-1811 www.hs-flensburg.de
Frankfurt University of Applied Sciences	Frankfurt	Globale Logistik - Global Logistics	Master of Science	3 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch	Fachbereich 3 - Wirtschaft und Recht, Kai-Oliver Schocke: schocke@fb3.fra-uas.de Tel.: +49 (0) 1533-3870 www.frankfurt-university.de
Hochschule Fulda	Fulda	Supply Chain Management	Master of Science	3 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch	Fachbereich Wirtschaft, Michael Huth: michael.huth@w.hs-fulda.de Tel.: +49 (0) 661 9640-2557 www.hs-fulda.de/wirtschaft

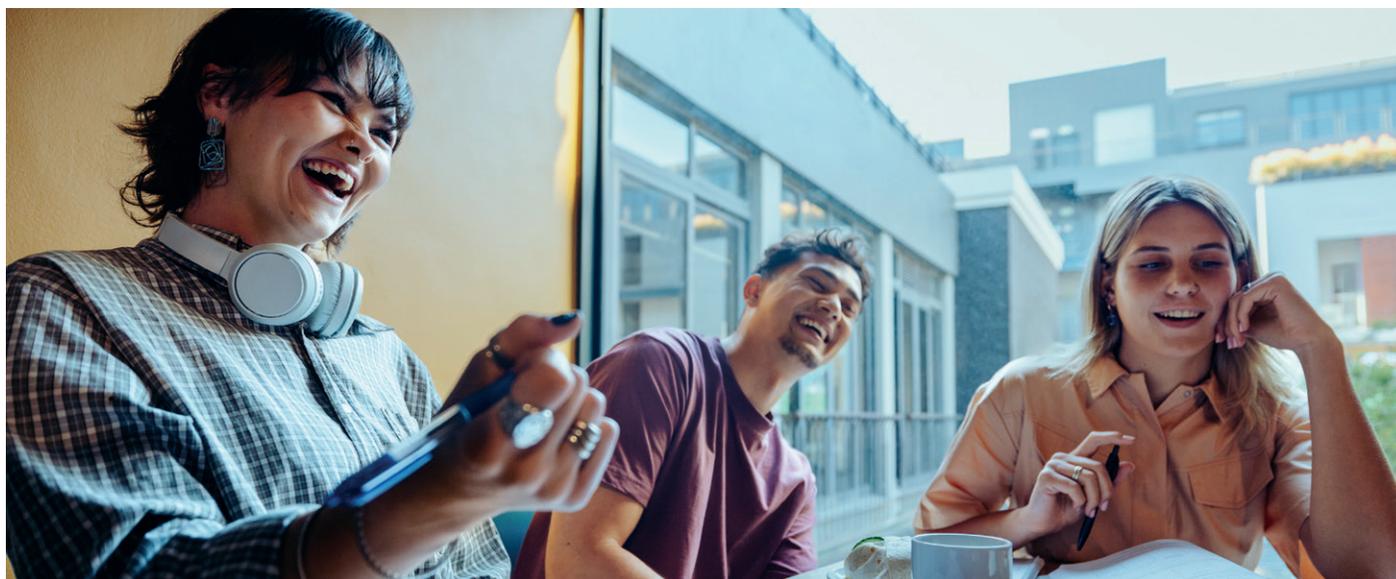
Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
THM Technische Hochschule Mittelhessen	Standorte: Friedberg, Gießen, Wetzlar	Logistikmanagement	Bachelor of Science	7 Semester	Start: jeweils zum WS	Fachbereich Management und Kommunikation, Sekretariat Friedberg: sekretariat-fb@muk.thm.de Tel.: +49 (0) 6031 604-590 www.thm.de/muk
		Supply Chain Management	Master of Science	3 Semester	Start: jeweils zum SS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch	
HAW Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Fakultät für Wirtschaft und Soziales	Hamburg	Logistik/Technische Betriebswirtschaftslehre	Bachelor of Science	7 Semester	Start: WS und SS; Englischkenntnisse B1 erforderlich; Praxissemester	Fakultät Wirtschaft und Soziales - Department Wirtschaft, Henning Kontny: henning.kontny@haw-hamburg.de Tel.: +49 (0) 40 42875-6955 www.haw-hamburg.de/ws-w
		Internationale Logistik und Management	Master of Science	3 Semester	Start: jeweils zum WS; Englischkenntnisse notwendig	
Hochschule Heilbronn	Heilbronn	Business Engineering Logistics	Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: WS und SS; Vorpraktikum notwendig; Praxissemester	Fakultät Technische Prozesse, Susanne Hetterich: bernd-ole.wartlick@hs-heilbronn.de Tel.: +49 (0) 7131 504-220 www.hs-heilbronn.de/bel
		Business Administration in Transport and Logistics	Master of Science	3 Semester	Start: WS und SS; Englischkenntnisse notwendig	Fakultät Wirtschaft und Verkehr, Prof. Tobias Bernecker: tobias.bernecker@hs-heilbronn.de Tel.: +49 (0) 7131 504-6814 www.hs-heilbronn.de/mtl
Hochschule für Angewandte Wissenschaften	Hof	Logistik	Master of Business Administration	3 Semester	Start: WS und SS; praktische Projektarbeit	Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Friedwart Lender: flender@hof-university.de Tel.: +49 (0) 9281 409-4120 www.hof-university.de
Hochschule Kaiserslautern	Kaiserslautern	Logistics - Diagnostics and Design / Chemie- und Pharmalogistik / Technische Logistik	Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: jeweils zum WS	Fachbereich Angewandte Logistik- und Polymerwissenschaften, Campus Pirmasens, Martin Wölker: martin.woelker@hs-kl.de Tel.: +49 (0) 631-3724-7965 www.hs-kl.de
		Wirtschaftsingenieurwesen - Logistik und Produktionsmanagement	Master of Science	3 Semester	Start: WS und SS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch; Studium in Pirmasens und Zweibrücken	Fachbereich Angewandte Ingenieurwissenschaften, Campus Zweibrücken, Christian M. Thurnes: christian.thurnes@hs-kl.de Tel.: +49 (0) 631-3724-5265 www.hs-kl.de/angewandte-ingenieurwissenschaften
Hochschule Rhein-Waal	Kamp-Lintfort	Mobility and Logistics	Bachelor of Science	7 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprache: Englisch (B2); Voraussetzung: achtwöchiges Vorpraktikum	Fakultät Kommunikation und Umwelt, Campus Kamp-Lintfort, Dirk Bruckmann: dirk.bruckmann@hochschule-rhein-waal.de; info@hochschule-rhein-waal.de Tel.: +49 (0) 2842 90825-0 www.hochschule-rhein-waal.de
Hochschule für angewandte Wissenschaften Kempten	Kempten	Logistik	Master of Science	3 Semester	Start: WS und SS Hoher Praxisbezug: Durchführung realer Unternehmensprojekte in jedem Semester	Fakultät Betriebswirtschaft Martin Göbl martin.goebel@hs-kempten.de Tel. +49 (0)831 2523 154 www.hochschule-kempten.de
		Supply Chain Management (Weiterbildungsstudiengang)	Master of Business Administration	3 Semester (Vollzeit) 4 Semester (Teilzeit)	Start: März oder September Sprache Englisch Kosten: 16.900 Euro Auslandsaufenthalt in Kapstadt, Bangkok oder Brisbane, enge Verzahnung mit der Praxis	Professional School of Business and Technology - Hochschule Kempten Martin Göbl martin.goebel@hs-kempten.de Tel. +49 (0)831 2523 154 www.hochschule-kempten.de
Fachhochschule Köln	Köln	Logistik / Produktion und Logistik	Bachelor of Science	7 Semester	Start: jeweils zum WS	Schmalenbach Institut für Wirtschaftswissenschaften, Campus Deutz, Michael Lorth: michael.lorth@th-koeln.de Tel.: +49 (0) 221 8275-3133 www.th-koeln.de
			Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: jeweils zum WS	
Hochschule Niederrhein	Krefeld	Wirtschaftsingenieurwesen - Produktion und Logistik	Master of Engineering	4 Semester	Start: jeweils zum WS; studienbegleitendes Projekt	Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen, Ernst Gebler: ernst.gebler@hs-niederrhein.de Tel.: +49 (0) 2151 822-6636 www.hs-niederrhein.de/wirtschaftsingenieurwesen

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
Hochschule Ostwestfalen-Lippe	Lemgo	Logistikmanagement	Bachelor of Science	6 Semester	Start: jeweils zum WS; auch duales Studium möglich; Praxissemester; Voraussetzung: Vorpraktikum oder Berufserfahrung	Fachbereich 7 - Produktion und Wirtschaft, Nicholas Boone: nicholas.boone@hs-owl.de Tel.: +49 (0) 5261 702-5573 www.th-owl.de/studium/angebote/studiengaenge/detail/logistikmanagement/
Hochschule für Wirtschaft und Gesellschaft Ludwigshafen	Ludwigshafen am Rhein	Logistik	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: WS und SS; auch als duales Studium möglich	Geschäftsführung Fachbereich Dienstleistungen & Consulting, Ekram Kapferer: ekram.kapferer@hwg-lu.de Tel.: +49 (0) 621 5203-177; Joachim Schmidt: joachim.schmidt@hwg-lu.de Tel.: +49 (0) 621 5203-352 www.hwg-lu.de
			Master of Arts	4 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch	Stefan Iskan: stefan.iskan@hwg-lu.de, Tel.: +49 (0) 621 5203-318 www.hwg-lu.de
Hochschule Ruhr West	Mülheim an der Ruhr	Betriebswirtschaft - Internationales Handelsmanagement und Logistik	Bachelor of Arts	7 Semester (inkl. Praxissemester) dual: 9	Start: WS; Studium wird ggf. in praktische Tätigkeit im Unternehmen integriert Vollzeit oder dual praxisintegriert möglich	Wirtschaftsinstitut Ellen Roemer: ellen.roemer@hs-ruhrwest.de Tel.: +49 (0) 208 88254-354 www.hochschule-ruhr-west.de
Hochschule für angewandte Wissenschaften München	München	Wirtschaftsingenieurwesen Logistik	Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch; Praxissemester; ggf. Vorpraktikum nötig	Fakultät für Wirtschaftsingenieurwesen, Klaus-Jürgen Meier: klaus-juergen.meier@hm.edu Tel.: +49 (0) 89 1265-3943 www.wi.hm.edu
Fachhochschule Münster	Münster	Logistik und Supply Chain Management	Master of Science	4 Semester	Start: jeweils zum WS; Voraussetzungen: Vorpraktikum, Eignungsprüfung, Englischkenntnisse	Fachbereich Wirtschaft, Cornelia Stypinski: styp@fh-muenster.de Tel.: +49 (0) 251 83-65436 www.fh-muenster.de/de/studiengaenge/logistik-master
Hochschule Neu-Ulm	Neu-Ulm	Wirtschaftsingenieurwesen - Logistik	Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: WS und SS; Praxissemester; Voraussetzung: Vorpraktikum; auch als duales Studium möglich; z. T. in Englisch	Kompetenzzentrum Logistik, Stefan Distel: stefan.distel@hs-neu-ulm.de Tel.: +49 (0) 731 9762-1407 www.hs-neu-ulm.de
Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm in Kooperation mit Hochschule Hof	Nürnberg	Betriebswirtschaft (B.A.) - Logistik und Supply Chain Management	Bachelor of Arts	7 Semester	Start: WS und SS (nur Hochschulwechsler in höherem Semester); auch als duales Studium möglich, 2 Logistik-Schwerpunkte wählbar, etabliertes Netzwerk zu internationalen Partnerhochschulen für Auslandssemester	TH Nürnberg Fakultät Betriebswirtschaft Bahnhofstraße 87 90402 Nürnberg www.th-nuernberg.de/fakultaeten/bw
		Logistik, Einkauf und Supply Chain Management	Master of Arts	3 Semester	Start: WS und SS; auch als duales Studium möglich; etabliertes Netzwerk zu internationalen Partnerhochschulen für Auslandssemester	Bettina Schöpf, Studiengangmanagerin: ops-einkauf@th-nuernberg.de Tel.: +49 911 5880-2805 WhatsApp Chat www.master-logistik-nuernberg.de
		Einkauf und Logistik/ Supply Chain Management	Master of Arts	6 Semester	Start: WS Vorlesungen in Abständen von 3-4 Wochen freitags und samstags; Studiengebühr: 17.490 EUR; Studium kann auch als Zertifikatslehrgang belegt werden	OHM Professional School, Bettina Schöpf, Studiengangmanagerin: ops-einkauf@th-nuernberg.de Tel.: +49 911 5880-2805 www.ohm-professional-school.de/themenfelder/einkauf-logistik
Hochschule Offenburg	Offenburg	Betriebswirtschaft - Logistik und Handel	Bachelor of Arts	7 Semester	Start: WS und SS; Praxissemester; Double-Degree-Abschluss Deutschland/Dänemark (VIA University College)	Fakultät Betriebswirtschaft und Wirtschaftsingenieurwesen, Ingo Dittrich: ingo.dittrich@hs-offenburg.de Tel.: +49 (0) 7803 9698-4490 bw.hs-offenburg.de
Hochschule Pforzheim	Pforzheim	Betriebswirtschaft - Einkauf, Logistik und Supply Chain Management	Bachelor of Science	7 Semester	Start: WS und SS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch; Praxissemester	Fakultät Wirtschaft und Recht, Jürgen Gottschalck: juergen.gottschalck@hs-pforzheim.de Tel.: +49 (0) 7231 28-6305 www.hs-pforzheim.de
Oberbayerische Technische Hochschule Regensburg	Regensburg	Logistik	Master of Arts	3 Semester	Start: WS und SS	Fakultät Betriebswirtschaft, Werner Bick: werner.bick@oth-regensburg.de Tel.: +49 (0) 941 943-1399 www.oth-regensburg.de

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
Hochschule Koblenz	Remagen	Logistik & E-Business	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: WS und SS; 12-wöchiges Vorpraktikum; 13-wöchige Praxisphase	Fachbereich Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Rhein-Ahr-Campus, Michael Sommer: sommer@rheinahrcampus.de Tel.: +49 (0) 2642 932-283 www.hs-koblenz.de/rac
Hochschule Reutlingen, ESB Business School	Reutlingen und Partnerhochschule im Ausland	International Business, International Management Double Degree	Bachelor of Science	8 Semester	Start: WS und SS; 2 Praxis- und 1 Auslandssemester; Partnerhochschule für Double Degree: Faculty of Industrial Management, University of Malaysia	Carina Stichel: carina.stichel@reutlingen-university.de Tel.: +49 (0) 7121 271-3029 www.esb-business-school.de
HTW Saar - Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes	Saarbrücken	Internationales Logistikmanagement	Bachelor of Arts/Licence	6 Semester	Start: WS (an Universität Metz); Praxissemester; deutsch-französischer Studiengang - Voraussetzung: Französischkenntnisse B2	Kompetenzcluster Logistik, Thomas Bousonville: thomas.bousonville@htwsaar.de Tel.: +49 (0) 681 58 67-578 www.htwsaar.de/wiwi/fakultaet-und-personen/cluster/cluster-logistik
		Supply Chain Management	Master of Science	3 Semester	Start: jeweils zum SS; 1 Semester in Englisch; Teilzeitstudium möglich	Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Teresa Melo: teresa.melo@htwsaar.de Tel.: +49 (0) 681 58 67-588 www.htwsaar.de/wiwi/studium/logistik
Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften	Salzgitter	Logistikmanagement	Bachelor of Arts	7 Semester	Start: jeweils zum WS; integrierte Praxisphase	Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien, Frank Ordemann: fordemann@ostfalia.de Tel.: +49 (0) 5341 875-51520 www.ostfalia.de/cms
		Logistik und Informationsmanagement	Bachelor of Science	7 Semester	Start: jeweils zum WS; integrierte Praxisphase	Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien, Ronny Hansmann: r.hansmann@ostfalia.de Tel.: +49 (0) 5341 875-52520 www.ostfalia.de/cms
		Verkehr und Logistik	Master of Arts	3 Semester	Start: jeweils zum SS; integrierte Praxisphase	Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien, Frank Ordemann: fordemann@ostfalia.de Tel.: +49 (0) 5341 875-51520 www.ostfalia.de/cms
	Suderburg	Betriebswirtschaft und Management (ex Handel und Logistik)	Bachelor of Arts	7 Semester	Start: jeweils zum WS; integrierte Praxisphase	Fakultät Handel und Soziale Arbeit, Antje Baumgarten: a.baumgarten@ostfalia.de; Tel.: +49 (0) 5826 988-63270 www.ostfalia.de/cms
FH Oberösterreich, Logistikum	Steyr, Österreich	Internationales Logistik-Management	Bachelor of Arts in Business (BA)	6 Semester (180 ECTS)	Start: jeweils zum WS; Studium auf Deutsch (berufsbegleitend) oder Englisch (Vollzeit) möglich	Studiengangsadministration: Ursula Demmelmayr ilm@fh-steyr.at Tel.: +43 5 0804 33200 www.fh-ooe.at
		Supply Chain Management	Master of Arts in Business (MA)	4 Semester (120 ECTS)	Start: jeweils zum WS; Vollzeit oder berufsbegleitend	
Hochschule für Technik Stuttgart	Stuttgart	Digitalisierung und Informationsmanagement	Bachelor of Science	7 Semester	Start: jeweils zum WS	Studienbereich Informatik, Dieter Uckelmann: dieter.uckelmann@hft-stuttgart.de Tel.: +49 (0) 711 8926-2632 www.hft-stuttgart.de
		Umweltorientierte Logistik	Master of Science	4 Semester	Start: jeweils zum WS	Studienbereich Wirtschaft, Andrea Lochmahr: andrea.lochmahr@hft-stuttgart.de Tel.: +49 (0) 711 8926-2970 www.hft-stuttgart.de
THWS - Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt	Schweinfurt	Logistik (Deutsch) / Logistics (Englisch)	Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: jeweils zum WS; Pflichtpraktikum TWIN-Studiengänge, d.h. das komplette Curriculum wird auf DE und auf EN angeboten und kann wahlweise - auch in Kombination DE/EN - studiert werden. Dies ermöglicht einen zweisprachigen Abschluss.	THWS, Studiengangsleiter Logistik / Logistics, Norbert Schmidt: norbert.schmidt@thws.de Tel.: +49 (0) 9721 940-8693 fwi.thws.de/studium
Hochschule Ulm	Ulm	Wirtschaftsingenieurwesen / Logistik	Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: WS und SS; Praxisprojekt; Studium kann nach Ulmer Modell und mit vertiefter Praxis absolviert werden; Vorpraktikum notwendig	Fakultät Produktionstechnik und Produktionswirtschaft, Sekretariat: wl@thu.de Tel.: +49 (0) 731 96 537-250 www.thu.de/de/Seiten/Studiengang_WL.aspx

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
Technische Hochschule Wildau	Wildau	Logistik	Bachelor of Engineering	7 Semester	Start: jeweils zum WS; Pflichtpraktikum	Fachbereich Ingenieur- und Naturwissenschaften, Prof. Jens Wollenweber: jens.wollenweber@th-wildau.de Tel.: +49 (0) 3375 508-443 www.th-wildau.de
		Technical Management/Luftfahrttechnik & -management / Logistics & Supply Chain Management/ Verkehrssystem technik/Radverkehr	Master of Engineering	3 Semester 6 Semester	Start: jeweils zum SS; Englisch Logistics & Supply Chain; Unterrichtssprache Englisch; Double Degree Program mit Universität Autònoma de Barcelona & Riga Technical University	
Hochschule Wismar	Wismar	Verkehrsbetrieb / Logistik	Bachelor of Science	7 Semester	Start: jeweils zum WS	Fakultät für Ingenieurwissenschaften, Sven Dreeßen: sven.dreesen@hs-wismar.de Tel.: +49 (0) 3841 498-5816 Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Bernd Wagner: bernd.wagner@hs-wismar.de Tel.: +49 (0) 3841 753-7101 www.hs-wismar.de
		Digitale Logistik und Management	Master of Science	3 Semester		
Hochschule Worms	Worms	Global Trade Management (GTM)	Master of Arts (M.A.)	3/4 Semester	Start: WS und SS; Unterrichtssprache: Englisch; Studiengangspezifika: Ausgeprägte internationale Bezüge in Verbindung mit Zoll und Außenwirtschaft; Studienvariante: Studiengangwechsel (klassisch/dual) möglich; Studiengebühr: kostenfrei	Fachbereich Wirtschaftswissenschaften Studienrichtung International Business Administration (IBA) IBA Bachelor Studium: iba-bachelor@hs-worms.de IBA Master Studium: iba-master@hs-worms.de Tel.: +49 (6241) 509-176 www.hs-worms.de/iba
		International Business mit Logistik und Außenwirtschaft (ILA)	Bachelor of Arts (B.A.)	6/7 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprache: Deutsch und Englisch; Studiengangspezifika: Breite Betriebswirtschaft mit einer Gewichtung auf Logistik, Außenwirtschaft und Analytics; Studienvariante: Studiengangwechsel (klassisch/dual) bis einschließlich 3. Semester möglich; Studiengebühr: kostenfrei	
		Digital Business Management (DBM)	Bachelor of Arts (B.A.)	6/7 Semester	Start: WS und SS; Studienvariante: Studiengangwechsel (klassisch/dual) bis einschließlich 3. Semester möglich; Studiengebühr: kostenfrei	
Westfälische Hochschule Zwickau	Zwickau	Logistik	Master of Arts	4 Semester	Start: jeweils zum WS; Englischkenntnisse notwendig	Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Matthias Richter: wivi.dekan@fh-zwickau.de Tel.: +49 (0) 375 536-3442 www.fh-zwickau.de

Die Liste der genannten Einrichtungen und Studiengänge ist ohne Gewähr und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vermissten Sie Angaben? Dann schreiben Sie gern an tim-oliver.frische@dvvmedia.com.



PRIVATE HOCHSCHULEN

Private Hochschulen haben den Vorteil, dass sie Studiengänge mit wenigen Teilnehmern bieten. Auf einen Professor kommen durchschnittlich 20 Studierende. Die moderne Ausstattung spricht ebenfalls für die private Hochschule. Da die oft als Stiftungen geführten Bildungseinrichtungen von Unternehmen oder Verbänden unterstützt werden, gibt es häufig Verbindungen zur

Wirtschaft. Die Hochschulen bieten zum Teil englischsprachige Studiengänge an und befassen sich auch mit Fragestellungen außerhalb ihres Kerngebiets. Die Zulassung ist ähnlich wie die an den staatlichen Universitäten. Mittlerweile ist es in vielen Studiengängen üblich, sich bei den Hochschulen zu bewerben. Oft fallen Studiengebühren im vierstelligen Bereich pro Semester an.

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
IUBH Internationale Hochschule Campus Studies	Bad Honnef	B.A. Logistikmanagement	Master of Arts	3-4 Semester	Start: WS und SS; internationaler Studiengang in englischer Sprache; Studiengebühr: 5290 bzw. 5790 EUR/Semester	Campus Bad Honnef, Karsten Leibold: k.leibold@iubh.de Tel.: +49 (0) 2224 9605-205 www.iubh.de/en/study-courses
BBW Hochschule	Berlin	Strategic Management in Logistics	Master of Science	4 Semester	Start: jeweils zum WS; Vollzeitstudium auf Englisch; Voraussetzung: Englischkenntnisse B2; Studiengebühr: 24 x 545 EUR	Fachgruppe Wirtschaftsingenieurwesen, Gebhard Hafer: gebhard.hafer@bbw-hochschule.de Tel.: +49 (0) 30 3199095-13 www.bbw-hochschule.de
Constructor University	Bremen	Supply Chain Management	Master of Science	4 Semester	Start: WS (September); Vollzeitstudium auf Englisch; Studiengebühr: 20.000 EUR/Jahr	Mail: csc@constructor.university Tel.: +49 (0) 421 200-4212 constructor.university
DAV Deutsche Außenhandels- und Verkehrs-Akademie	Bremen	Internationales Logistikmanagement	Doppelabschluss staatlich geprüfter Betriebswirt (DAV) mit Bachelor of Science (Liverpool John Moores University)	2 Jahre Vollzeit; 3 Jahre berufsbegleitend	Start: WS und SS; Studiengebühr: 15.880 EUR; Voraussetzung: Berufsausbildung bzw. Berufspraxis	Kerstin Schlüter: schlueeter@bvl-campus.de, dav-akademie@bvl-campus.de Tel.: +49 (0) 421 949910-55 www.dav-akademie.de
DIU Dresden International University	Dresden	Logistics Management - International	Master of Business Administration (MBA)	18 Monate	Start: WS (Okt.) und SS (Mai); englischsprachiges Studium; Voraussetzungen: erster Studienabschluss und Berufspraxis	Kompetenzzentrum Logistik und Unternehmensführung, Ronny Martin: logistik@di-uni.de Tel.: +49 (0) 351 40470-132 www.di-uni.de
			Master of Business Administration (MBA)	24 Monate	Start: WS (Sept.) und SS (April); berufsbegleitend; zwölf einwöchige Präsenzphasen; Studiengebühr: 17.800 EUR	
ISM International School of Management	Frankfurt/Main, Dortmund, Köln, München, Hamburg	International Logistics & Supply Chain Management	Master of Science	4 Semester	Start: jeweils zum WS (Sept.); Unterrichtssprache: Englisch; zwölfwöchiges Pflichtpraktikum; Auslandssemester; Studiengebühr: 6480 EUR/Semester; Voraussetzung: Aufnahmetest	Campus Frankfurt, Katharina Bruder: katharina.bruder@ism.de Tel.: +49 (0) 69 66059367-45 www.ism.de
Provdadis Hochschule	Frankfurt/Main	Transport- und Logistikmanagement	Bachelor of Science	dual 6 Semester; berufsbegleitend 7 Semester	Start: jährlich im Oktober pro Semester 3,5 Wochen Präsenz, dazwischen virtuelle und digital unterstützte Lernphasen	Provdadis School of International Management and Technology AG info@provdadis-hochschule.de Tel.: +49 (0) 69 305-81051 www.provdadis-hochschule.de
Hochschule Fresenius	Hamburg, Köln, München	Immobilienwirtschaft	Bachelor of Arts (staatlich anerkannt)	6 Semester Vollzeit (in Köln nur berufsbegleitend)	Start: jeweils zum WS, berufsbegleitend: WS und SS; Studiengebühr: 750 EUR/Monat (Vollzeit); 275 EUR/Monat (berufsbegleitend)	Fachgebiet Wirtschaft und Medien, Studienberatung: bewerbermanagement@hs-fresenius.de Tel.: +49 0800 7245834 www.hs-fresenius.de

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
KLU Kühne Logistics University	Hamburg	Business Administration	Bachelor of Science	6 Semester (Standard oder Intensive Track)	Start: jeweils im September Unterrichtssprache: Englisch; Pflichtpraktikum: ja (1 Praktikum im Standard Track; 2 Praktika im Intensive Track) Auslandssemester; Studiengebühr: 6.800 EUR/Semester (Standard Track); 7.290 EUR/Semester (Intensive Track)	Vivien Wawer, study@klu.org Tel.: +49 (0) 40 328707-160 www.the-klu.org
		Business Analytics & Data Science	Master of Science	4 Semester (Standard Track) oder 3 Semester (Fast Track)	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprache: Englisch; Pflichtpraktikum; Auslandssemester: ja (Standard Track) Studiengebühr: 7.800 EUR/Semester (Standard Track); 8.090 EUR/Semester (Fast Track)	Abril Pérez: abril.perez@the-klu.org Tel.: +49 (0) 40 328707-160 www.the-klu.org
		International Management	Master of Science	4 Semester (Standard Track), oder 3 Semester (Fast Track)	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprache: Englisch; Pflichtpraktikum; Auslandssemester: ja (Standard Track) Studiengebühr: 7.800 EUR/Semester (Standard Track); 8.090 EUR/Semester (Fast Track); 7.590 EUR/Semester (Part-Time Track)	Abril Pérez: abril.perez@the-klu.org Tel.: +49 (0) 40 328707-160 www.the-klu.org
		Global Logistics & Supply Chain Management	Master of Science	4 Semester (Standard Track), oder 3 Semester (Fast Track)	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprache: Englisch; Pflichtpraktikum; Auslandssemester: ja (Standard Track) Studiengebühr: 7.800 EUR/Semester (Standard Track); 8.090 EUR/Semester (Fast Track)	Abril Pérez: abril.perez@the-klu.org Tel.: +49 (0) 40 328707-160 www.the-klu.org
		Sustainable Management & Operations	Master of SuMO (Teilzeit)	18 Monate (Master mit Thesis) oder 12 Monate (Zertifikat ohne Thesis)	Start: 4. September 2025 Unterrichtsform: Blended Learning (Online-Sessions und Präsenzphasen in Hamburg) ECTS: 60 (Master); 45 (Zertifikat) Voraussetzung: mindestens 2 Jahre Berufserfahrung; Studiengebühr: bitte direkt bei der KLU erfragen	Kendra Triblet: study@klu.org Tel.: +49 (0) 40 328707-285 www.the-klu.org
		Leadership & Supply Chain Management	Master in Business Administration (Teilzeit)	18 Monate (3 Semester)	Start: jeweils im September; Unterrichtsform: Blockseminare (Freitag-Montag) Internationale Studienreisen: zwei einwöchige Aufenthalte an Partneruniversitäten Studiengebühr: 11.000 EUR/Semester	Kendra Triblet: study@klu.org Tel.: +49 (0) 40 328707-285 www.the-klu.org
SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft Campus Hamm	Hamm	Wirtschaftsingenieurwesen Logistik	Bachelor of Science	6 Semester	Start: jeweils zum WS; Praxissemester; Studiengebühr: 680 EUR/Monat; akkreditierter Studiengang	Fachbereich Technik und Wirtschaft, Frank Czaja: frank.czajasrh.de Tel.: +49 (0) 2381 9291-157 www.fh-hamm.de
		Supply Chain Management	Master of Science	4 Semester (Fernstudium in 6 Semestern möglich)	Start: WS und SS; Unterrichtssprache: Deutsch und Englisch; Studiengebühr: 680 EUR/Monat	
GGs German Graduate School of Management & Law	Heilbronn	Management - Schwerpunkt Handelslogistik	Master of Science	24 Monate	Start: jeweils zum WS; 16 Wochenendmodule + 5 Studienwochen; Studiengebühr: 9000 EUR	Kai Förstl: kai.foerstl@ggs.de Tel.: +49 (0) 7131 645636-823 www.ggs.de/studium
Rheinische Fachhochschule Köln	Neuss	Logistik & Supply Chain Management	Bachelor of Science	6 Semester	Studium wird dual und berufsbegleitend angeboten; Unterrichtssprache ist teilweise Englisch; Studiengebühren: 540 EUR/monatlich dual bzw. 320/monatlich EUR berufsbegleitend; akkreditierter Studiengang	Toni Tackem: toni.tackem@rfh-neuss.eu Tel.: +49 (0) 2131 739886-51 www.hs-neuss.de

Die Liste der genannten Einrichtungen und Studiengänge ist ohne Gewähr und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vermissten Sie Angaben? Dann schreiben Sie gern an tim-oliver.frische@dvwmedia.com.

DUALES STUDIUM

Eine Alternative ist das Studium an Fachhochschulen und Berufsakademien. Diese zeichnen sich durch eine enge Verzahnung von Theorie und Praxis im Zuge eines dualen Studiums aus. Das heißt, die Studierenden verbinden die Ausbildung im

Betrieb mit dem Studium. Am Ende des dualen Studiums erhält der Absolvent häufig zwei Abschlüsse: den Bachelor und den für den jeweiligen Ausbildungsberuf, etwa als Kaufmann/-frau für Spedition und Logistikdienstleistungen.

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin	Berlin	Betriebswirtschaftslehre, Fachrichtung Spedition und Logistik	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: jeweils zum WS; neu ab 2019 auf Englisch: International Logistics and Transportation	Fachbereich Duales Studium, Sven Woogt: sven.woogt@hwr-berlin.de Tel.: +49 (0) 30 30877-2280 www.hwr-berlin.de
IUBH Internationale Hochschule Duales Studium	Bremen	Logistikmanagement	Bachelor of Arts	6 bzw. 7 Semester	Start: jeweils zum WS	Tina Stelljes: t.stelljes@iubh-dualesstudium.de Tel.: +49 (0) 421 166985-30 www.iubh-dualesstudium.de
EUFH Europäische Fachhochschule	Brühl, Neuss, Aachen	Logistikmanagement	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: jeweils zum WS; Auslandssemester; Studiengebühr: 690 EUR/Monat	Fachbereich Handel und Logistikmanagement, Ralph Kleiner: r.kleiner@eufh.de Tel.: +49 (0) 2232 5673-500 www.eufh.de
Jade Hochschule	Elsfleth	Schiffs- und Hafenbetrieb	Bachelor of Science	8 Semester	Start : jeweils zum WS; Voraussetzung: Englisch B1; Zielgruppe: auszubildende Binnenschiffer/-innen, Fachkräfte für Hafenlogistik, Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen	Fachbereich Seefahrt und Logistik, Christoph Wand: christoph.wand@jade-hs.de Tel.: +49 (0) 4404 9288-4162 www.jade-hs.de
Provdadis School of International Management and Technology AG	Frankfurt/Main	Transport- und Logistikmanagement	Bachelor of Science	6 Semester dual; berufsbegleitend: 7 Semester	Start jeweils zum WS; Studiengang auch für angestellte Mitarbeitende ohne Abitur, die die notwendigen Zulassungsvoraussetzungen erfüllen; Partner: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)	Interessenmanagement: Tel.: +49 69 305-81051, www.provdadis-hochschule.de
Hochschule Fulda	Fulda	Logistikmanagement	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprachen: Deutsch und Englisch	Fachbereich Wirtschaft, Jozo Acksteiner: jozo.acksteiner@whs-fulda.de Tel.: +49 (0) 661 9640-274 www.hs-fulda.de/wirtschaft
Duale Hochschule Gera-Eisenach	Gera	Logistik	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: jeweils zum WS	Dorothea Kreimeier: dorothea.kreimeier@dhge.de Tel.: +49 (0) 365 4341-406 www.dhge.de
Berufsakademie Sachsen – Staatliche Studienakademie Glauchau	Glauchau	Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik	Bachelor of Arts	6 Semester		Annett Pflug: pflug@ba-glauchau.de Tel.: +49 (0) 3763 173-522 www.ba-glauchau.de/cms
HFH Hamburger Fern-Hochschule	Hamburg, Wiesbaden, Nürnberg, München	Hamburger Logistik-Bachelor/Logistik-Bachelor Bayern/Logistik-Bachelor Rhein-Main	Bachelor of Arts	8 Semester	Start: August; Studiengebühren: 12.600 EUR, zzgl. Prüfungsgebühr für die Abschlussarbeit 490 €; 6 Semester ausbildungsintegrierend, 2 Semester berufsbegleitend	Studienberatung: info@hfh-fernstudium.de Tel.: +49 (0) 40 35094-360 www.hfh-fernstudium.de/fernstudium-studienberatung
HSBA Hamburg School of Business Administration	Hamburg	Logistics Management	Bachelor of Science	6 Semester	Start: jeweils zum WS; Unterrichtssprache: Englisch; Studiengebühr: 630 EUR/Monat	Volker Rossius: volker.rossius@hsba.de Tel.: +49 (0) 40 36138-962 www.hsba.de

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
DHBW Duale Hochschule Baden-Württemberg	Mannheim, Heidenheim, Lörrach	BWL – Spedition, Transport und Logistik	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: jeweils zum WS	Hauptcampus Mannheim, Harald Hartmann: harald.hartmann@dhbw-mannheim.de Tel.: +49 (0) 621 4105-1241 www.dhbw-mannheim.de
	Mannheim, standortübergreifend	Business Management – Supply Chain, Logistik und Produktion	Master of Arts	4 Semester zzgl. Thesis	Start: WS und SS; Studiengebühren: 15.300 EUR	DHBW CAS, Mannheim, Michael Schröder: michael.schroeder@cas.dhbw.de Tel.: +49 (0) 621 4105-1272 www.cas.dhbw.de
Rheinische Fachhochschule Neuss	Neuss	Logistics and Supply Chain Management	Bachelor of Science	7 Semester; berufsbegleitend: 8 Semester	dual mit Auslandssemester; Kosten: 540 EUR/Monat; berufsbegleitend: 360 EUR/Mon. Unterricht: Deutsch/Englisch	Toni Tacke: toni.tacke@rfh-neuss.eu Tel.: +49 (0) 2131 739886-51 www.hs-neuss.de
Berufsakademie Rhein-Main	Rödermark	Betriebswirtschaftslehre – Spedition & Logistik	Bachelor of Arts	6 Semester	Start: WS und SS	Nadine Chehimi: nadine.chehimiba-rm.de Tel.: +49 (0) 6074 3101-132 www.ba-rm.de
Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften	Salzgitter	Logistikmanagement im Praxisverbund	Bachelor of Arts	8 Semester	Start: jeweils zum WS; integrierte Praxisphasen; Studiengebühr: Keine bzw. nur die normalen Semesterbeiträge wie bei den nicht dualen Studiengängen der Ostfalia.	Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien, Prof. Dr. Frank Ordemann: f.ordemann@ostfalia.de Tel.: +49 (0) 5341 875-51520 www.ostfalia.de/cms
		Logistik und Informationsmanagement im Praxisverbund	Bachelor of Science	8 Semester	Start: jeweils zum WS; integrierte Praxisphasen; Studiengebühr: Keine bzw. nur die normalen Semesterbeiträge wie bei den nicht dualen Studiengängen der Ostfalia.	Fakultät Verkehr-Sport-Tourismus-Medien, Prof. Dr. Ronny Hansmann: r.hansmann@ostfalia.de Tel.: +49 (0) 5341 875-52520 www.ostfalia.de/cms
THWS - Technische Hochschule Würzburg-Schweinfurt	Schweinfurt	Logistik (Deutsch) / Logistics (Englisch)	Bachelor of Engineering	3,5 bis 4,5 Jahre	Start: jeweils zum WS; Pflichtpraktikum; keine Studiengebühr Das Duale Studium kann als Studium mit vertiefter Praxis (ohne IHK- / HWK Abschluss - praxisintegrierend) oder Verbundstudium (mit IHK- / HWK-Abschluss - ausbildungsinintegrierend) absolviert werden. Der Studiengang auch in EN	THWS, Studiengangsleiter Logistik / Logistics, Prof. Dr. Norbert Schmidt: norbert.schmidt@thws.de Tel.: +49 (0) 9721 940-8693 www.thws.de/studium-an-der-thws/studieren/duales-studium

Die Liste der genannten Einrichtungen und Studiengänge ist ohne Gewähr und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vermissen Sie Angaben? Dann schreiben Sie gern an tim-oliver.frische@dvwmedia.com.



BERUFSBEGLEITENDES STUDIUM

Wer sich neben seinem Beruf weiterbilden möchte, der kann sich für ein berufsbegleitendes Studium einschreiben. Diverse Universitäten, Fach- und private Hochschulen bieten diese Option. Es ist modular aufgebaut. Dabei gilt es, bestimmte Zeit-

vorgaben und Vorgaben zur Abgabe von Hausarbeiten einzuhalten. Klausuren werden vor Ort geschrieben. Meist ist dieses Studium mit Gebühren verbunden. Studierende sollten darauf achten, dass ihr Studium offiziell anerkannt ist.

Name	Ort	Bezeichnung des Studiengangs	Art des Abschlusses	Eckdaten	Besonderheiten	Kontakt
IUBH Internationale Hochschule Fernstudien	Bad Honnef	Logistikmanagement	Bachelor of Arts	36 Monate (Vollzeit); 48 bzw. 72 Monate (Teilzeit)	Studienstart: jederzeit; Fernstudium; Studiengebühren: je nach Zeitmodell zwischen 11.232 und 12.276 EUR	Fachgebiet Transport und Logistik, Arne Schulke: a.schulke@iubh.de Tel.: +49 (0) 2224 9605-427 www.iubh-fernstudium.de
Technische Hochschule Darmstadt	Darmstadt	Bahnverkehr, Mobilität und Logistik	Master of Science	4 Semester	Start: Januar 2019; Unterrichtsblöcke (Do.-Sa.); Voraussetzung: Berufserfahrung; Studiengebühr: 7000 EUR/Semester	Fachgebiet Bau- und Umweltingenieurwissenschaften, Tabea Kreuzer: kreuzer.ta@pvw.tu-darmstadt.de Tel.: +49 (0) 6151 16-01 www.tu-darmstadt.de
FOM Hochschule für Oekonomie & Management	Essen	Logistik & Supply Chain Management	Master of Science	4 Semester zzgl. Thesis	Studienstart: nach Standort WS/SS; je nach Studienort Abendstudium oder Abend- und Samstagsstudium; Studiengebühr: 12.430 EUR	Hochschulbereich Wirtschaft und Management, Matthias Klumpp: matthias.klumpp@fom.de Tel.: +49 (0) 201 81004-0 www.fom.de
THM Technische Hochschule Mittelhessen	Friedberg	Logistik/Vertiefung unternehmensinterne und -externe Logistik möglich	Master of Science	4 Semester; 36 bzw. 48 Monate	Start: WS und SS; Fernstudium mit Präsenzphasen; Studiengebühren: 6900 EUR	Studienberatung, Ute Krause: ute.krause@fsz.thm.de Tel.: +49 (0) 6031 604-5673 www.thm.de
Euro-FH Europäische Fernhochschule Hamburg, University of Applied Sciences	Hamburg	Logistikmanagement	Bachelor of Science	48 bzw. 36 Monate	Studienbeginn: jederzeit; Zulassung u. U. ohne Abitur möglich	Beratung: studienberatung@euro-fh.de Tel.: +49 (0) 40 675 70-0 www.euro-fh.de
SRH Hochschule für Logistik und Wirtschaft Hamm	Hamm	Wirtschaftsingenieurwesen Logistik	Bachelor of Science	6 Semester	Start: jederzeit zum Monatsanfang; duales Studium ebenfalls möglich; Studiengebühren: 13.608 EUR	Fachbereich Technik und Wirtschaft, Jörg von Garrel: joerg.vongarrel@mobile-university.de Tel.: +49 (0) 7371 9315-0 www.fh-hamm.de
		Logistics Management	Master of Science	4 Semester	Start: jeweils zum WS; Fernstudium; Studiengebühren: 410 EUR/Monat	
Hochschule Hof	Hof	Einkauf und Logistik/ Supply Chain Management	Master of Arts	6 Semester	Start: WS; Vorlesungen in Abständen von 3-4 Wochen freitags und samstags; Studiengebühr: 17.490 EUR; Studium kann auch als Zertifikatslehrgang belegt werden	Fakultät Wirtschaftswissenschaften, Roland Fischer: roland.fischer@hof-university.de Tel.: +49 (0) 9281 409-4120 www.hof-university.de
Hochschule für Wirtschaft und Gesellschaft Ludwigs-hafen	Ludwigs-hafen am Rhein	Logistik-Management & Consulting/ Logistics - International Management & Consulting	Master of Business Administration	4 Semester	Start: WS und SS; englischsprachiges Fernstudium mit drei Präsenzphasen à 8-10 Tagen, Studiengebühr: 1950 EUR/Semester	Fachbereich Dienstleitung und Consulting, Sabine Scheckenbach: sabine.scheckenbach@hs-lu.de Tel.: +49 (0) 621 5203-301 www.hwg-lu.de
Wilhelm Büchner Hochschule	Pfungstadt	Wirtschaftsingenieurwesen Logistik	Bachelor of Engineering	7 Semester/ 42 Monate	Fernstudium	Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen und Technologiemanagement: beratung@wb-fernstudium.de Tel.: +49 (0) 6157 806404 www.wb-fernstudium.de
Hochschule Koblenz	Remagen	Logistikmanagement	Master of Business Administration	5 Semester	Start: WS und SS; Fernstudium; Studiengebühr: 10.400 EUR	RheinAhr-Campus; MBA-Team: info@mba-fernstudienprogramm.de Tel.: +49 (0) 2642 932-622 www.hs-koblenz.de
Universität Stuttgart	Stuttgart	Logistikmanagement	Master of Business Engineering oder Zertifikat	3 Semester	Start: WS und SS; Online-Studium mit Präsenzphasen; Studiengebühren: 225 EUR je ETCS, + Masterthesis: 4000 EUR; Berufserfahrung erw.	MASTER: ONLINE Logistikmanagement info@master-logistikmanagement.de +49 711 685-83768 www.mol.uni-stuttgart.de

Die Liste der genannten Einrichtungen und Studiengänge ist ohne Gewähr und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Vermissen Sie Angaben? Dann schreiben Sie gern an tim-oliver.frische@dvvmedia.com.



Checkliste

für die richtige Studiengangswahl

HOCHSCHULE

1. Handelt es sich um eine Hochschule in staatlicher **Trägerschaft** beziehungsweise ist die private Hochschule staatlich anerkannt?
2. Vermittelt der (private) Träger der Hochschule einen soliden Eindruck?
3. Sofern ein Bildungsträger, der nicht den **Status** einer Hochschule hat, den Studiengang einer (ausländischen) Hochschule anbietet, sollte nachgefragt werden, wie die Zusammenarbeit (Lehre, Prüfungen, wissenschaftliche Arbeiten) erfolgt und welchen unmittelbaren Kontakt man zu der Lehre und den Lehrenden der betreffenden Hochschule erlangt.
4. Ist der Studiengang **akkreditiert** und sind eventuelle Auflagen möglichst bereits erfüllt worden? Dies kann unter www.akkreditierungsrat.de für jeden Studiengang eingesehen werden.
5. Liegt bei **Fernstudiengängen** eine ZFU-Zulassung vor? Die Staatliche Zentralstelle für Fernunterricht nimmt eine grundsätzliche Qualitätsprüfung vor und stellt sicher, dass bestimmte Standards der Geschäftsbedingungen eingehalten werden.
6. Sofern **Studiengebühren** (besonders bei privaten Hochschulen) anfallen, sollten detaillierte alle Gebührenelemente nachgefragt werden (Vollständigkeit, Transparenz). Auch die Zahlungsweise (Raten) und Regelungen der Kündigung sind zu beachten.

STUDIENGANG

7. Welche Kerninhalte zur Logistik enthält das **Curriculum** des Studiengangs (mit welcher betriebswirtschaftlichen beziehungsweise technischen Ausrichtung)? Eine Maßgröße kann der Anteil der Credit Points (CP) an der Gesamtzahl der CP sein, der eindeutig Logistiklehrinhalten zugeordnet werden kann. Dies sollte unabhängig davon analysiert werden, ob der Studiengang als Logistikstudiengang bezeichnet ist.
8. Ist der Studiengang mit **Supply Chain Management** (SCM) bezeichnet, sollte geprüft werden, ob der inhaltliche Bezug zur Logistik den eigenen Vorstellungen zu den Studieninhalten hinreichend entspricht, denn SCM wird sehr unterschiedlich definiert.
9. Gibt es **Wahlmöglichkeiten** innerhalb des Studiengangs, aufgrund derer das inhaltliche Profil des Studiums (flexibel, auch im späteren Verlauf des Studiums) gestaltet werden kann?
10. Werden in dem Studiengang neben der Logistik auch hinreichend grundlegende betriebswirtschaftliche oder technische Kompetenzen (je nach Ausrichtung des Studiengangs) vermittelt, um der **Querschnittsfunktion** der Logistik gerecht werden zu können und für die berufliche Entwicklung eine breitere Kompetenzbasis zu erlangen?
11. Inwieweit ist der Studiengang berufs-, praxis-, handlungs- oder forschungsorientiert **ausgerichtet** und entspricht damit der individuellen Neigung?
12. Beim **berufsbegleitenden Studium** sollte das Studienkonzept (ob Abendunterricht, Selbststudium, Online-Lernen oder entsprechende Kombinationen) detailliert erfragt und mit der eigenen Lernerfahrung (Neigung und Fähigkeit) abgeglichen werden. Zudem sollte nachgefragt werden, welcher zeitliche Studienaufwand erforderlich ist, um in der Regelstudienzeit das Studium zu absolvieren. Auch dies sollte mit den eigenen Rahmenbedingungen abgeglichen werden.
13. Beim **dualen Studium** sollte nachgefragt werden, wie die inhaltliche und organisatorische Abstimmung der zwei oder drei Lernorte (Unternehmen, Berufsschule, Hochschule) erfolgt und ob ein Berufsabschluss der Kammer erlangt wird (werden kann). Wichtig ist auch, wie die Praxisanteile vertraglich abgesichert und geregelt sind (zum Beispiel Ausbildungs-, Praktikums- oder Studienvertrag).

MASTERSTUDIENGANG

14. Beim Masterstudium sind die **Zulassungsvoraussetzungen** der Hochschule zu klären. Muss eine nach dem ersten Studienabschluss erworbene (wie qualifizierte?) Berufserfahrung vorliegen? Nach welchen Kriterien erfolgt gegebenenfalls bei begrenzter Studienplatzzahl die Auswahl?
15. Grundsätzlich sollte sich ein Interessent für ein Masterstudium fragen, ob dieses der fachlich-spezifischen Vertiefung (in einem Logistik-Masterstudiengang) oder einer breiteren **Ausrichtung** der Kompetenzbasis (etwa hinsichtlich der Managementkompetenzen in einem MBA-Studium) dienen soll.

Quelle: Prof. Claus Muchna