



Dagmar Wäscher

Berufs- und Beschäftigungsguide Logistik

- Die Logistikbranche
 - Ausbildungsberufe in der Logistik
 - Höherqualifizierungen in der Logistik
 - Studium der Logistik
 - Frauen in der Logistik
 - Logistik in NRW
 - Linksammlung

Eine Publikation im Rahmen des JOBSTARTER-plus Projektes Digi4Job

Duisburg, März 2023



Gefördert als JOBSTARTER plus-Projekt aus Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung und des Europäischen Sozialfonds.

GEFÖRDERT VOM



Die Logistikbranche

Logistik - ein gern verwendeter Begriff

Fast jede Branche nutzt den Begriff „**Logistik**“. Jeder benutzt ihn, aber jeder verbindet damit etwas anderes. Selbst Fachleute haben keine eindeutige Antwort darauf, was Logistik denn nun eigentlich ist.

Symptomatisch für das unscharfe Erscheinungsbild der Logistik sind somit zahlreiche Definitionen, die sowohl im allgemeinen Sprachgebrauch als auch in der Wissenschaft existieren. Selbst die Fachliteratur kommt hier nicht zu wirklich gemeinsamen Kernaussagen, die die Logistik eindeutig und präzise beschreiben.

Wer bei der Begriffsklärung Hilfe im Internet sucht, ist schlichtweg überfordert: Mehr als zwei Millionen Webseiten stehen zur Auswahl, die zudem noch stark voneinander abweichende Definitionen liefern. Von Entsorgungs-, Kühl-, Bahn- bis hin zu Krankenhauslogistik ist die Rede. Unter dem großen Dach Logistik finden viele Bereiche ein Plätzchen, die sich in irgendeiner Form mit der Bewegung von Gütern und Informationen beschäftigen.

Dieses Kapitel trägt mit den Abschnitten

- Was ist Logistik? - Ein Erklärungsversuch
- Entwicklung der Logistik
- Teilgebiete der Logistik

dazu bei, Logistik mit den vielfältigen Funktionen und Vernetzungen zu verstehen.

Die daran anschließenden Abschnitte

- Was leisten Logistikunternehmen?
- Wer sind Logistikunternehmen?
- Die Verkehrsträger

runden das Verständnis über die Logistik ab.

Den Abschluss bilden die Abschnitte

- Daten und Fakten
- Einige Hinweise zu Qualifikationsanforderungen

Was ist Logistik? - Ein Erklärungsversuch

Anders als in den achtziger Jahren bedeutet Logistik nicht mehr, Waren einfach zu lagern und zu transportieren, sondern:

Logistik ist heute eine strategische Systemleistung, die aus mehreren, sorgfältig aufeinander abgestimmten Schritten besteht, die wie Glieder an einer Kette zusammenhängen und eine komplexe Dienstleistung bilden.

Gleichzeitig hat sich Logistik zum strategischen Instrument der Unternehmensführung entwickelt. Dabei nimmt ein Logistikunternehmen als Teil einer komplexen Ablaufkette entscheidenden Einfluss auf die Wertschöpfung (erbrachte wirtschaftliche Leistung) eines Unternehmens. Wer hier erfolgreich sein will, muss den Informations- und Materialfluss als ganzheitlichen Prozess begreifen.

Genau diese komplexen Zusammenhänge werden in der Öffentlichkeit weitgehend nicht wahrgenommen. So hängt dem Berufsstand Logistiker noch heute hartnäckig das verstaubte Image vom dicken Brummifahrer mit Schirmmütze an. Die Öffentlichkeit verbindet häufig mit Logistik nichts anderes als "Transport" und "Verkehr". Logistik ist aber viel umfassender und vielfältiger als allgemein bekannt.

Logistik umfasst die Planung, Steuerung und Kontrolle des Materials- und des dazugehörigen Informationsflusses von der Beschaffung über die Produktion und Distribution (Verteilung) bis hin zur Entsorgung.

Logistik steht heute für eine Querschnitts- und Servicefunktion, welche die klassischen Funktionsbereiche (z.B. Einkauf, Fertigung, Personalwesen usw.) eines Unternehmens durchdringt und im Sinne eines optimalen Materialflusses abstimmt. Sie steht heute somit für die gesamte Materialfluss- und die damit verbundene Informationskette von der Auftragsabwicklung für einen Kunden über das eigene Unternehmen bis hin zum Lieferanten.

Logistische Aufgaben werden daher quer durch alle Funktionsbereiche von Unternehmen geplant, gesteuert und optimiert. Gerade diese Vielschichtigkeit der Logistik macht die Schwierigkeit einer Begriffsdefinition verständlich.

Im Grunde besteht das Ziel der Logistik darin, alle unternehmerischen Ressourcen (Produktionsfaktoren) so einzusetzen, dass die Logistik auf diese Weise ihre **Hauptaufgabe**,

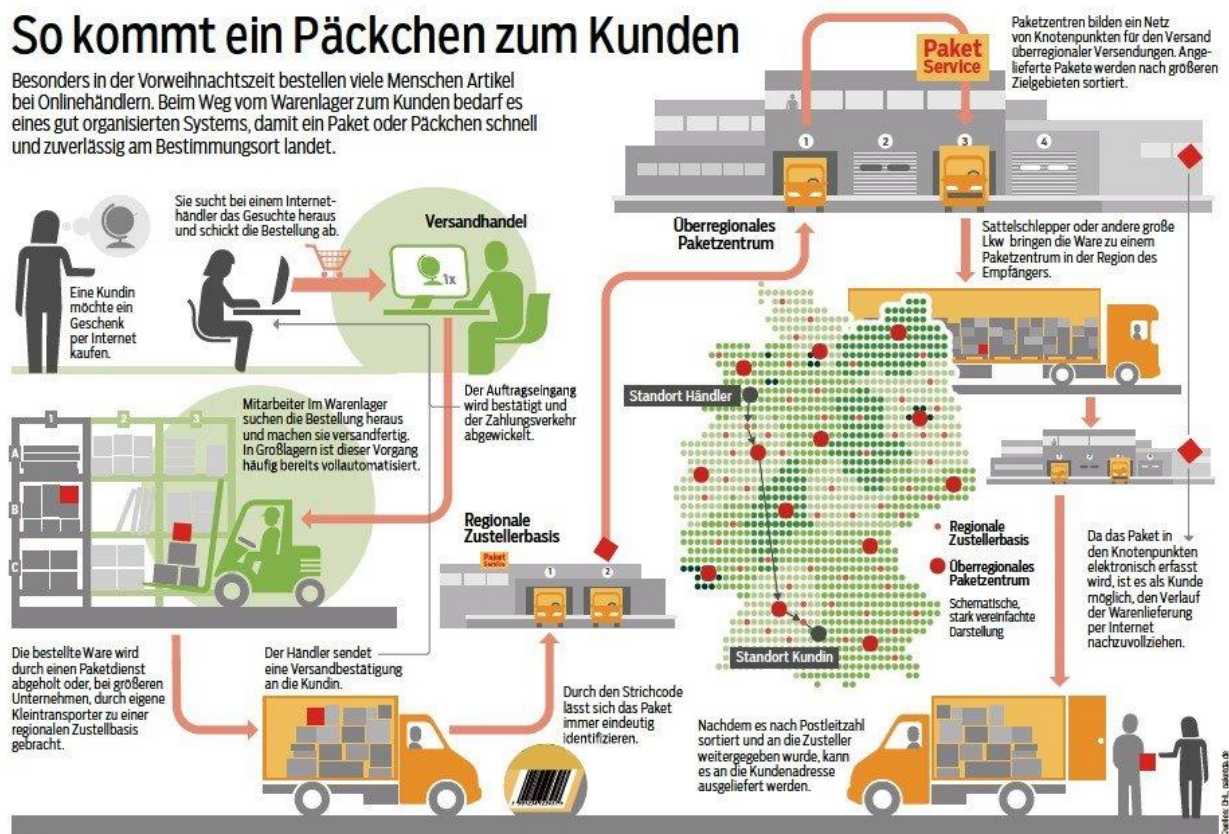
die richtige Menge der richtigen Ressource am richtigen Ort zum richtigen Zeitpunkt in der erforderlichen Qualität und zu den richtigen Kosten zur Verfügung zu stellen,

optimal erfüllen kann. Dies ist die am häufigsten zu findende Definition von Logistik. Um es einfacher auszudrücken, es ist Aufgabe der Logistik, dass z.B. Waren beim Händler um die Ecke jederzeit zu einem angemessenen Preis zur Verfügung stehen.

Damit dies reibungslos funktioniert, ist eine logistische Meisterleistung zu bewerkstelligen, die anhand der nachfolgenden Versorgungskette mit einem Päckchen veranschaulicht wird.

So kommt ein Päckchen zum Kunden

Besonders in der Vorweihnachtszeit bestellen viele Menschen Artikel bei Onlinehändlern. Beim Weg vom Warenlager zum Kunden bedarf es eines gut organisierten Systems, damit ein Paket oder Päckchen schnell und zuverlässig am Bestimmungsort landet.



Quelle: Märkische Oderzeitung (Bernau), 13 Dez 2018

Die Abbildung spiegelt allerdings nur die halbe Wahrheit wider, nämlich die Versorgungskette vom Versandhandel zum Kunden (Produktionslogistik). Denn der Versandhändler ist

ja auch Kunde für die Lieferantenseite. Das heißt, ähnliche logistische Abläufe liefen bereits im Vorfeld, vom Lieferanten der Rohstoffe zum Produzenten des Produktes (Beschaffungslogistik) ab.

Zusammenfassend lassen sich drei wichtige Punkte festhalten:

1. Weltweite Märkte und Logistik machen möglich, dass jederzeit Waren aus aller Welt im Laden um die Ecke zur Verfügung stehen.
2. Damit Produkte hergestellt werden können und aus der ganzen Welt nach Deutschland kommen, müssen unterschiedliche Unternehmen zusammenarbeiten, die innerhalb des logistischen Ablaufs ganz bestimmte Aufgaben übernehmen. Dies erfordert ein hohes Maß an Kommunikation, Organisation und Zuverlässigkeit.
3. Aus den vorgenannten Punkten ergibt sich, dass in Logistikunternehmen an den verschiedensten Stellen viele unterschiedliche Beschäftigte für einen reibungslosen Ablauf bei der Beschaffung, auf dem Transportweg und bei der Zustellung sorgen.

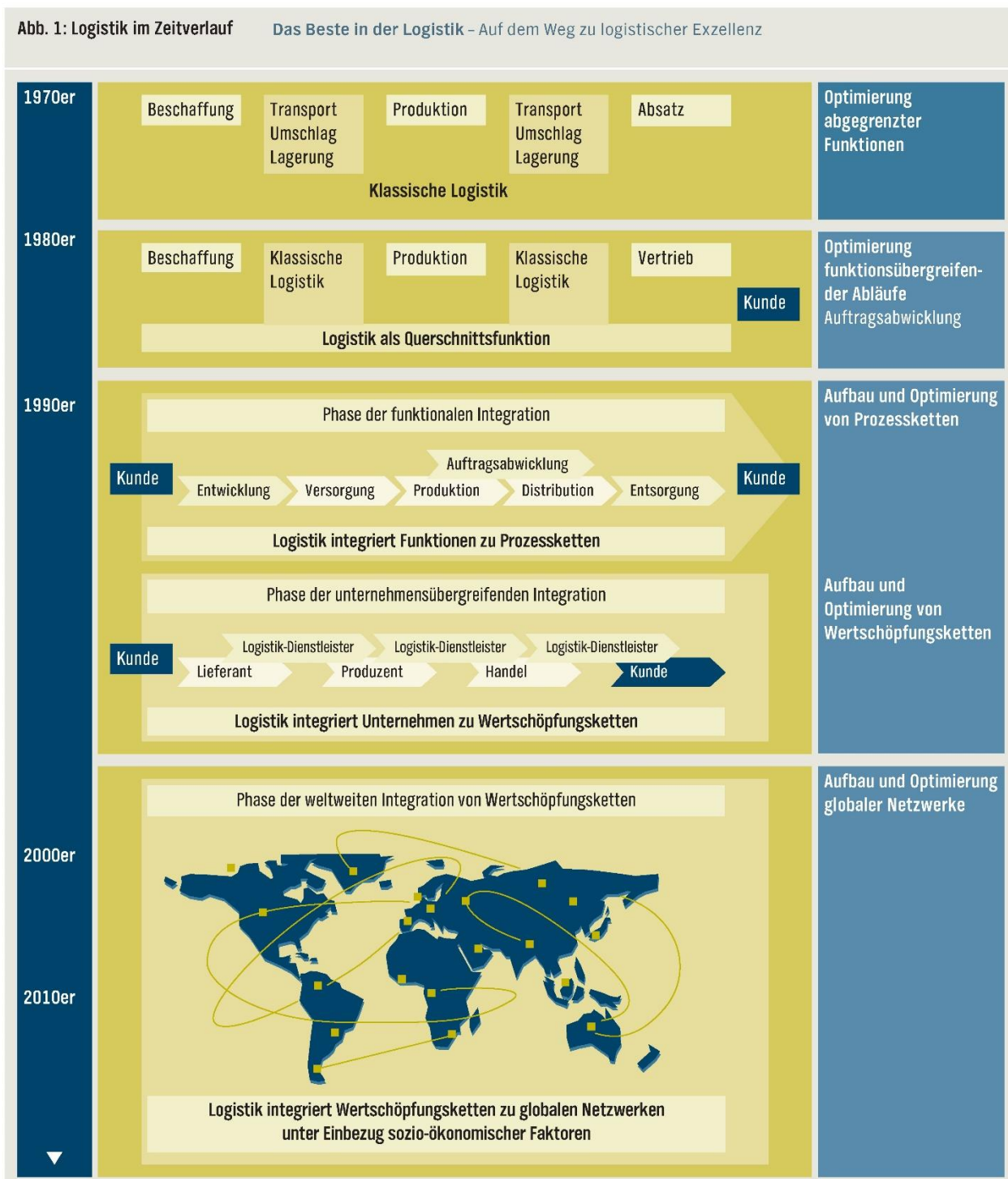
Entwicklung der Logistik

Logistik bedeutet schon lange nicht mehr, dass nur etwas von A nach B transportiert wird, sondern sie ist längst ein fester Bestandteil von Produktionsprozessen geworden. Die „just in time“-Lieferung, die in den 1980er Jahren in Deutschland Einzug hielt, gehört mittlerweile mancherorts bereits zum alten Eisen. Das neue Zauberwort heißt „just in sequence“. Dahinter verbirgt sich, dass der Zulieferer nicht nur für die bei der „just in time“-Logistik übliche exakte zeitliche Taktung der Lieferungen sorgt; er muss zusätzlich gewährleisten, dass die Teile bei Ankunft bereits in der Reihenfolge sortiert sind, in der sie weiterverarbeitet werden.

Die Entwicklungen in der Logistik und somit der Logistikunternehmen und deren Dienstleistungspalette verdeutlicht die nachstehende Abbildung. Sie zeigt nicht nur die zeitliche Entwicklung, sondern verdeutlicht noch einmal die heutige Komplexität und die Vielschichtigkeit der Aufgaben.

1. Kapitel Die Logistikbranche

Abb. 1: Logistik im Zeitverlauf Das Beste in der Logistik – Auf dem Weg zu logistischer Exzellenz



Quelle: BVL e.V.

In den **1970er Jahren** hatten Logistikunternehmen klar abgegrenzte Funktionen, die klassischen Bereiche Transport, Umschlag und Lagerung, die allerdings bereits durch bestimmte Leistungen wie Systemverkehre, Terminabholung und -zustellung oder Sammelladungen optimiert wurden.

In den **1980er Jahren** nahmen Logistikunternehmen bereits Aufgaben aus der Beschaffung, der Produktion und des Vertriebs wahr. Hierdurch entstanden verbunden mit den klassischen Bereichen übergreifende Abläufe.

In den **1990er Jahren** entwickelten sich in der Logistik die Prozessketten, die allerdings nur noch die größeren Logistikunternehmen bieten können. Auch der nächste Schritt, die Bildung von Wertschöpfungsketten durch Logistik, ist den größeren Dienstleistern vorbehalten.

In den **2000er Jahren** steht der Aufbau weltweiter Netzwerke im Vordergrund, die aufgrund der globalen wirtschaftlichen Entwicklung von fundamentaler Bedeutung sind. Dieses Logistikfeld ist nur wenigen großen „Global Playern“ und gut organisierten Kooperationen vorbehalten.

In den **2020er Jahren** ist die Welt durch die Globalisierung, nicht zuletzt durch die Digitalisierung, komplett durch die Logistik vernetzt und Warenströme werden weltweit gemanagt.

Teilgebiete der Logistik

In der unternehmerischen Praxis haben sich bestimmte logistische Teilgebiete herausgebildet. An diesen Teilgebieten lässt sich wieder die Vielfalt der Einsatzbereiche erkennen, in denen Logistik zum Einsatz kommen kann. Werden diese logistischen Teilgebiete nach Sachbezügen gegliedert, so ergeben sich folgende Unterscheidungen:

Beschaffungslogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen, die zur optimalen Gestaltung der weltweiten Beschaffung bis in die Lager bzw. bis in die Produktion erforderlich sind
Lagerlogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur optimalen Standortwahl, zur Gestaltung optimaler Lagersysteme, einer optimalen Lagerorganisation und optimaler Lagertechnik
Produktionslogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur optimalen Gestaltung des Leistungsflusses von der Übernahme der bereitgestellten Produktionsfaktoren bis zur Abgabe der fertiggestellten Produkte
Transportlogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur optimalen Gestaltung des Transportes bei der Wahl der Transportmittel, Transportwege, Beladung und Entladung
Ersatzteillogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur optimalen Beschaffung und optimalen Gestaltung der Verfügbarkeit von Ersatzteilen
Instandhaltungslogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Gewährleistung der ständigen Betriebsbereitschaft der Anlagen
Distributionslogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur optimalen Gestaltung des Leistungsprozesses der Übernahme der Produkte aus der Produktion und deren Weiterleitung und Übergabe an Kunden
Kontraktlogistik	Planung und Durchführung von logistischen und logistiknahen Aufgaben entlang der Wertschöpfungskette als Bindeglied zwischen sämtlichen Wertkettenbeteiligten in langfristigen, arbeitsteiligen Kooperationen
Entsorgungslogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur kostengünstigen und umweltschonenden Entsorgung oder Wiederverwertung von Materialien
Informationslogistik	Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Gestaltung eines reibungslosen Informationsflusses
Der letzte Teil begleitet alle Prozesse innerhalb der Logistik(kette), denn von der Beschaffung bis zur Entsorgung werden alle Prozesse durchgängig dokumentiert.	

In der Vergangenheit oblagen diese Teilsysteme vorrangig der Zuständigkeit der unternehmensinternen Logistik. Unternehmen der Industrie und des Handels sind aber immer mehr dazu übergegangen, Funktionsbereiche wie die Beschaffung, Lagerhaltung, Distribution und den Transport an externe Logistikunternehmen auszulagern (Outsourcing).

Das Logistikgeschäft geht aber weit über die damit verbundene Organisation der Transport-, Umschlags- und Lagerprozesse hinaus. Es sind die Neben- und Zusatzleistungen, auch „Value Added Services“ genannt, die bei Outsourcingprozessen von Industrie und Handel im Vordergrund stehen, wie z.B. Etikettierung, Bestandsmanagement, Kommissionieren, Verpacken, Bestellabwicklung, Fakturierung usw.

Logistikunternehmen haben im Laufe der Zeit immer weitere Wertschöpfungsfunktionen übernommen, während sich ihre Kunden auf ihr Kerngeschäft, z.B. das Produzieren einer Ware, konzentrieren. Eines Tages wird es so weit kommen, so wird in der Branche „geunkt“, dass der Logistiker auch noch das „Auto selbst montiert“.

Was leisten Logistikunternehmen?

Die beschriebenen Teilgebiete der Logistik haben etwas gemeinsam: alle stehen für das Zusammenspiel von Bewegungs-, Transport- und Ladevorgängen, durch die Raum und Zeit überwunden werden können. Das Leistungsprogramm der Logistikunternehmen umfasst daher zunächst einmal das Angebot von Dienstleistungen, die unmittelbar die Realisierung der Güterverteilung betreffen.

Zu den **logistischen Hauptfunktionen** gehören z.B.:

- Disposition (ordnen, einteilen, verfügen)
- Beratung, Analyse, Planung, Organisation
- Wahl der Transportmittel und -wege
- Abschluss von Frachtverträgen
- Ausstellung von Transportdokumenten
- Frachtkontrolle
- Beförderungsfunktion

Diese Hauptfunktionen bedingen weitere **logistische Komplementärfunktionen** der Logistikunternehmen wie z.B.:

- Umschlagsfunktion
- Lagerfunktion
- Sammelverkehrsfunktion
- Verpackungsfunktion
- Informationsfunktion

Zum ausgeweiteten Leistungsprogramm von Logistikunternehmen gehören aber auch wie oben beschrieben **nicht-logistische Problemlösungen** wie z.B.:

- Verkaufsförderungsfunktion
- Kundendienstfunktion
- Transportversicherungsfunktion
- Zollbehandlungsfunktion
- Kreditfunktion
- Beratungsfunktion

Die Durchführung von logistischen Einzelleistungen wie Nah- und Ferntransporte, Güterumschlag, Wareneinstellung oder Lagerhaltung durch qualifizierte Logistikunternehmen ist seit

langem üblich. Weniger verbreitet ist die Ausgliederung komplexer Logistikleistungen, wie z.B. die Übergabe von kompletten Zuliefer- oder Distributionssystemen eines produzierenden Unternehmens an einen externen Systemdienstleister. Aber auch dies hat in den letzten Jahren immer mehr zugenommen, denn viele Unternehmen, sowohl auf Seiten von Industrie und Handel wie auch Logistikunternehmen, sehen gerade hier noch Entwicklungspotenziale.

Leistungsmerkmale und Leistungsangebote

Die Logistikunternehmen lassen sich einteilen in

- Einzeldienstleister
- Spezialdienstleister
- Verbunddienstleister
- Systemdienstleister

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über deren Leistungsmerkmale und Leistungsangebote ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Logistikunternehmen	Leistungsmerkmale	Leistungsangebot
Einzeldienstleister	universelle logistische Einzelleistungen	Straßen-, Schienen-, Schiffs- oder Lufttransporte
	großer, oft anonymer Kundenkreis	Lagern, Abholen, Zustellen
	sehr unterschiedliche Dauer der Geschäftsbeziehungen	Umschlag, Verpacken, Kommissionieren u. ä.
		Informationsleistungen, Verzollungen u. ä.
Spezialdienstleister	auf das Transportgut spezialisierte logistische Einzelleistungen	Wert-, Gefahr-, Kühl- oder Schwerguttransporte, Umzugs-, Möbel- oder Teppichtransporte
	begrenzter Kundenkreis	Flüssigkeits-, Kühl-, Gas- und Chemikalientransporte
	relativ stabile Geschäftsbeziehungen	Flüssigkeits-, Kühl-, Gas- oder Chemikalienlagerung
Verbunddienstleister	Aufbau und Betrieb offener Verbundsysteme für bestimmte Leistungs- oder Servicebedarfe	Kurier-, Express- u. Paketser-vice
	großer, meist anonymer Kundenkreis	Kombinierte Straßen- / Bahn- / Schiffs- / Lufttransporte einschließlich Umschlag
	viele unterschiedliche Kunden	Ver- und Entsorgungsdienste für Paletten / Container / Behälter / Transportmittel / Verpackungen
	stark schwankende Mengenanforderungen	Retourenabwicklung
	kurzfristige und häufig wechselnde Geschäftsbeziehungen	Entsorgungsdienste für Produktionsrückstände / Abfall (Recycling)
Systemdienstleister	Aufbau und Betrieb geschlossener Systeme	Versorgungssysteme
	ausgerichtet auf den Bedarf einzelner Kunden	Bereitstellungssysteme
	wenige Großkunden	Distributionssysteme
	relativ konstante Strukturen und Mengen	Logistikzentren
	langfristig kalkulierbare Geschäftsbeziehungen	Unternehmenslogistik

Aufgrund der zum Teil fließenden Übergänge oder Zusammenspiele bei der oben vorgenommenen Einteilung, müssen noch einige Besonderheiten genannt werden:

- Viele Logistikunternehmen, wie z.B. die großen international tätigen Speditionskonzerne oder Global Player, treten am Markt häufig in mehrfacher Funktion auf.
- Ein Verbunddienstleister kann auch als Einzeldienstleister tätig sein.
- Ein Einzeldienstleister kann aber kaum mit einem Spezialdienstleister konkurrieren.
- Die Anbieter von logistischen Einzel- und Verbunddienstleistungen, die schwierig und komplex sein können, führen meist wechselnde Einzelaufträge unterschiedlicher, oft anonymer Kunden auf der Grundlage kurzfristiger Vereinbarungen aus.
- Der Systemdienstleister ist von anderen Logistikunternehmen durch bestimmte Eigenschaften abzugrenzen:
 - Er bietet ein integriertes Logistiksystem, das den von einem bestimmten Kunden benötigten logistischen Leistungsumfang ganz besonders rationell, zuverlässig und mit hoher Qualität erbringt.
 - Für einen exakt beschriebenen Aufgabenbereich des Kunden übernimmt der Systemdienstleister die volle Leistungs-, Qualitäts- und Kostenverantwortung. Grundlage hierfür sind meistens langfristige Verträge mit einem fest vereinbarten Leistungsumfang.

Wer sind Logistikunternehmen?

Zur Logistikbranche gehören Transportunternehmen, Speditionen, Kurier-, Express- und Postdienste (KEP-Dienste) und Logistikdienstleister. Diese Unternehmen können in drei Gruppen mit fließenden Übergängen unterteilt werden:

- 1. Transportunternehmen und Speditionen**
- 2. Speditionen und Logistiker**
- 3. Logistiker und Systemintegratoren**

Transportunternehmen und Speditionen

Unternehmen der Gruppe „Transportunternehmer und Speditionen“ sind in aller Regel inhabergeführt, häufig in Familienbesitz gewachsen und in regional verankerten Strukturen ansässig. Der überwiegende Anteil der Transportunternehmen sind Kleinbetriebe mit bis zu 20 Beschäftigten, wobei der größte Teil im Fahrbetrieb eingesetzt wird. Die Anzahl der Betriebe, die mehr als fünf Kräfte als Disponenten, im EDV-Bereich oder in der sonstigen Verwaltung einsetzen, ist gering.

Anhand der Beschäftigtenstruktur lässt sich auch das Leistungsangebot der Dienstleister ableiten. Diese Unternehmen finden sich bei obiger Einteilung der Logistikfunktionen im Bereich der logistischen Hauptfunktion wieder. Die Unternehmensstruktur ist komplett auf die Akquisition und Abwicklung von Frachten ausgerichtet. Bei Transportunternehmen wird in der Regel nur die Beförderungsfunktion ausgeführt.

Speditionen und Logistiker

Bei Unternehmen dieser Gruppen handelt es sich um unabhängige, traditionsreiche Unternehmen mit einer festen regionalen Verankerung. Im Unterschied zu der oben beschriebenen Gruppe existiert in der Wertschöpfungskette dieser Unternehmen jedoch neben der reinen Beförderungs- und Dispositionsleistung ein zweiter Schwerpunkt, das Angebot von logistischen Mehrwertdiensten der oben genannten Komplementärfunktionen.

Die Unternehmen dieser Gruppe haben zwischen 50 und 250 Beschäftigte. Die Personalstruktur entspricht der Geschäftsstruktur der Unternehmen. Die Beschäftigtenanzahl im Lagerbereich ist deutlich höher, aber vor allem die Anzahl der Disponierenden, der kaufmännischen Angestellten und sonstigen Verwaltungsangestellten ist entsprechend der umfangreichen Tätigkeitsfunktionen stärker ausgeprägt.

Logistiker und Systemintegratoren

Bei dieser Gruppe handelt es sich um Logistikunternehmen, die häufig die komplette Bandbreite der oben beschriebenen Logistikfunktionen anbietet. In der Regel handelt es sich hier um im Leistungsangebot gewachsene Unternehmen mit einer langen Speditionstradition oder Logistikunternehmen bzw. -abteilungen größerer Konzerne. Typisch für diese Unternehmenstypen ist die Angehörigkeit zu einem Unternehmensverbund, einer Unternehmensgruppe oder einem Konzern.

Kennzeichnend für die Geschäftstätigkeit der „Logistiker und Systemintegratoren“ ist das integrierte Angebot von Transport- und Paketdiensten mit großem Sendungsvolumen, spezialisierten Diensten, logistischen Mehrwertdiensten inkl. IT-Angeboten sowie die Übernahme einer Provider-Funktion, der die unterschiedlichen Teilfunktionen einer logistisch integrierten Lösung einkauft oder via Kooperation anbietet.

Die Unternehmen haben in der Regel verteilt auf mehrere Niederlassungen (zum Teil europa- und weltweit) meist über 250 Beschäftigte. Die Personalstruktur der Unternehmen verschiebt sich aufgrund des komplexen Dienstleistungsangebotes von Transport- und Lagerbeschäftigten hin zu Angestellten, die neben den klassischen Verwaltungsbereichen in verschiedenen Abteilungen für unterschiedliche Logistikprojekte und Kunden zuständig sind.

Übersicht über die führenden Logistiker

Laut der Studie „Top 100 der Logistik“ der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services setzte die Logistikwirtschaft 2016 in Europa insgesamt ein Volumen von etwa 1,05 Billionen Euro um. Davon werden laut der Arbeitsgruppe rund 50 Prozent aller Leistungen nach wie vor durch Logistikdienstleister erbracht – also durch Industrie- und Handelsunternehmen an Spediteure fremdvergeben. Die restlichen 50 Prozent sind den Lager- und Werksverkehren der verladenden Industrie geschuldet. Das weltweite Umsatzvolumen in der Logistik schätzt die Arbeitsgruppe für das Jahr 2016 auf etwa 6,5 bis 7 Billionen Euro.

Top 10 in Europa		Umsatz 2016 in Mrd. Euro
1.	Deutsche Post DHL	25,174
2.	Deutsche Bahn AG	15,160
3.	Maersk A/S	13,300
4.	Kühne + Nagel International AG	13,053
5.	SNCF SA	10,040
6.	Mediterranean Shipping Company SA	9,500
7.	La Poste	8,414
8.	CMA-CGM SA	7,500
9.	UPS Europe NV	6,700
10.	The Royal Mail Holdings Pic.	6,299

Das waren 2016 die umsatzstärksten Logistiker in Europa. Grafik: DEKRA

Top 5 weltweit		Umsatz 2016 in Mrd. Euro
1.	UPS	57,800
2.	FedEx Inc.	54,072
3.	Deutsche Post DHL	47,592
4.	Maersk S/K	26,610
5.	Deutsche Bahn AG	19,688

Das waren 2016 die fünf umsatzstärksten Logistiker weltweit. Grafik: DEKRA

Die Verkehrsträger

Um das oben genannte Ziel - das richtige Gut, in der richtigen Menge, im richtigen Zustand, am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, für den richtigen Kunden, zu den richtigen Kosten - zu erfüllen, benötigt die Logistik Hilfsmittel oder auch logistische Hardware genannt. Dies sind die Verkehrsträger mit den entsprechenden Transportmitteln bzw. Transportsystemen. Transportsysteme haben bei der Zielerfüllung die Aufgabe, räumliche Distanzen zu überwinden, also den Transport von Gütern sicher zu stellen.

Für den außerbetrieblichen Transport kommen folgende Verkehrsträger in Frage:

- **Straße** mit dem Transportmittel Lkw
- **Schiene** mit dem Transportmittel Bahn
- **Luft** mit dem Transportmittel Flugzeug
- **Wasser** mit dem Transportmittel Schiff (Binnen- und Seeschiff)

Als fünfter Verkehrsträger kann noch die

- „**Rohrleitung**“ bzw. Pipeline genannt werden.

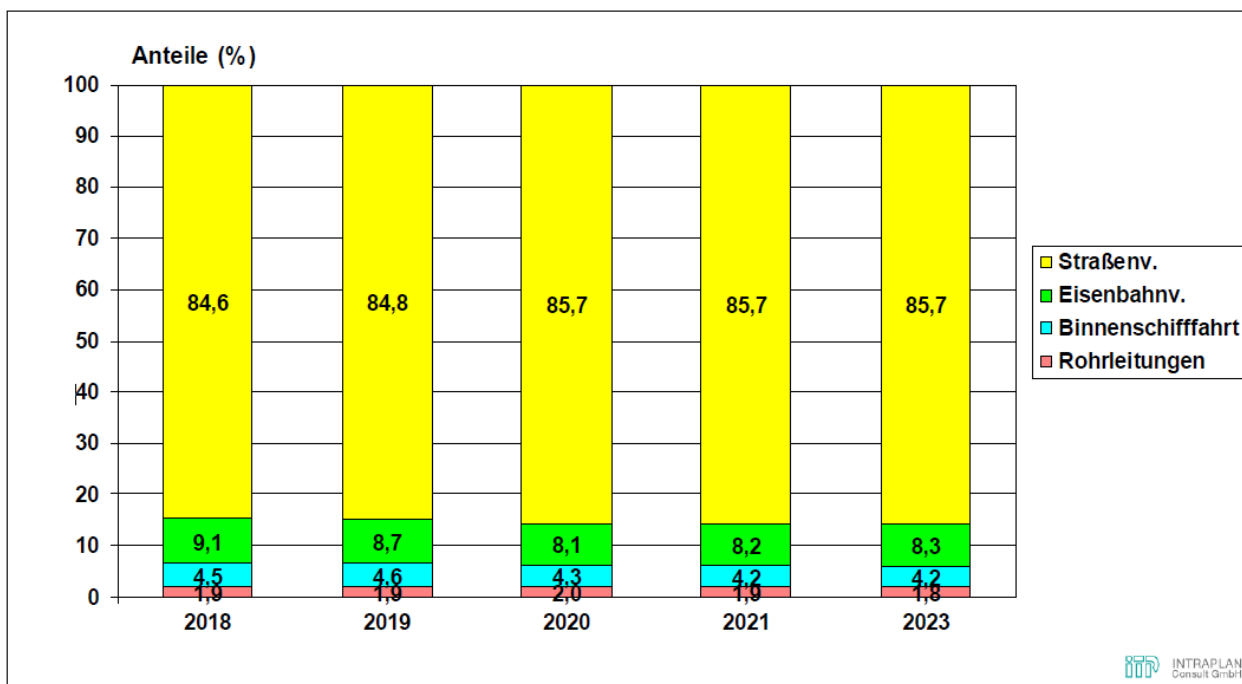
Unter diesen Verkehrsträgern können Logistikunternehmen auswählen, um ihre wirtschaftlichen Aufgabenstellungen zu lösen. In der heutigen Zeit wird innerhalb der Versorgungskette nur noch selten ein Verkehrsträger eingesetzt. Hier ist der Logistikanbieter gefordert, den optimalen Mix herzustellen. Dabei helfen ihm **Merkmale der Verkehrsträger**, aus denen sich die Wertigkeit von Transportsystemen ableiten lässt:

- Massenleistungsfähigkeit (ausgeprägt bei Schiff, Bahn)
- Schnelligkeit (am höchsten beim Flugzeug, Lkw)
- Netzbildungsfähigkeit (Erreichbarkeit jeden Orts, Vorteil des Lkw)
- Berechenbarkeit (Unabhängigkeit von Jahreszeit, Wetter, Verkehrssituation - Nachteil insbesondere für die Binnenschifffahrt)
- Frequenz (Nachteile für die großvolumigen Verkehrsträger, insbesondere beim Schiff)
- Sicherheit („statistische“ Vorteile für die Bahn)
- Bequemlichkeit (bzw. Anpassbarkeit an spezifische Transportgut-Anforderungen, Vorteile beim Lkw)

Güterverkehr nach Transportmitteln und Mengen

Aus der folgenden Abbildung zum „Modal Split“, der in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens (z. B. nach Tonnen) auf verschiedene Verkehrsträger kennzeichnet, wird deutlich, in wie starkem Maße der Verkehrsträger „Straße“ den Güterverkehr moderner Volkswirtschaften dominiert.

Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr 2020

Der entscheidende Grund für die Präferenz, die der Verkehrsträger „Straße“ in den meisten modernen logistischen Aufgabenstellungen genießt, liegt in der einzigartigen Netzbildungsfähigkeit. Nur auf der Straße kann jeder Ort in einer hoch arbeitsteiligen Wirtschaft mit jedem anderen Ort in beliebiger Frequenz, direkt und somit schnell, bequem ohne Verkehrsträgerwechsel verbunden werden.

Die Überlegenheit der Netzbildungsfähigkeit des Lkw wirkt nicht nur auf der „Makro“-Ebene, der Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Orten der Landkarte, sondern auch auf der „Mikro“-Ebene der unternehmens- und werksinterner Logistik.

Nicht selten werden Entscheidungen zu Gunsten des Verkehrsträgers Lkw selbst dann getroffen, wenn Schienen- oder Wasserstraßenverbindungen zwischen den Herstellungs- und

Empfangsorten bestehen. Nur der Lkw ist flexibel genug, ohne Umladungen und zusätzliche Handling-Aktivitäten, Transporte „von Fertigungslinie zu Fertigungslinie“ durchzuführen.

Die bevorzugte Nutzung des Transportmittels Lkw spiegelt sich auch in der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ wider, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zurzeit von drei Institutionen regelmäßig erstellt wird.

Güterverkehrsleistung der Straße nach Güterarten

	Mio. t					Veränderung in %				
						p.a.				Insg.
	2018	2019	2020	2021	2023	19/18	20/19	21/20	23/19	23/19
Straßengüterverkehr¹⁾	3753,1	3769,3	3676,4	3826,6	3990,1	0,4	-2,5	4,1	1,4	5,9
Binnenverkehr	3143,6	3162,0	3099,4	3216,9	3338,5	0,6	-2,0	3,8	1,4	5,6
Grenzüb. Versand	244,1	240,9	230,4	243,2	258,8	-1,3	-4,4	5,5	1,8	7,4
Grenzüb. Empfang	228,0	226,4	214,6	227,6	243,4	-0,7	-5,2	6,0	1,8	7,5
Durchgangsverkehr	137,4	140,0	132,0	138,9	149,5	1,9	-5,7	5,3	1,7	6,8
Eisenbahnverkehr²⁾	402,3	386,5	345,4	366,1	384,5	-3,9	-10,6	6,0	-0,1	-0,5
Binnenverkehr	263,9	254,1	223,3	235,2	245,7	-3,7	-12,1	5,3	-0,8	-3,3
Grenzüb. Versand	55,8	52,5	47,2	50,7	53,6	-6,0	-10,1	7,4	0,5	2,2
Grenzüb. Empfang	63,0	63,3	54,4	58,2	61,2	0,5	-14,1	6,9	-0,9	-3,4
Durchgangsverkehr	19,6	16,6	20,5	22,1	24,0	-15,2	23,3	7,7	9,6	44,4
Binnenschifffahrt	197,9	205,1	183,0	189,6	194,0	3,6	-10,8	3,6	-1,4	-5,4
Binnenverkehr	52,1	53,0	51,5	53,4	54,8	1,7	-2,8	3,7	0,9	3,5
Grenzüb. Versand	44,3	48,9	47,2	48,8	50,3	10,5	-3,4	3,4	0,7	3,0
Grenzüb. Empfang	90,2	90,5	74,4	77,5	78,9	0,3	-17,8	4,1	-3,4	-12,8
Durchgangsverkehr	11,4	12,7	9,9	10,0	9,9	12,0	-22,2	0,6	-6,1	-22,2
Rohrfernleitungen³⁾	84,5	85,1	85,0	85,2	85,0	0,8	-0,1	0,3	0,0	-0,1
Binnenverkehr	20,3	24,5	21,7	21,6	21,4	20,3	-11,5	-0,1	-3,3	-12,4
Grenzüb. Empfang	64,1	60,7	63,3	63,6	63,6	-5,4	4,4	0,4	1,2	4,8
Luftfracht⁴⁾	4,935	4,778	4,386	4,525	4,914	-3,2	-8,2	3,2	0,7	2,9
Binnenverkehr	0,128	0,123	0,113	0,117	0,126	-3,6	-8,5	3,8	0,6	2,4
Grenzüb. Versand	2,464	2,357	2,171	2,239	2,450	-4,3	-7,9	3,1	1,0	3,9
Grenzüb. Empfang	2,249	2,201	2,018	2,082	2,244	-2,1	-8,3	3,2	0,5	2,0
Durchgangsverkehr	0,095	0,091	0,085	0,087	0,094	-4,2	-7,1	2,7	0,9	3,7
Gesamter Güterv.	4442,7	4450,8	4294,1	4472,1	4658,5	0,2	-3,5	4,1	1,1	4,7
Binnenverkehr	3480,0	3493,6	3395,9	3527,2	3660,5	0,4	-2,8	3,9	1,2	4,8
Grenzüb. Versand	346,6	344,6	327,0	344,9	365,1	-0,6	-5,1	5,5	1,5	6,0
Grenzüb. Empfang	447,6	443,1	408,8	428,9	449,3	-1,0	-7,7	4,9	0,4	1,4
Durchgangsverkehr	168,5	169,4	162,5	171,0	183,5	0,6	-4,1	5,3	2,0	8,3
Seeverkehr⁵⁾	292,1	290,2	269,4	280,8	286,6	-0,7	-7,2	4,2	-0,3	-1,3
Binnenverkehr	3,7	3,3	3,2	3,1	3,1	-12,3	-4,1	-1,4	-1,2	-4,7
Grenzüb. Versand	113,5	112,8	108,7	113,7	117,7	-0,7	-3,6	4,6	1,1	4,4
Grenzüb. Empfang	174,9	174,2	157,6	164,0	165,8	-0,4	-9,5	4,1	-1,2	-4,8

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohöleleitungen

4) Einschl. Luftpost. Einschl. Doppelzählungen von Umladungen

5) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr 2020

Die Summen der gesamten Gütermengen von Straßen-, Bahn-, Binnen-, und Seeschifftransporten in der Tabelle sprechen in Bezug auf die Verteilung zwischen den vier Verkehrsträgern eine deutliche Sprache.

Daten und Fakten zur Logistikbranche

Verschiedenen Studien und Analysen zufolge lassen sich folgende Daten und Fakten zur Logistikbranche kurz und knapp wiedergeben:

- Logistik ist die drittgrößte Wirtschaftsbranche in Deutschland.
- Sie gehört nach wie vor zu den Zukunftsbranchen mit Wachstumspotenzial.
- Rund 265 Milliarden € hat die deutsche Logistikbranche laut statista.com im Jahr 2020 umgesetzt. Der Umsatz ist gegenüber dem Jahr 2019 deutlich zurückgegangen. Gemäß der Bundesvereinigung Logistik wäre der Umsatz ohne die Corona-Krise gestiegen. Der Umsatz war zuvor seit 2010 kontinuierlich gestiegen.
- Für 2021 wird laut Bundesvereinigung Logistik ein Wachstum von 4,4 Prozent prognostiziert.
- Auch wenn das Bild in der Öffentlichkeit durch wenige Großunternehmen bestimmt wird, weil diese durch die Präsenz der Logos an den Fahrzeugen bekannt sind, ist die Branche mit ihren rund 90.000 Unternehmen tatsächlich aber überwiegend mittelständisch strukturiert. Genauer ausgedrückt haben ca. 85 Prozent der Unternehmen bis zu 20 Beschäftigte.
- Das eigentliche Transportgeschäft macht etwa ein Drittel aller Logistikleistungen aus. Darum kümmern sich knapp 60.000 meist mittelständische Unternehmen. Sie bewegen je Bundesbürger jährlich knapp 50 Tonnen Fracht.
- Im Logistikbereich sind ca. 3,2 Mio. Menschen beschäftigt, davon etwa 1/3 in Logistikunternehmen und etwa 2/3 in Industrie und Handel.

Qualifikationsanforderungen in der Logistik

Die rasanten Veränderungen in der Logistik und in ihrem Umfeld bei Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen führen zwangsläufig zu Konsequenzen bei den logistischen Berufsbildern und den Qualifikationsanforderungen. Dies betrifft das ganze Spektrum der logistischen Fachfunktionen.

Fachkräfte und Verwaltungsangestellte

Das Spektrum der fachlichen Anforderungen an Logistikfachkräfte reicht vom fundierten Wissen in Lager- und Materialwirtschaft über Waren- und Produktkunde bis hin zu kaufmännischen Kenntnissen wie Rechnungswesen und Kalkulation. Darüber hinaus nimmt das Wissen über fachbezogene Rechtsvorschriften einen immer breiteren Raum ein.

- Es werden mehr fachliche Anforderungen bei der Ressourcenplanung sowie der Organisation und Koordination von Güterströmen gestellt.
- Auch die technischen Anforderungen steigen, aufgrund des Umgangs mit Warenwirtschaftssystemen und der Warenverfolgung z.B. mit Transpondern (RFID).
- Soziale Anforderungen ergeben sich insbesondere durch die Kundenorientierung und die Koordination von Zulieferern, Kunden und Kollegen.

Aus diesen Veränderungen ergibt sich,

- dass das Fahrpersonal nicht mehr nur einfach von A nach B fährt, sondern es erbringt z.B. weitere Dienstleistungen bei Kunden und muss sich mit modernen Informationstechnologien auskennen, um z.B. Kontakt zur Niederlassung aufzunehmen.
- dass das Lagerpersonal sich mit zum Teil hochkomplexen, vollautomatischen Lagersystemen und entsprechender EDV auskennen muss.
- dass Verwaltungsbeschäftigte immer häufiger in einem (Projekt-)Team arbeiten, in dem sowohl Fach- wie auch Sozialkompetenzen gefragt sind.

Führungskräfte

Mit dem erweiterten Aufgabenportfolio und den je nach Branche bzw. je nach Prozesskette unterschiedlich strukturierten Anforderungen, erhöht sich der Bedarf an operativ zu nutzenden systemischen Kenntnissen, an Fähigkeiten zu übergreifendem Organisations- und Prozesshandeln wie zu interdisziplinärem Handeln, insbesondere für die unteren, mittleren und oberen Führungsfunktionen.

Die nachfolgende Auflistung von wichtigen Qualifikationsanforderungen gibt einen Einblick in die Anforderungen an untere, mittlere und obere Führungskräfte ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

- Um in Projekt- oder Teamzusammenhängen zu arbeiten und steuernd in diese einzugreifen, braucht es neben **Vermittlungs-, Koordinierungs- und Moderationsfertigkeiten** auch die Befähigung zu **Parallel- und Mehrfacharbeiten**.
- Wichtig ist auch die Fähigkeit, **Konflikte auf zivilisierte Weise zu lösen**, da ohne diese, die Durchsetzungsfähigkeit von Entscheidungen negativ tangiert sein könnte.
- Für den weltweiten Austausch mit Kunden und Partnern sind **Kommunikationskompetenzen, Fremdsprachen- und Kulturtechniken** gefragt.
- Damit komplexe Zusammenhänge durchdrungen und nicht minder komplexe Systeme mit der nötigen Effizienz entwickelt werden können, sind **analytische Fertigkeiten** dringend geboten.
- Der Umgang mit modernen **Informationstechnologien** ist obligatorisch sowie der Besitz von Kenntnissen über **Logistiktechnologien**.
- Umfangreiche **betriebswirtschaftliche Grundlagen** sind unbedingt notwendig.
- Weitreichende strategische Entscheidungen können nur getroffen werden, wenn man über systematische und tiefer reichende Befähigungen in **Projektmanagementtechniken, Controlling und Marketing** verfügt.

Kurz gefasst müssen Logistikbeschäftigte in Führungsebenen über **drei wichtige Kompetenzen** verfügen:

1. Fachkompetenz (z.B. Materialflussmanagement, Prozessdenken, Produktions- und Lagerwirtschaft)
2. Methodenkompetenz (z.B. Projektmanagement, Systemanalyse, Moderation und Problemlösung)
3. Sozialkompetenz (z.B. Teamfähigkeit, Konfliktbewältigung)

Ausbildung

Dieses Kapitel ist in drei Teile aufgeteilt und bietet neben allgemeinen Hinweisen eine gute Übersicht über die unterschiedlichen Ausbildungsberufe und Einstiegsqualifizierungen im Logistikbereich.

1. Im ersten Teil, **der Einleitung**, befinden sich allgemeine Hinweise zur Ausbildungsverordnung, Voraussetzungen, Ausbildungsvergütung und Ausbildungsunternehmen.
2. Im zweiten Teil werden, unterteilt in vier Bereiche, folgende **22 Ausbildungsberufe** vorgestellt:
 1. Berufskraftfahrer / Berufskraftfahrer
 2. Binnenschiffer / Binnenschiffer
 3. Eisenbahner / Eisenbahner im Betriebsdienst
 4. Fachinformatiker / Fachinformatiker – Systemintegration
 5. Fachkraft für Hafenlogistik
 6. Fachkraft für Kreislauf- und Abfallwirtschaft
 7. Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen
 8. Fachkraft für Lagerlogistik
 9. Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice
 10. Fachlageristin / Fachlagerist
 11. Hafenschiffer / Hafenschiffer
 12. Kaufmann / Kauffrau für Digitalisierungsmanagement
 13. Kauffrau / Kaufmann für Büromanagement
 14. Kauffrau / Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen
 15. Kauffrau / Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung
 16. Kauffrau / Kaufmann im Eisenbahn- und Straßenverkehr
 17. Kauffrau / Kaufmann im Groß- und Außenhandelsmanagement
 18. Kraftfahrzeugmechatronikerin / Kraftfahrzeugmechatroniker
 19. Kraftfahrzeugservicemechanikerin / Kraftfahrzeugservicemechaniker
 20. Luftverkehrskauffrau / Luftverkehrskaufmann
 21. Schifffahrtskauffrau / Schifffahrtskaufmann
 22. Servicefahrer / Servicefahrer

3. Im dritten Teil werden Möglichkeiten für Schülerinnen und Schüler aufgezeigt, die keinen Ausbildungsplatz gefunden haben, wie z.B. **sechs Einstiegsqualifizierungen** im Logistikbereich.

Für dieses Kapitel wurde auf **Quellen** zurückgegriffen, die über Ausbildungsberufe informieren, wie z.B.:

- das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB),
- die Internetseite (<https://www.berufenet.de>) der Bundesagentur für Arbeit,
- verschiedene Industrie- und Handelskammern,
- das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie sowie
- das Bundesministerium für Bildung und Forschung.

Allerdings unterscheidet sich die **Darstellung der Ausbildungsberufe** in diesem Ratgeber von den o.g. Quellen dadurch, dass

- sie ausschließlich auf berufliche Tätigkeiten im Logistikbereich ausgerichtet ist und alle Informationen in diesem Kontext wiedergegeben werden,
- die Lesenden sich nicht, wie bei Internetpräsentationen üblich, von Seite zu Seite klicken müssen, um am Ende nicht mehr zu wissen, wo sie welche Information gefunden haben. Alle Informationen sind in diesem Kapitel bzw. in diesem Ratgeber ohne großes Suchen zu finden.
- Außerdem werden die Berufsinformationen in einer Form vorgestellt, die so allgemein nicht üblich ist und eine gute Übersicht über den jeweiligen Beruf geboten wird.

Letzteres heißt nicht, dass das Querlesen in anderen Quellen überflüssig ist. Denn je umfangreicher das Wissen über einen Beruf ist, desto leichter wird eine Entscheidung bei der Berufswahl oder eine Alternative hierzu zu finden, falls im Wunschberuf keine Möglichkeiten bestehen.

Einleitung

Die Möglichkeiten für Schülerinnen und Schüler bei der Wahl eines Ausbildungsberufs sind sehr vielfältig. 324 staatlich anerkannte Ausbildungsberufe listet das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) für das Jahr 2021 auf. Hinzu kommen viele weitere Ausbildungsmöglichkeiten in speziellen Einrichtungen / Akademien oder an Fachschulen / Berufskollegs und Hochschulen. Bei dieser großen Auswahl ist es für Jugendliche schwierig, sich einen Gesamtüberblick zu verschaffen und ohne geeignete Informationen zur Orientierung kann die Berufswahl sogar zur Qual werden. Spezifische Brancheninformationen, die eine Vorstellung davon vermitteln, wie vielschichtig und umfassend eine Branche sein kann, bieten eine gute Orientierungshilfe bei der Berufswahl.

Bei vielen Jugendlichen herrscht immer noch die Meinung vor, dass eine Ausbildung im Logistikbereich mit schwerer körperlicher Arbeit einhergeht. Die vielen hoch qualifizierten Ausbildungsberufe und die damit verbundenen Möglichkeiten sind weitestgehend unbekannt.

Das Angebot an staatlich anerkannten Ausbildungsberufen im Bereich Logistik ist breit. Es reicht von Fahr- über verschiedene Fachkräftetätigkeiten bis zu kaufmännischen Ausbildungen und die Möglichkeit eines „dualen Studiums“. Die rasante Technik- und IT-Entwicklung der letzten Jahre sowie die Globalisierung haben die Berufsbilder in der Logistik entsprechend - zum Teil sehr anspruchsvoll - verändert.

Den veränderten Berufsanforderungen im Logistikbereich wurde durch stetige Reformen bestehender und Schaffung neuer Ausbildungsberufe Rechnung getragen, insbesondere in den Jahren 2004 bis 2006 gab es viele Änderungen. Es wurden nicht nur Berufsbezeichnungen entsprechend der veränderten Tätigkeiten modifiziert, sondern die Ausbildungsverordnungen inkl. der Lerninhalte entsprechend der wirtschaftlichen Entwicklung neu geordnet.

Zu diesen Veränderungen gehören auch die im Jahr 2005 neu geschaffenen Ausbildungsberufe im Logistikfeld „Kurier-, Express- und Postdienstleistungen“ (KEP) und die im Jahr 2006 geschaffene „Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice“. Diese komplettieren das Angebot der Ausbildungsberufe im Logistikbereich.

Seit 2020 gibt es den Ausbildungsberuf Kaufleute für Digitalisierungsmanagement. Der Vorläuferberuf war die Ausbildung zur Informatikkauffrau bzw. zum Informatikkaufmann.

Für den Beruf der Binnenschifferin bzw. des Binnenschiffers läuft zurzeit ein Neuordnungsverfahren. Die geplanten Ausbildungsordnungen sind zum 1. August 2022 in Kraft getreten.

Ausbildungsverordnung und Rahmenlehrplan

Grundlage jeder staatlich anerkannten Ausbildung ist die **Ausbildungsverordnung**. Sie ist die Rechtsverordnung für die Ausbildung im Rahmen des dualen Systems (Schule und Unternehmen). Aus diesem Grund sollten Auszubildende diese für sie wichtige Ausbildungsgrundlage kennen.

Die Ausbildungsverordnung ist

- die rechtsverbindliche und didaktische Grundlage sowie
- die Grundlage der betrieblichen Ausbildungsplanung der Berufsausbildung.

Außerdem dient sie

- der Sicherung bundeseinheitlicher Ausbildungsstandards und Prüfungsanforderungen sowie
- der Kontrolle der betrieblichen Berufsausbildung.

Ausbildungsverordnungen enthalten u. a. folgende Regelungen:

- die Dauer der Ausbildung
- die zu erlernenden Fertigkeiten und Kenntnisse
- das Führen des Berichtsheftes
- wann eine Zwischenprüfung stattzufinden hat und wie lange sie dauern soll
- umfangreiche Ausführungen zur Abschlussprüfung

Der **Ausbildungsrahmenlehrplan** dient den Ausbildungsunternehmen, den Auszubildenden und den Auszubildenden als Anleitung zur sachlichen und zeitlichen Gliederung der praktischen Berufsausbildung.

Vom Ausbildungsrahmenlehrplan ist noch der **Rahmenlehrplan**, der überwiegend Theorie bezogen ist, zu unterscheiden. Der Rahmenlehrplan dient als Grundlage für den Berufsschulunterricht und wird von der Kulturministerkonferenz erarbeitet.

Alle **Ausbildungsverordnungen und Rahmenlehrpläne** der im 2. Teil vorgestellten Ausbildungsberufe finden Sie auf der Webseite des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) unter dem jeweiligem Beruf unter <https://www.bibb.de/de/40.php>

Welche Voraussetzungen sollten Auszubildende mitbringen?

Die breite Spanne an Ausbildungsberufen im Logistikbereich bietet vielen Jugendlichen eine Möglichkeit, allerdings sollten einige Voraussetzungen mitgebracht werden. An dieser Stelle werden nur Voraussetzungen genannt, die Logistikunternehmen im Allgemeinen von Jugendlichen erwarten, wenn sie sich um eine Ausbildungsstelle bewerben. Bei der Darstellung der einzelnen Berufe im 2. Teil werden noch spezielle Voraussetzungen zu den jeweiligen Berufen angeführt.

In der Logistik greifen viele Tätigkeiten und Bereiche wie Zahnräder ineinander oder sind wie Kettenglieder (Logistikkette) miteinander verbunden. Dies bringt mit sich, dass Logistikunternehmen unterschiedliche, teilweise hohe Anforderungen an Bewerbende stellen. Hierzu gehören die drei klassischen Bereiche:

- Kenntnisse – erworbenes Wissen,
- Fähigkeiten – erworbenes Wissen oder Erfahrungen in der Praxis anwenden zu können und
- persönliche Voraussetzungen – Eigenschaften / Persönlichkeitsmerkmale.

Kenntnisse werden in der Schulzeit von allen Jugendlichen erworben und sind je nach erreichtem Schulabschluss unterschiedlich tief und breit vorhanden. Zusätzliche Kenntnisse wurden vielleicht in Vereinen, durch Praktika, andere Arbeiten oder durch „learning by doing“ erworben. Kenntnisse lassen sich überwiegend einfach nachweisen durch Zeugnisse oder in einem Einstellungstest.

Erworbenes Wissen anwenden zu können, also **Fähigkeiten** nachzuweisen, ist für die meisten Jugendlichen nicht so einfach, denn viele Fähigkeiten sind noch verborgen oder müssen erst entwickelt werden. Hier haben es die etwas einfacher, die bereits Praktika absolviert haben, und hierdurch eigene Fähigkeiten erkennen oder entwickeln konnten, wie z.B. Kommunikations- oder Teamfähigkeit. Aber einige Fähigkeiten lassen sich auch aus der Schulzeit ableiten. Wer z.B. aktiv Schulfeiern oder Ausflüge mit gestaltet hat, verfügt vielleicht über ein gewisses Organisationstalent. Wer in Schulgremien aktiv war, hat vielleicht gelernt, sich in einer Gruppe durchzusetzen (Durchsetzungsvermögen) oder in der Gruppe einen Mittelweg zu finden (Konflikt- / Konsensfähigkeit).

Diese kurze Erklärung zeigt, dass Jugendliche eigene Fähigkeiten nicht einfach durch Zeugnisse nachweisen können, es sei denn, es sind Praktika-/Arbeitszeugnisse vorhanden. Individuelle Fähigkeiten lassen sich eher in einem Bewerbungsgespräch bzw. einem Einstellungstest darstellen.

Kenntnisse und Fähigkeiten sind eine Grundlage, einen Beruf ausüben zu können, aber auch die **persönlichen Voraussetzungen** – die so genannten **Soft Skills** (weiche Kriterien) – gewinnen im Berufsleben immer mehr an Bedeutung. Mit dem Begriff Soft Skills sind jene menschlichen Eigenschaften gemeint, die über Kenntnisse und Fähigkeiten hinausgehen, sich aber auch nicht immer trennscharf von den Fähigkeiten abgrenzen lassen. Der Begriff Soft Skills umfasst eine nicht genau definierte Reihe von menschlichen Eigenschaften / Persönlichkeitszügen, die für das Ausüben eines Berufs förderlich sein können. Hierzu gehören z.B.:

- Belastbarkeit
- Kontaktstärke
- Kreativität
- Innovationsfähigkeit
- Leistungsbereitschaft
- Unternehmerisches Denken
- Lernbereitschaft
- Soziale Sensibilität
- Offenheit

Persönliche Eigenschaften sind für Jugendliche noch schwerer als Fähigkeiten nachweisbar. Viele können diese Eigenschaften zudem bei sich selbst nicht unbedingt erkennen. Da ist es hilfreich, dass sich Soft Skills noch in mehrere Kategorien einteilen lassen, die dabei helfen können, eigene Persönlichkeitsmerkmale zu identifizieren. Dies sind:

- erlernbare (z.B. Organisation) und nicht oder kaum erlernbare (z.B. Humor, Gelassenheit)
- äußerliche (z.B. Kleidung, Benehmen) und innerliche (z.B. Motivation, Kreativität)
- eher beruflich verwertbare (z.B. unternehmerisches Denken) und eher privat nützliche (z.B. liebenswert, geduldig)
- regionale (z.B. die Beherrschung eines regionalen Dialektes).

Die nachfolgende Tabelle gibt die Voraussetzungen zu den o.g. Bereichen wieder, die Logistikunternehmen von Bewerbenden überwiegend erwarten.

Kenntnisse (Wissen)	Fähigkeiten (Können)	persönliche Voraussetzungen
Deutschkenntnisse	Kommunikationsfähigkeit (mündlich wie schriftlich)	Belastbarkeit (psychisch und physisch)
Mathematikkenntnisse	Sinn für Zahlen, Daten und Statistiken	Ehrlichkeit
gutes Allgemeinwissen	Gewissenhaftigkeit	Verantwortungsbewusstsein
wirtschaftliche Grundkenntnisse	schnelle Auffassungsgabe	Freundlichkeit
Englischkenntnisse	Kontaktfähigkeit	Lernwillen
weitere Fremdsprache	Konfliktfähigkeit	Flexibilität
Kenntnisse beim Umgang mit dem PC	Teamfähigkeit	Mobilität
	Aufmerksamkeit	Organisationstalent

Es müssen natürlich nicht für jeden Beruf und jedes Logistikunternehmen die gleichen oder alle hier genannten Voraussetzungen mitgebracht werden. Jedes Unternehmen setzt andere Prioritäten und in einem Beruf sind eher diese und im anderen eher jene wichtig, aber eine gute Mischung je nach Berufswunsch wäre schon gut.

Tipp: Jugendliche sollten unbedingt die eigenen Fähigkeiten und Soft Skills erforschen, die sich während der Schulzeit oder anderer Tätigkeiten vielleicht an der einen oder anderen Stelle gezeigt haben. Gerade beim Berufseinstieg fällt es nicht leicht, die Liste der entsprechenden Eigenschaften und Fähigkeiten mit Inhalt zu füllen. Der Weg ins Berufsleben erfordert daher eine gründliche Bestandsaufnahme der eigenen Persönlichkeitsmerkmale. Bewerbungstrainings können hierbei sehr hilfreich sein.

Ausbildungsvergütung

Die Höhe einer Ausbildungsvergütung kann auf unterschiedliche Weise zu Stande kommen, durch

- Tarifverträge,
- Empfehlungssätze oder
- die Anlehnung an einen Tarifvertrag.

Tarifverträge werden zwischen Gewerkschaften (Arbeitnehmervertretung) und Arbeitgeberverbänden (Arbeitgebervertretung) ausgehandelt, aber auch zwischen einer Gewerkschaft und einem Unternehmen (so genannter Haustarifvertrag). In den verschiedenen Branchen bestehen unterschiedliche Tarifverträge, die sich auch noch von Bundesland zu Bundesland unterscheiden können. Im **Logistikbereich** bestehen die meisten Tarifverträge zwischen regionalen Arbeitgeberverbänden und der Gewerkschaft „Ver.di“, aber es gibt auch Haustarife.

Empfehlungssätze werden von Innungen oder Arbeitgeberverbänden an ihre Mitgliedsunternehmen ausgegeben. Empfehlungssätze sind keine Tarifverträge und sind grundsätzlich nicht zwingend anzuwenden.

Es gibt eine ganze Reihe von Unternehmen, die keinem Arbeitgeberverband angehören und somit nicht an einen Tarifvertrag gebunden sind. Einige **lehnen sich** aber trotzdem an einen bestehenden Tarifvertrag an, ohne dass sie ihn zwingend anwenden müssten.

In Tarifverträgen wird bei der Ausbildungsvergütung **keine Unterscheidung** nach dem **Ausbildungsberuf** vorgenommen, es gibt **eine Vergütung für Auszubildende**. Zwischen den Branchen bestehen jedoch zum Teil beträchtliche Unterschiede in der Höhe der tariflichen Vergütungen. Deshalb kann die Vergütung in ein und demselben Beruf sehr stark variieren, je nachdem in welcher Branche die Ausbildung stattfindet und welcher Tarifvertrag zur Anwendung kommt. Außerdem kann es noch mehr oder weniger große Unterschiede bei der Vergütungshöhe in den einzelnen Bundesländern geben und besonders zwischen West- und Ostdeutschland.

Die tariflichen **Vergütungshöhen** sind für **tarifgebundene Unternehmen** verbindliche Mindestbeträge. Dies bedeutet, dass niedrigere Zahlungen unzulässig, aber übertarifliche Zuschläge möglich sind. Eine Tarifbindung liegt aber nur vor, wenn das Ausbildungsunternehmen einem Arbeitgeberverband angehört, der einen entsprechenden Tarifvertrag abgeschlossen hat. **Nicht tarifgebundene** Ausbildungsunternehmen orientieren sich häufig an den in ihrer Branche und Region geltenden tariflichen Sätzen, die sie jedoch nach derzeitiger Rechtsprechung um bis zu **20 Prozent unterschreiten** dürfen.

Bei den tariflichen Ausbildungsvergütungen handelt es sich um Bruttobeträge. Wenn die Vergütung monatlich **über 325 €** liegt, müssen vom Auszubildenden **Beiträge zur Sozialversicherung** gezahlt werden, die das Einkommen um bis zu 25 Prozent schmälern können, je nach gewählter Krankenkasse (Krankenkassen erheben unterschiedlich hohe Beitragssätze).

Wichtig!!!

Aufgrund der Unterschiede zwischen tarifgebundenen und tarifungebundenen Unternehmen und bestehenden Haustarifen sowie regionale Unterschiede, kann die tatsächlich gezahlte Ausbildungsvergütung erheblich unter der bei den Ausbildungsberufen genannten durchschnittlichen Vergütungen liegen, aber nicht unter der Mindestausbildungsvergütung.

Mindestausbildungsvergütung

Am 1. Januar 2020 ist eine gesetzlich geregelte Mindestausbildungsvergütung mit 515 € für Auszubildende im ersten Ausbildungsjahr in Kraft getreten. Diese Mindestausbildungsvergütung erhöht sich weiter.

- 2021 auf 550 €
- 2022 auf 585 €
- 2023 auf 620 €

Ab 2024 wird die Höhe der gesetzlichen Mindestvergütung für das erste Ausbildungsjahr jeweils im November des Vorjahres im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben und jährlich an die durchschnittliche Entwicklung aller Ausbildungsvergütungen angepasst.

Für das 2., 3. und 4. Ausbildungsjahr soll dem wachsenden Beitrag der Auszubildenden zur betrieblichen Wertschöpfung durch Aufschläge auf den Betrag aus dem Jahr des Ausbildungsbeginns Rechnung getragen.

Weitere **Informationen** zur Ausbildungsvergütung befinden sich im **Tarifvertragsgesetz**. Tarifverträge für NRW sind unter www.tarifregister.nrw.de abrufbar.

Ausbildungsunternehmen

Wie in allen Branchen gibt es auch im Logistikbereich kleine, mittlere und große Unternehmen (vergleiche Kapitel „Die Logistikbranche“ und „Unternehmen in NRW“).

- Zu den **kleineren Unternehmen** mit bis zu 49 Beschäftigten gehören überwiegend Transportunternehmen, kleinere Speditionen, Kurierunternehmen und Briefzustelldienste, die vielfach als Familienunternehmen geführt werden und in einigen Berufen ausbilden.
Von diesen Unternehmen können noch die **Kleinstunternehmen** mit bis zu neun Beschäftigten abgegrenzt werden, die nur im geringen Umfang und meistens nur in wenigen ausgewählten Berufen ausbilden.
- Zu den **mittleren Unternehmen**, die zwischen 50 und 249 Beschäftigte haben, gehören Speditionen und einige Kurier-, Express- und Postdienste (hierzu gehören auch die neuen Briefdienste), die in verschiedenen Berufen ausbilden.
- Zu den **großen Unternehmen** mit über 250 Beschäftigten gehören große Speditionen, Logistikdienstleister und die großen Express- und Postdienste, die meistens über mehrere Niederlassungen in Deutschland und im Ausland verfügen. In diesen Unternehmen wird in vielen Berufen ausgebildet.

Natürlich gestaltet sich eine Ausbildung in einem weltweit tätigen Unternehmen anders als beispielsweise in einem kleineren Transportunternehmen oder einer mittelständischen Spedition. Je nach Größe des Ausbildungsunternehmens und des gewählten Ausbildungsberufs werden während der Ausbildung verschiedene Abteilungen durchlaufen. In großen Unternehmen werden dies mehr Abteilungen sein als in einem mittelständischen und in einem kleineren Unternehmen gibt es vielleicht gar keine Unterteilung in Abteilungen.

- In **großen Unternehmen** müssen Auszubildende damit rechnen, beim Durchlaufen / Kennenlernen verschiedener Abteilungen in einem bestimmten Rhythmus ihren Arbeitsplatz zu wechseln und sich auf neue Kollegen sowie auf völlig neue Arbeiten einzustellen.
- In **mittleren Unternehmen** werden dies weniger Abteilungen sein und
- in **kleineren Unternehmen** werden die Tätigkeiten und Lerninhalte des Berufs eher nach und nach an einer Stelle vermittelt.

Aber wie so häufig im Leben hat alles Vor- und Nachteile und Auszubildende müssen für sich entscheiden, ob sie lieber in einem überschaubaren kleinen, einem großen weltweit verzweigten oder einem mittleren Unternehmen arbeiten möchten. Letzteres bietet vielleicht je nach Unternehmensausrichtung und Größe von beidem etwas.

Ausbildungsberufe rund um die Güterbeförderung

Aufgrund der Eingrenzung der Logistik auf den Bereich, der direkt und indirekt mit der Beförderung von Gütern / Waren und den Waren begleitenden Informationen einhergeht, werden nachfolgend nur die Berufe vorgestellt, die in diesen Bereich gehören. Darüber hinaus werden „allgemeine“ Ausbildungsberufe vorgestellt, die in vielen Branchen ausgebildet werden, auch in Logistikunternehmen.

Die vielfältigen Ausbildungsmöglichkeiten z.B. im Bereich der Personenbeförderung bei Reise-, Nahverkehrs- oder Bahnunternehmen werden nicht berücksichtigt. Es sei denn, es handelt sich um Ausbildungen, die sowohl die Güter- wie auch die Personenbeförderung beinhalten.

Die hier vorgestellten **22 Ausbildungsberufe** sind in **vier Gruppen** eingeteilt. Erst werden die logistikspezifischen Berufe vorgestellt mit

1. den **kaufmännischen Ausbildungsberufen**,
2. den **Ausbildungsberufen im Lager- und Umschlagbereich** sowie
3. den **Ausbildungsberufen im Fahr- und Zustellbereich**.

Den Abschluss bilden die

4. „**allgemeinen**“ **Ausbildungsberufe**,

die mehr oder weniger häufig in Logistikunternehmen ausgebildet werden.

Wie werden die Berufe vorgestellt?

Die Vorstellung der einzelnen Ausbildungsberufe erfolgt immer nach dem gleichen Muster, so dass die Möglichkeit gegeben ist, direkte Vergleiche zwischen ausgewählten Berufen vorzunehmen. Alle Ausbildungsberufe werden mit folgenden Einzelpunkten vorgestellt:

- Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschluss
- Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen
- Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten
- Lerninhalte

Bis auf die ersten drei oben genannten Sachverhalte, sind alle Punkte selbsterklärend. Warum gerade die Entwicklung, die Auszubildendenzahlen und der Schulabschluss dargestellt werden, erschließt sich nicht ganz von selbst. Aus diesem Grund noch eine kurze Erläuterung zu diesen Punkten:

1. Die **Berufsentwicklung** zeigt, wie der Name schon sagt, die Entwicklung/Veränderung des Berufs von seiner Entstehung bis heute. Dies lässt mit Einschränkungen den Rückschluss zu, wie zukunftsfähig der Beruf ist.
2. Die **Anzahl der Auszubildenden**, die soweit möglich immer über einen längeren Zeitraum dargestellt wird, gibt Aufschluss darüber, wie viel Bedarf in diesem Beruf besteht. Außerdem wird die Auszubildendenanzahl nach Bundesländern wiedergegeben. Dies zeigt mit gewissen Einschränkungen, in welchem Bundesland die Chance auf einen Ausbildungsplatz größer oder kleiner ist. Allerdings mit Einschränkungen, weil auch Bevölkerungsdichte usw. berücksichtigt werden müsste.
3. Die Darstellung welchen **Schulabschluss** die „neuen“ Auszubildenden mitgebracht haben, lässt den Rückschluss zu, ob der eigene Schulabschluss für den gewählten Beruf ausreichen wird.

Bei dem verwendeten Datenmaterial wurde versucht, immer auf das aktuellste zurückzugreifen, was dazu führt, dass bei einigen Sachverhalten Daten unterschiedlicher Jahrgänge berücksichtigt wurden.

Benutzungshinweis

Wenn nur die Ausführungen zu den einzelnen Ausbildungsberufen gelesen werden, fehlen ihnen wichtige Informationen, denn hier werden nur die ausbildungsspezifischen Informationen wiedergegeben. In dem Vorangestellten wird über einige Sachverhalte informiert, die auf alle Ausbildungsberufe zutreffen, wie z.B. zur Ausbildungsverordnung, zu Ausbildungsunternehmen oder allgemeine Voraussetzungen, die Jugendliche mitbringen sollten.

Leider lassen sich Wiederholungen trotz der zusammengefassten Sachverhalte bei bestimmten Punkten nicht ganz vermeiden, weil z.B. einige Lerninhalte, Tätigkeiten und Voraussetzungen innerhalb einer Berufsgruppe identisch sind.

Kaufmännische Ausbildungsberufe

In diesem Teil werden folgende logistisch spezifische Ausbildungsberufe vorgestellt:

- Kauffrau / Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung
- Kauffrau / Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen
- Luftverkehrskauffrau / Luftverkehrskaufmann
- Schifffahrtskauffrau / Schifffahrtskaufmann
- Kauffrau / Kaufmann im Eisenbahn- und Straßenverkehr

Kauffrau / Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung

Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung werden in vielen Logistikunternehmen ausgebildet. Sie sind hoch qualifizierte Allrounder unter den Kaufleuten im Logistikbereich, denn sie planen, organisieren, steuern, überwachen und kombinieren Gütertransporte per Bahn, Lkw, Flugzeug und Schiff.

Berufsentwicklung, Zahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung gibt es erst seit 2004, davor war es die Speditionskauffrau / der Speditionskaufmann. Diese Ausbildung wurde bereits drei Mal inhaltlich neu geordnet: 1983, 1996 und zuletzt 2004 mit der Änderung der Berufsbezeichnung.

2020 wurden **4.332 Ausbildungsverhältnisse** neu geschlossen, davon 1.659 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

2. Kapitel Die Ausbildung

Baden-Württemberg	2.178
Bayern	2.100
Berlin	105
Brandenburg	186
Bremen	663
Hamburg	1.098
Hessen	1.236
Mecklenburg-Vorpommern	108
Niedersachsen	1.257
Nordrhein-Westfalen	3.312
Rheinland-Pfalz	426
Saarland	126
Sachsen	363
Sachsen-Anhalt	174
Schleswig-Holstein	300
Thüringen	139
Deutschland gesamt	13.771

Quelle: DAZUBI Datenblatt

Bei den o.g. neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	60
mit Hauptschulabschluss	252
Realschulabschluss	1.677
Abitur/Fachhochschulreife	2.286
gesamt	4.275

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Die große Anzahl an Auszubildenden mit einem hohen Schulabschluss zeigt, dass viele Unternehmen Wert auf eine gute schulische Ausbildung legen. Aber die o. g. Zahlen zeigen auch, dass sehr gute Schülerinnen und Schüler aus Hauptschulen eine Chance haben, einen Ausbildungsplatz zu finden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Aufgaben und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2021 laut BIBB 960 € monatlich.

Die Spedition ist sozusagen das **Reisebüro des Güterverkehrs**. In diesem Büro organisieren Speditionskaufleute Gütertransporte per Eisenbahn, LKW, Flugzeug und Schiff. Dabei ermitteln sie den optimalen Verkehrsweg, um die ihnen anvertrauten Güter schnell, sicher und preisgünstig vom Verkäufer zum Käufer zu bringen. Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sind **vielseitig einsetzbar**, in Unternehmen, die den Transport von Gütern und sonstige logistische Dienstleistungen planen, organisieren, steuern, überwachen und abwickeln. Sie nehmen ihre Aufgaben im Rahmen betrieblicher Anweisungen und der maßgebenden Rechtsvorschriften selbstständig wahr und treffen Vereinbarungen mit Geschäftspartnern.

Zu ihren **Aufgaben** gehören z.B.:

- Koordination der Güterströme unter Beachtung einschlägiger Rechtsvorschriften
- Steuerung und Überwachung der Logistikketten
- Eindeckung des Versicherungsschutzes
- Beachtung der Zollvorschriften
- Umgang mit Informations- und Kommunikationstechnologien
- Korrespondenz mit ausländischen Geschäftspartnern
- Kundenbetreuung
- Preiskalkulation
- Schadensregulierung
- Mahnwesen
- Marktbeobachtung
- Entwicklung von Logistikkonzepten

Kaufleute für Spedition- und Logistikdienstleistung werden in großen Speditionen, Reedereien, KEP-Diensten und bei großen Logistikdienstleistern ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Die Ausbildung dauert drei Jahre und findet im Betrieb und in der Berufsschule statt. Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben, aber die Unternehmen erwarten in den meisten Fällen einen mittleren Bildungsabschluss oder das Abitur.

Die Unternehmen erwarten von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- gute Auffassungsgabe
- gute Deutschkenntnisse, schriftlich und mündlich
- guter schriftlicher Ausdruck (Beherrschung der Rechtschreibung)
- gutes Zahlenverständnis
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- Interesse an kaufmännischen Tätigkeiten
- gute Leistungen in Englisch, mündlich und schriftlich

Außerdem sind von Vorteil:

- PC-Kenntnisse
- weitere Fremdsprachenkenntnisse
- Rechtsverständnis
- Kenntnisse des Rechnungswesens

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung sind folgende zu erwerbende Kenntnisse und Fähigkeiten festgelegt:

1. Der Ausbildungsbetrieb

- 1.1 Stellung, Rechtsform und Struktur
- 1.2 Berufsbildung
- 1.3 Personalwirtschaft, arbeits-, sozial- und tarifrechtliche Vorschriften
- 1.4 Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit
- 1.5 Umweltschutz

2. Arbeitsorganisation, Information und Kommunikation

- 2.1 Arbeitsorganisation
- 2.2 Teamarbeit und Kommunikation
- 2.3 Informations- und Kommunikationssysteme
- 2.4 Datenschutz und Datensicherheit

3. Anwenden der englischen Sprache bei Fachaufgaben

4. Prozessorientierte Leistungserstellung in Spedition und Logistik

5. Speditionelle und logistische Leistungen

- 5.1 Güterversendung und Transport
- 5.2 Lagerlogistik
- 5.3 Sammelgut- und Systemverkehre
- 5.4 Internationale Spedition
- 5.5 Logistische Dienstleistungen

6. Verträge, Haftung und Versicherungen

7. Marketing

8. Gefahrgut, Schutz und Sicherheit

9. Kaufmännische Steuerung und Kontrolle

- 9.1 Zahlungsverkehr und Buchführung
- 9.2 Kosten- und Leistungsrechnung, Controlling
- 9.3 Qualitätsmanagement

Kauffrau / Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen

Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen werden in den so genannten KEP-Unternehmen (Kurier-, Express-, Post / Paketdienste) ausgebildet. Sie sind Spezialisten der Planung, Organisation, Steuerung und Überwachung bei der Beförderung von Briefen und Paketen.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Der Ausbildungsberuf Kauffrau bzw. Kaufmann für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen ist ein sehr neuer Beruf. Es gibt ihn erst seit 2005. Er geht auf die alten Postberufe „Dienstleistungsfachkraft im Postbetrieb“ und „Postverkehrskauffrau / Postverkehrskaufmann“ zurück.

2020 wurden **753 Ausbildungsverhältnisse** neu geschlossen, davon 753 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	153
Bayern	141
Berlin	63
Brandenburg	30
Bremen	30
Hamburg	45
Hessen	138
Mecklenburg-Vorpommern	36
Niedersachsen	111
Nordrhein-Westfalen	462
Rheinland-Pfalz	33
Saarland	39
Sachsen	120
Sachsen-Anhalt	57
Schleswig-Holstein	72
Thüringen	30
Deutschland gesamt	1.560

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Bei den o. g. neuen Ausbildungsverhältnissen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	21
mit Hauptschulabschluss	291
Realschulabschluss	342
Abitur/Fachhochschulreife	78
anderer	18
gesamt	750

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Bis auf 21 Auszubildende, verfügten alle über einen Hauptschulabschluss bzw. einen gleichwertigen oder höheren Schulabschluss. Es hatten zwar auch eine ganze Menge gute Hauptschülerinnen und Hauptschüler eine Chance, aber ein besserer Schulabschluss erhöht die Chancen einen Ausbildungsplatz zu finden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2021 laut www.ausbildung.de 860 € monatlich.

Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen informieren Kunden über das Serviceangebot ihres Unternehmens und verkaufen Dienstleistungen. Sie erarbeiten Angebote, planen und organisieren die Beförderung und den Umschlag von Sendungen, somit sind sie im **Büro wie auch im Lagerbereich** anzutreffen. Sie berechnen Kosten, erläutern Frachtberechnungsvorschriften, beobachten den Markt und wirken bei der Entwicklung des Dienstleistungsangebotes im Unternehmen mit. Daneben bearbeiten sie den Schriftverkehr, Buchungen und Abrechnungen sowie Kundenreklamationen, veranlassen Schadensregulierungen und wirken bei der kaufmännischen Steuerung mit.

Zu ihren vielfältigen **Aufgaben** gehören z.B.:

- Planen und organisieren der Beförderung unter Beachtung von Rechtsvorschriften und Wirtschaftlichkeit
- Sicherstellung des Informationsflusses
- Erarbeitung von Angeboten
- Verkauf von Dienstleistungen
- Beratung von Kunden

- Ergreifen von Maßnahmen bei Leistungsstörungen
- Durchführung von Kostenkalkulationen
- Mitwirkung bei der kaufmännischen Steuerung und Kontrolle

Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen werden in erster Linie bei Kurier- und Expressdiensten sowie Brief- und Paketdiensten ausgebildet, aber auch in Speditionen, die einen Expressservice anbieten, oder in Großunternehmen, in denen sie den Botendienst organisieren.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Im Vorläuferberuf Postverkehrskaufmann / -frau stellen die Betriebe vor allem Auszubildende mit einem mittleren Bildungsabschluss ein.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- gute Deutschkenntnisse, mündlich und schriftlich
- Mathematikkenntnisse, insbesondere sicheres Beherrschen der Grundrechenarten
- Englischkenntnisse, mündlich und schriftlich

Außerdem sind von Vorteil:

- gutes Gedächtnis
- gute Kenntnisse und Fertigkeiten im Umgang mit Geräten der Datenverarbeitungstechnik
- weitere Fremdsprachenkenntnisse

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Kaufleute für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen sind folgende zu erwerbende Kenntnisse und Fähigkeiten festgelegt:

1. Der Ausbildungsbetrieb

- 1.1 Stellung, Rechtsform und Struktur des Ausbildungsbetriebes
- 1.2 Berufsbildung, arbeits-, sozial- und tarifrechtliche Vorschriften
- 1.3 Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit
- 1.4 Umweltschutz

2. Arbeitsorganisation

- 2.1 Arbeitsplanung
- 2.2 Informations- und Kommunikationssysteme

3. Kommunikation und Kooperation

- 3.1 Kundenorientierte Kommunikation
- 3.2 Teamarbeit und Kooperation

4. Angebotsgestaltung

- 4.1 Dienstleistungsangebot
- 4.2 Rechtliche Rahmenbedingungen
- 4.3 Qualitätssicherung

5. Marketing und Vertrieb von Dienstleistungen

- 5.1 Märkte, Zielgruppen
- 5.2 Verkaufsförderung
- 5.3 Verkauf
- 5.4 Kundenpflege

6. Steuerung und Kontrolle von Betriebsprozessen

- 6.1 Sendungsbearbeitung
- 6.2 Disposition

7. Personalwirtschaft

8. Kaufmännische Steuerung und Kontrolle

- 8.1 Betriebliches Rechnungswesen
- 8.2 Kosten- und Leistungsrechnung
- 8.3 Controlling

Luftverkehrskauffrau / Luftverkehrskaufmann

Luftverkehrskaufleute werden von Fluggesellschaften und Flughafenunternehmen ausgebildet. Sie sind die Spezialisten für die Beförderung von Gütern und Personen in Flugzeugen in die ganze Welt.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Beruf der Luftverkehrskauffrau bzw. des Luftverkehrskaufmanns gibt es seit 1960. 2017 wurde eine Neuordnung vorgenommen, um die Sicherheitsstandards, technischen und sprachlichen Anforderungen (Automatisierung, Digitalisierung, Englisch Kenntnisse) anzupassen.

2020 wurden **30 Ausbildungsverhältnisse** neu abgeschlossen, davon 12 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	-
Bayern	-
Berlin	-
Brandenburg	18
Bremen	-
Hamburg	-
Hessen	87
Mecklenburg-Vorpommern	-
Niedersachsen	-
Nordrhein-Westfalen	3
Rheinland-Pfalz	-
Saarland	3
Sachsen	-
Sachsen-Anhalt	-
Schleswig-Holstein	-
Thüringen	-
Deutschland insgesamt	111

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Bei den o.g. neu abgeschlossen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	-
mit Hauptschulabschluss	-
Realschulabschluss	3
Abitur/Fachhochschulreife	27
insgesamt	30

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

90 Prozent der „neuen“ Auszubildenden verfügten über das Abitur oder einen vergleichbaren Bildungsabschluss. aber auch sehr gute Realschülerinnen und -schüler haben eine kleine Chance einen Ausbildungsplatz zu finden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die **Ausbildungsvergütung** beträgt laut www.azubi.de durchschnittlich 986 €.

Flughafenbetriebe, Linien- und Charterfluggesellschaften beschäftigen Luftverkehrskaufleute. Weitere **Einsatzmöglichkeiten** bieten Luftfrachtpeditionen und Reisebüros. Je nach Tätigkeit wechselt ihr Arbeitsort. Im Beschaffungs- und Frachtverkehrswesen arbeiten sie hinter den Kulissen der Flughäfen in Büros, aber auch in Lager- oder Frachtumschlagshallen.

Zu den **Aufgaben** der Luftverkehrsleute gehören z.B.:

- Planung, Organisation und Kontrolle der Beförderung
- Kundenberatung
- Flugpreis- bzw. die Frachtkostenermittlung
- Erstellung von Transportdokumenten
- Marktbeobachtung und Entwicklung von Marketingstrategien
- Verhandlung mit Kunden, wie z.B. Spediteuren
- Verhandlung mit ausländischen Luftverkehrsgesellschaften über Streckenführung, Start- und Landezeiten

Luftverkehrskaufleute werden überwiegend bei Fluggesellschaften und Flughafengesellschaften ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben, doch die Unternehmen stellen überwiegend angehende Luftverkehrsleute mit Hochschulreife ein.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- sicheres Beherrschen der Rechtschreibung, des Satzbaus und des sprachlichen Ausdrucks
- sehr gute Englischkenntnisse (sind im internationalen Umfeld des Luftverkehrs unerlässlich)
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung als Grundlage für Kosten- und Leistungsrechnungen
- Planungs- und Organisationsfähigkeiten
- Schnelle Auffassungsgabe
- PC-Kenntnisse (Textverarbeitung, Tabellenkalkulation)

Außerdem sind von Vorteil:

- weitere Fremdsprachenkenntnisse
- Mobilität aufgrund unterschiedlicher Einsatzorte, auch im Ausland
- Bereitschaft, ungewöhnliche Arbeitszeiten in Kauf zu nehmen

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Luftverkehrskauffrau/Luftverkehrskaufmann sind folgende zu erwerbende Kenntnisse und Fähigkeiten festgelegt:

1. Kaufmännische Steuerung und Kontrolle

- 1.1. Vertragsrecht
- 1.2. Qualitätsmanagement
- 1.3. Wertschöpfungsprozesse bewerten und steuern

2. Personalwirtschaftliche Prozesse gestalten

- 2.1. Präsentation des Unternehmens
- 2.2. Personalwirtschaft

3. Einkaufsprozesse

- 3.1. Finanzierungsarten, Abschreibungsmöglichkeiten
- 3.2. Waren- und Dienstleistungseinkauf
- 3.3. Ökologische und ökonomische Kosten

4. Terminalprozesse

- 4.1. Analyse der Servicestruktur des Heimatflughafens, hinsichtlich des Personen- und Warenverkehrs und dessen Zusammenwirken im Flughafen
- 4.2. Internationale Luftverkehrsströme, Institutionen und rechtliche Grundlagen
- 4.3. Ökologisches und ökonomisches Transportmanagement
- 4.4. Analyse des eigenen Unternehmens in ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit

5. Marketing

6. Vertriebsprozesse

- 6.1. Waren- und Dienstleistungseinkauf
- 6.2. Marketing

7. Abfertigungsprozesse

- 7.1. Check-In und Boarding
- 7.2. Rechtliche Bestimmungen von Einreise, Zollbestimmungen, Handgepäckvorschriften, Check-In
- 7.3. Passagierabfertigung
- 7.4. Krisenmanagement bei schwierigen Kunden

Schiffahrtskauffrau / Schiffahrtskaufmann

Schiffahrtskaufleute werden von Reedereien, Schiffahrtsagenturen und Schiffs-/ Befrachtungsmaklern ausgebildet. Sie sind die Spezialisten für den Transport von riesigen Gütermengen auf Schiffen rund um den Globus.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Seit 1957 gibt es diesen Ausbildungsberuf unter der Bezeichnung „Kaufrau bzw. Kaufmann im Reederei- und Schiffsmaklergewerbe“. Die Ausbildungsverordnung wurde 1975, 1979 und 2004 geändert und seit 1979 heißt der Ausbildungsberuf Schiffahrtskauffrau bzw. Schiffahrtskaufmann.

2020 wurden 195 **Ausbildungsverhältnisse** neu abgeschlossen, davon 72 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	-
Bayern	3
Berlin	-
Brandenburg	-
Bremen	90
Hamburg	327
Hessen	-
Mecklenburg-Vorpommern	9
Niedersachsen	81
Nordrhein-Westfalen	
Rheinland-Pfalz	-
Saarland	-
Sachsen	-
Sachsen-Anhalt	-
Schleswig-Holstein	105
Thüringen	-
Deutschland insgesamt	615

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Bei den o.g. neu abgeschlossen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	0
mit Hauptschulabschluss	3
Realschulabschluss	21
Abitur/Fachhochschulreife	168
anderer	3
insgesamt	195

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Auch wenn vereinzelt Auszubildende mit keinem oder einem Hauptschulabschluss eine Ausbildungsstelle bekommen haben, ist eine eindeutige Tendenz zur Hochschul- / Fachhochschulreife zu erkennen, aber auch als sehr gute Realschülerin bzw. sehr guter Realschüler besteht eine kleine Chance, einen Ausbildungsplatz zu finden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** beträgt laut www.azubi.de durchschnittlich 825 €.

Schiffahrtskaufleute **organisieren den Transport von Gütern** aller Art über See, Flüsse und Kanäle. Sie arbeiten in Linienschiffahrtsunternehmen, Trampschiffahrtsunternehmen oder in Schiffsmaklereien. Sie stehen in weltweitem Kontakt mit Kunden, Lieferanten, Bordpersonal und anderen Dienstleistern der Seeverkehrs- und Hafengewirtschaft. Sie achten darauf, dass Frachter und Tanker möglichst dauernd im Einsatz sind und kein Leerlauf entsteht.

- Unternehmen der **Linienschiffahrt** transportieren ihre Ladungen vor allem in Containerschiffen. Die Häfen werden nach einem festgelegten Fahrplan angelaufen.
- Die Schiffe von **Trampreedereien** fahren dagegen nicht nach einem eigenen Fahrplan, sondern werden an Kunden, wie z. B. Import-Export-Unternehmen verchartert, also vermietet.

Wegen der unterschiedlichen Anforderungen werden Schiffahrtskaufleute in einer der beiden o.g. Fachrichtungen ausgebildet.

Zu den **Aufgaben** der Schifffahrtskaufleute gehören:

- Planung des Einsatzes von Schiffen und Ladungen
- Kundenberatung und -betreuung
- Abfertigung der Schiffe und Ladungen
- Überwachung der Lade- und Löschvorgänge
- Erstellung von Hafenkostenabrechnungen
- Anfertigung von Frachtverträgen
- Schadensbearbeitung
- Rechnungsprüfung und Zahlungsanweisung

Speziell zu den Aufgaben der Schifffahrtskaufleute der Fachrichtung **Linienfahrt** gehören:

- Kenntnisse über die verschiedenen Frachttarife
- Kundenberatung, z.B. über die Möglichkeiten des kombinierten Frachtverkehrs

Zu den speziellen Aufgaben der Schifffahrtskaufleute der Fachrichtung **Trampfahrt** gehören:

- Befrachtung
- Aushandlung von Frachtraten
- Überwachung der Frachtvertragserfüllung

Schifffahrtskaufleute werden in Linienreedereien, in Linienagenturen, in Trampreedereien und in Schiffs- und Befrachtungsmaklereien sowie in einigen großen Speditionen ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die meisten Unternehmen erwarten aber einen hohen Schulabschluss (Berufsfachschule oder Abitur). Lehrbetrieb und Auszubildende entscheiden, in welcher der beiden Fachrichtungen die Ausbildung erfolgt: Linienfahrt oder Trampfahrt.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- gute Deutschkenntnisse
- mündliche und schriftliche Ausdrucksfähigkeit
- gute Englischkenntnisse (im internationalen Schiffsverkehr unerlässlich)
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dezimalrechnung
- Planungs- und Organisationskenntnisse
- schnelle Auffassungsgabe
- PC-Kenntnisse

Außerdem sind von Vorteil:

- weitere Fremdsprachenkenntnisse
- Geografiekenntnisse
- Mobilität für eventuelle Auslandseinsätze

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Schifffahrtskaufleute sind folgende zu erwerbende Kenntnisse und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Der Ausbildungsbetrieb**
 - 1.1 Stellung, Rechtsform und Struktur
 - 1.2 Berufsbildung
 - 1.3 Arbeits-, sozial- und tarifrechtliche Bestimmungen
 - 1.4 Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit
 - 1.5 Umweltschutz
- 2. Arbeitsorganisation, Information und Kommunikation**
 - 2.1 Arbeitsorganisation und Kooperation
 - 2.2 Informations- und Kommunikationssysteme
 - 2.3 Datenschutz und Datensicherung
- 3. Fachbezogenes Englisch**
- 4. Kaufmännische Steuerung und Kontrolle**
 - 4.1 Betriebliches Rechnungswesen
 - 4.2 Kosten- und Leistungsrechnung
 - 4.3 Controlling
- 5. Marketing**
- 6. Klarierung**
- 7. Einsatz und Disposition von Seeschiffen**
- 8. Seeverkehrslogistik**
- 9. Haftung, Versicherung, Schadensabwicklung**

Gegenstand der Berufsausbildung in den **Fachrichtungen** sind mindestens die folgenden Fertigkeiten und Kenntnisse

1. Fachrichtung Linienfahrt

- 1.1 Marktbeobachtung und Marktanalyse
- 1.2 Intermodale Transporte
- 1.3 Einsatz und Disposition von Containern
- 1.4 Ladungsbuchung und Abwicklung der Verladung

2. Fachrichtung Trampfahrt

- 2.1 Marktbeobachtung und Marktanalyse
- 2.2 Befrachtung
- 2.3 Projektlogistik

Kauffrau / Kaufmann im Eisenbahn- und Straßenverkehr

Kaufleute im Eisenbahn- und Straßenverkehr werden überwiegend in Eisenbahnunternehmen und Verkehrsbetrieben, aber auch in einigen Speditionen ausgebildet. Sie sind die Spezialisten dafür, dass Güter ihr Ziel mit der Bahn oder dem Lkw erreichen.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf der Kauffrau / des Kaufmanns im Eisenbahn- und Straßenverkehr gibt es seit 1979, vorher lief er unter der Bezeichnung „Eisenbahner“. Die Ausbildung wurde mehrmals neu geordnet, 1975 mit der Änderung der Berufsbezeichnung. Eine weitere Änderung gab es 1999.

Die Ausbildungszahlen erreichten 1983 einen Höhepunkt. Seit der neuen Verordnung 1999 ist ein rapider Rückgang zu verzeichnen und 2006 sind keine Auszubildenden in dieser Ausbildung mehr zu registrieren.

Leider stellt das BIBB keine Daten für diesen Ausbildungsberuf zur Verfügung.

Schlussanmerkung

Es macht den Anschein, als wäre diese Ausbildung vom Aussterben bedroht. Aus diesem Grund werden an dieser Stelle auch keine weiteren Ausführungen gemacht. Sollte sich der Ausbildungsberuf wider Erwarten „beleben“, werden die Inhalte wie bei den anderen Ausbildungsberufen dargestellt.

Ausbildungsberufe im Lager- und Umschlagbereich

In diesem Teil werden folgende Ausbildungsberufe vorgestellt:

- Fachkraft für Lagerlogistik
- Fachlageristin / Fachlagerist
- Fachkraft für Hafenlogistik
- Fachkraft für Kreislauf- und Abfallwirtschaft

Fachkraft für Lagerlogistik

Fachkräfte für Lagerlogistik werden in Logistik-, Industrie- und Versandhandelsunternehmen ausgebildet. Sie sind Organisationstalente bei der Annahme, Lagerung und dem Versand von unterschiedlichen Gütern, organisieren, planen und überwachen hierbei den kompletten Lagerablauf.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf der Fachkraft für Lagerlogistik gibt es seit 2004. Der Vorläuferberuf „Fachkraft für Lagerwirtschaft“, den es seit 1991 gab, wurde damit aufgehoben.

2020 bestanden insgesamt **24.501 Ausbildungsverhältnisse**, davon 3.096 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

2. Kapitel Die Ausbildung

Baden-Württemberg	3.765
Bayern	3.903
Berlin	426
Brandenburg	627
Bremen	378
Hamburg	501
Hessen	1.788
Mecklenburg-Vorpommern	453
Niedersachsen	3.027
Nordrhein-Westfalen	5.331
Rheinland-Pfalz	1.119
Saarland	288
Sachsen	1.047
Sachsen-Anhalt	660
Schleswig-Holstein	750
Thüringen	435
Deutschland insgesamt	24.498

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **9.348 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 1.164 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	315
mit Hauptschulabschluss	3.345
Realschulabschluss	4.596
Abitur/Fachhochschulreife	966
anderer	126
gesamt	9.348

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Mit einem Haupt- oder Realschulabschluss bestehen gute Chancen, einen Ausbildungsplatz zu bekommen.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 1.029 €.

Fachkräfte für Lagerlogistik schlagen Güter um, lagern sie fachgerecht und wirken bei logistischen Planungs- und Organisationsprozessen mit. Ihr Einsatzbereich ist das **Lager und das Lagerbüro** in Logistikunternehmen.

Zu den **Aufgaben** der Fachkräfte für Lagerlogistik gehören z.B.:

- Mitwirkung bei logistischen Planungs- und Organisationsprozessen
- Annahme und Kontrolle eingehender Güte
- Weiterleitung der Güter zum betrieblichen Bestimmungsort
- Lagerung von Gütern
- Bestandskontrolle und Bestandspflege
- Kommissionierung und Verpackung von Gütern
- Erstellen von Ladelisten/ Beladeplänen unter Beachtung der Ladevorschriften
- Kennzeichnung, Beschriftung und Sicherung von Sendungen nach gesetzlichen Vorgaben
- Verladung von Sendungen anhand der Begleitpapiere in Transportmittel
- Erstellung von Tourenplänen
- Ermittlung von Kennzahlen (Lagerkennziffern, Inventur)
- Kommunikation mit vorausgehenden und nachfolgenden Funktionsbereichen
- die Anwendung betrieblicher Informations- und Kommunikationssysteme sowie arbeitsplatzbezogene Software

Fachkräfte für Lagerlogistik werden in Groß- und Einzelhandelsunternehmen, im Versandhandelsunternehmen, in Industrieunternehmen sowie in größeren Speditionen, bei Logistikdienstleistern und KEP-Diensten ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Auch Schulabgängerinnen/-gänger mit einem Hauptschulabschluss haben gute Chancen, einen Ausbildungsplatz zu finden.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Fähigkeiten gehören:

- Beherrschung der deutschen Sprache, mündlich und schriftlich
- Beherrschung der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- Englischgrundkenntnisse
- räumliches Vorstellungsvermögen
- zupacken können

Außerdem sind von Vorteil:

- PC-Kenntnisse
- gute praktische Veranlagung
- gute Merkfähigkeit

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Fachkräfte für Lagerlogistik sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Arbeitsorganisation; Information und Kommunikation**
- 6. Logistische Prozesse; qualitätssichernde Maßnahmen**
- 7. Einsatz von Arbeitsmitteln**
- 8. Annahme von Gütern**
- 9. Lagerung von Gütern**
- 10. Kommissionierung und Verpackung von Gütern**
- 11. Versand von Gütern**

Fachlageristin / Fachlagerist

Fachlageristinnen und Fachlageristen werden in Logistik-, Industrie- und Versandhandelsunternehmen ausgebildet. Sie behalten den Überblick bei der Annahme, Lagerung und dem Versand von unterschiedlichen Gütern.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Beruf der Fachlageristin / des Fachlageristen gibt es seit 2004. Er löste den Beruf der Handelsfachpackerin / des Handelsfachpackers ab, der seit 1943 anerkannt und 1956 neu geordnet wurde. Dass nach fast 50 Jahren eine Neuordnung des Berufes notwendig war, liegt aufgrund der wirtschaftlichen und technischen Entwicklung auf der Hand und bedarf keiner weiteren Erklärung.

2020 bestanden insgesamt **10.347 Ausbildungsverhältnisse**, davon 909 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	1.563
Bayern	1.785
Berlin	114
Brandenburg	171
Bremen	120
Hamburg	285
Hessen	642
Mecklenburg-Vorpommern	225
Niedersachsen	846
Nordrhein-Westfalen	2.280
Rheinland-Pfalz	495
Saarland	90
Sachsen	549
Sachsen-Anhalt	378
Schleswig-Holstein	426
Thüringen	384
Deutschland insgesamt	10.353

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Gesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **5.298 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 501 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	453
mit Hauptschulabschluss	3.147
Realschulabschluss	1.359
Abitur/Fachhochschulreife	201
andere	135
insgesamt	5.295

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Die große Zahl der neuen Auszubildenden mit einem Hauptschulabschluss zeigt, dass gute Chancen bestehen, mit einem derartigen oder gleichwertigen Abschluss, einen Ausbildungsplatz zu finden. Ein höherer Schulabschluss erhöht diese natürlich.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **zwei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 977 €.

Fachlageristinnen und Fachlageristen sind Organisationstalente. Sie wissen genau, wo was steht. Auch in Hochregallagern, die groß wie Fußballfelder sind. Dank moderner Logistiksoftware behalten sie den Überblick. Ihr Arbeitsplatz sind die **Lagerhallen**. Dort nehmen sie Waren, die mit dem LKW angeliefert werden, entgegen. Ausgehende Waren werden von ihnen verpackt und zu versandfertigen Ladeeinheiten zusammengestellt.

Zu ihren **Aufgaben** gehören z.B.:

- Annahme und Kontrolle angelieferter Güter
- Transport der Güter zum betrieblichen Bestimmungsort
- Lagerung und Sortierung der Güter
- Bestandskontrolle und Bestandspflege
- Kommissionierung von Gütern
- Kennzeichnung, Beschriftung und Sicherung von Sendungen
- Verladung und Verstauung von Sendungen
- Pflege der Arbeits- und Fördermittel

Fachlageristinnen / Fachlageristen werden in Groß- und Einzelhandelsunternehmen, im Versandhandelsunternehmen, in Industrieunternehmen sowie in größeren Speditionen, Logistikdienstleistern und KEP-Diensten ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die Unternehmen erwarten zumindest einen Hauptschulabschluss.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- großes Interesse an praktischer Arbeit
- Beherrschen der deutschen Sprache, schriftlich und mündlich
- Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- räumliches Vorstellungsvermögen

Außerdem sind von Vorteil:

- Grundkenntnisse in Englisch für die Anwendung fremdsprachiger Fachausdrücke
- PC-Kenntnisse
- handwerkliches Geschick
- gute Merkfähigkeit

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Fachlageristinnen / Fachlageristen sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Arbeitsorganisation; Information und Kommunikation**
- 6. Güterkontrolle und qualitätssichernde Maßnahmen**
- 7. Einsatz von Arbeitsmitteln**
- 8. Annahme von Gütern**
- 9. Lagerung von Gütern**
- 10. Kommissionierung und Verpackung von Gütern**
- 11. Versand von Gütern**

Fachkraft für Hafenlogistik

Fachkräfte für Hafenlogistik arbeiten in See- und Binnenhäfen und werden von Reedereien und Hafenunternehmen ausgebildet. Sie sind die Spezialisten beim Containerumschlag und kontrollieren, steuern und überwachen hierbei den logistischen Prozess.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf Fachkraft für Hafenlogistik gibt es erst seit 2006. Er löste den Beruf Seegüterkontrolleurin / Seegüterkontrolleur ab, den es seit 1975 gab. Von 1955 bis 1975 hieß der Beruf Küper.

2020 bestanden insgesamt **258 Ausbildungsverhältnisse**, davon 18 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	-
Bayern	-
Berlin	3
Brandenburg	-
Bremen	
Hamburg	96
Hessen	-
Mecklenburg-Vorpommern	54
Niedersachsen	36
Nordrhein-Westfalen	24
Rheinland-Pfalz	6
Saarland	-
Sachsen	-
Sachsen-Anhalt	3
Schleswig-Holstein	33
Thüringen	-
Deutschland insgesamt	257

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **87 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 3 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnissen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

mit Hauptschulabschluss	24
Realschulabschluss	48
Abitur/Fachhochschulreife	15
insgesamt	87

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Mit einem Haupt- oder Realschulabschluss bestehen gute Chancen, einen Ausbildungsplatz zu bekommen.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 ca. 760 €.

Viele Im- und Exporteure ordern oder erhalten Waren per Schiff. Den Umschlag dieser Waren erledigen die Fachkräfte für Hafenlogistik. Sie arbeiten auf Umschlagterminals sowie in Lagern für Stück- und Massengut in **See- und Binnenhäfen** und kontrollieren die ein- und ausgehenden Ladungen, planen den Weitertransport der Güter oder lagern sie ein. Zu ihren Aufgaben gehört auch die Organisation der Logistik mit den vor- und nachgelagerten Transportunternehmen, insbesondere von Containern, mit denen heute mehr als 90 Prozent der Güter transportiert werden sicher. Fachkräfte für Hafenlogistik haben den genauen Überblick über den Warenein- und -ausgang im Hafen.

Zu ihren **Aufgaben** gehören z.B.:

- Kontrolle, Steuerung und Überwachung des logistischen Prozesses insbesondere die Anlieferung und der Abtransport von Containern
- Überprüfung der einkommenden und ausgehenden Containerladungen auf Menge und Beschaffenheit in Übereinstimmung mit den Ladepapieren
- Ein- und Auslagerung sowie sachgemäße Aufbewahrung von Gütern
- Schadensbearbeitung
- Überprüfung von Frachtpapieren
- Durchführung der Ladungsplanung und des Umschlags von Gütern, insbesondere für und mit Containern
- Vorbereitung und Überwachung des Versands gefährlicher Güter
- Kenntnisse im Zollwesen, im Zahlungsverkehr und im Rechtswesen

Fachkräfte für Hafenlogistik werden in Im- und Exportunternehmen, Stauereien und Reedereien ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die Unternehmen erwarten mindestens einen sehr guten Hauptschulabschluss, überwiegend jedoch einen guten Realschulabschluss, einen Fachschulabschluss oder teilweise sogar die Hochschulreife.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- sicheres Beherrschen der Rechtschreibung, des Satzbaus und des Ausdrucks
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten
- handwerkliches und technisches Geschick
- körperliche Fitness
- Mobilität, weil nur in See- und Binnenhäfen Aus- und Arbeitsmöglichkeiten bestehen

Außerdem sind von Vorteil:

- Verständnis für Datenverarbeitungstechniken
- Englischkenntnisse für Kontakte zu internationalen Kunden und Schiffsbesatzungen
- Eine weitere Fremdsprache, französisch oder spanisch

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Fachkräfte für Hafenlogistik sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Logistische Prozesse, qualitätssichernde Maßnahmen**
- 6. Arbeitsorganisation; Information und Kommunikation**
- 7. Güterkontrolle und Wert erhaltende Maßnahmen**
- 8. Lagerung und Bearbeitung von Gütern**
- 9. Ladungsplanung, Umschlag von Gütern**
- 10. Container**
- 11. Umschlags- und Versandpapiere**
- 12. Umgang mit Gefahrgut**

Fachkraft für Kreislauf- und Abfallwirtschaft

Fachkräfte für Kreislauf- und Abfallwirtschaft werden in Entsorgungs- und einigen Logistikunternehmen ausgebildet. Sie sind die Spezialisten für die Abfallsortierung, -behandlung und -verwertung und sorgen für die Sicherheit von Anlagen, Lagerstätten und Deponien.

Hinweis: Für diesen Beruf läuft zurzeit ein Neuordnungsverfahren. Neben der Modernisierung der Inhalte sollen auch die Prüfungen überarbeitet und die Dauer der Kernqualifikationen an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf der Fachkraft für Kreislauf- und Abfallwirtschaft gibt es seit 2002. Vorher (1984-2002) existierte er unter der Bezeichnung Ver- und Entsorger.

2020 bestanden **528 Ausbildungsverhältnisse**, davon 84 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	51
Bayern	66
Berlin	6
Brandenburg	15
Bremen	9
Hamburg	21
Hessen	18
Mecklenburg-Vorpommern	12
Niedersachsen	81
Nordrhein-Westfalen	150
Rheinland-Pfalz	15
Saarland	-
Sachsen	18
Sachsen-Anhalt	30
Schleswig-Holstein	30
Thüringen	3
Deutschland insgesamt	525

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen

Im Jahr 2020 wurden **186 neue Ausbildungsverhältnisse** abgeschlossen, davon 33 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	9
mit Hauptschulabschluss	33
Realschulabschluss	90
Abitur/Fachhochschulreife	51
andere	3
insgesamt	186

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Mit einem Haupt- oder Realschulabschluss bestehen gute Chancen, einen Ausbildungsplatz zu bekommen. Auch wenn durchaus die Möglichkeit besteht, dass vereinzelt auch ohne einen Abschluss ein Ausbildungsvertrag zustande kommt, erhöhen höhere und gute Abschlüsse die Chancen auf eine Ausbildung.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Die Ausbildung erfolgt zu zwei Dritteln in Form einer Fachausbildung und im letzten Drittel in der gewählten Spezialisierung:

- Logistik, Sammlung und Vertrieb
- Abfallverwertung und -behandlung
- Abfallbeseitigung und -behandlung

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 924 €.

Fachkräfte für Kreislauf- und Abfallwirtschaft stellen sicher, dass Abfälle gesammelt, sortiert, wiederaufbereitet oder entsorgt werden. In Entsorgung- und einigen Logistikunternehmen **steuern sie alle Abläufe** bei der weiteren Abfallbehandlung und achten darauf, dass durch Müll und Abwässer keine Belastungen und Schäden für die Umwelt entstehen. Sie überwachen Maschinen und Anlagen, die den Müll sortieren, trennen oder verbrennen. Sie stellen fest, welche Abfälle wiederverwertet werden können und welche entsorgt werden müssen. Regelmäßig inspizieren Fachkräfte für Kreislauf- und Abfallwirtschaft die Ablagerungsorte von Abfällen, analysieren Sickerwasser und führen spezielle Messungen durch, um sicherzustellen, dass keine Schadstoffe in die Umwelt gelangen.

Zu ihren **Aufgaben** gehören z.B.:

- Planung, Überwachung, Steuerung und Dokumentation von Prozessabläufen
- Disponierung von Behältern und Fahrzeugen
- Annahme von Abfällen
- Identifizierung, Untersuchung, Sortierung und Deklaration von Abfällen
- Bedienung und Instandsetzung von Maschinen, Anlagen und Geräten
- Beseitigung von Störungen
- Überwachung und Dokumentation der Einhaltung rechtlicher Vorschriften

Fachkräfte für Kreislauf- und Abfallwirtschaft werden in Entsorgungsunternehmen ausgebildet. Dazu gehören auch große Speditionen und Logistikunternehmen, die sich auf Recycling spezialisiert haben.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter Schulabschluss ist nicht vorgeschrieben. Die meisten Unternehmen erwarten aber eher einen Realschulabschluss.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Fähigkeiten gehören:

- schriftliches Ausdrucksvermögen
- gutes Sprachverständnis und mündlicher Ausdruck
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- Grundkenntnisse in Chemie, Physik und Biologie
- technisches Verständnis

Außerdem sind von Vorteil:

- PC-Kenntnisse
- Kenntnisse in Elektrotechnik
- Kenntnisse und Fertigkeiten in technischen Bereichen
- Sinn für ökologische Zusammenhänge

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Fachkräfte für Kreislauf- und Abfallwirtschaft sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Betriebswirtschaftliche Prozesse, Arbeitsorganisation**
- 6. Information und Dokumentation, qualitätssichernde Maßnahmen**
- 7. Umweltschutztechnik, ökologische Kreisläufe und Hygiene**
- 8. Grundlagen der Maschinen- und Verfahrenstechnik, Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik**
- 9. Umgang mit elektrischen Gefahren**
- 10. Anwenden naturwissenschaftlicher Grundlagen**
- 11. Werk-, Hilfs- und Gefahrstoffe, gefährliche Arbeitsstoffe, Werkstoffbearbeitung**
- 12. Lagerhaltung, Arbeitsgeräte und Einrichtungen**
- 13. Sicherheitsvorschriften und Betriebsanweisungen**
- 14. Kundenorientiertes Handeln**
- 15. Kaufmännisches Handeln**
- 16. Abfälle und Abfallannahme**
- 17. Abfallentsorgungsverfahren**
- 18. Betrieb und Instandhaltung**
- 19. Stoffströme, Logistik und Disposition**
- 20. Qualitätssichernde Maßnahmen**
- 21. Informationstechnik**
- 22. Rechtsvorschriften und technische Regelwerke**

Ausbildungsberufe im Fahr- und Zustellbereich

In diesem Teil werden folgende Ausbildungsberufe vorgestellt:

- BerufskraftfahrerIn / Berufskraftfahrer
- ServicefahrerIn / Servicefahrer
- Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen
- Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice
- BinnenschifferIn / Binnenschiffer
- HafenschifferIn / Hafenschiffer
- EisenbahnerIn / Eisenbahner im Betriebsdienst

BerufskraftfahrerIn / Berufskraftfahrer

Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer werden in Speditionen und Transportunternehmen ausgebildet. Sie sind die Spezialisten beim Umgang mit großen LKWs bei der Beförderung und Zustellung von Gütern deutschland- oder europaweit und tragen viel Verantwortung für Menschen und Umwelt.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf zur BerufskraftfahrerIn bzw. zum Berufskraftfahrer gibt es seit 1973. 2001 wurde die Ausbildungsverordnung reformiert. Seitdem beträgt die Ausbildungsdauer drei Jahre (vorher zwei Jahre).

2020 bestanden **7.659 Ausbildungsverhältnisse**, davon 636 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	810
Bayern	774
Berlin	138
Brandenburg	339
Bremen	99
Hamburg	129
Hessen	414
Mecklenburg-Vorpommern	141
Niedersachsen	966
Nordrhein-Westfalen	2.070
Rheinland-Pfalz	369
Saarland	99
Sachsen	504
Sachsen-Anhalt	240
Schleswig-Holstein	357
Thüringen	204
Deutschland gesamt	7.653

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **3.078 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 291 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	162
mit Hauptschulabschluss	1.554
Realschulabschluss	1.083
Abitur/Fachhochschulreife	180
anderer	96
insgesamt	3.075

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Die relativ hohe Anzahl von Auszubildenden mit einem Hauptschulabschluss zeigt, dass Schülerinnen und Schüler mit einem solchen Abschluss durchaus eine Chance auf einen Ausbildungsplatz haben. Ein mittlerer Bildungsabschluss erhöht natürlich die Chance.

In Anbetracht der zurzeit fehlenden Fahrerinnen / Fahrer, kann es durchaus sein, dass das Angebot an Ausbildungsplätzen steigen wird und sich hierdurch die Chancen für Ausbildungsplatzsuchende weiter verbessern werden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Es besteht auch die Möglichkeit, diese Ausbildung in einer Bildungseinrichtung zu absolvieren.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 927€.

Berufskraftfahrerinnen / Berufskraftfahrer **transportieren Güter** oder befördern Personen entweder in begrenzten Regionen, deutschlandweit und ins Ausland. Sie beherrschen aber nicht nur ihre Fahrzeuge, also Lastkraftwagen und Busse, sondern sie verstehen auch jede Menge von Fahrzeugtechnik. Außerdem planen sie ihre Touren, wissen auf was es beim Transport der verschiedenen Güter und Personen ankommt und kennen sich mit den Grenzformalitäten und Verkehrsbestimmungen im Ausland aus. Bei ihrem Job tragen sie viel Verantwortung für Mensch und Umwelt. Verkehrssicherheit und Umweltschutz stehen für sie daher an erster Stelle.

Zu ihren **Aufgaben** gehören z.B.:

- Transport von Gütern im LKW
- Beförderung von Personen in Bussen im Reise- und Personennahverkehr
- Berücksichtigung der wirtschaftlichen und umweltschonenden Aspekte
- Anwendung der nationalen und internationalen Rechts- und Sozialvorschriften des Straßenverkehrs
- Kontrolle, Wartung und Pflege der Fahrzeuge

- Vorbereitung der Fahrzeuge für den Transport von Gütern oder die Beförderung von Personen
- Beseitigung von Störungen an Fahrzeugen
- Kenntnisse über das Verhalten bei Unfällen (Erste Hilfe, Sicherung der Unfall- bzw. Gefahrenstellen)
- Beschaffung von Informationen z.B. zur Routenplanung

Berufskraftfahrerinnen / Berufskraftfahrer werden in Speditionen, KEP-Unternehmen, Transportunternehmen, Reiseverkehrsunternehmen sowie in kommunalen Verkehrsunternehmen ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

In der Regel erwerben die Auszubildenden während der Ausbildung einen für ihre Zwecke benötigten **Führerschein**. Im Rahmen der Ausbildung gibt es Regelungen, die das Alter der Auszubildenden betreffen:

- Bei Ausbildungsbeginn mit dem 16. Lebensjahr können Jugendliche von Anfang an innerhalb der Nahzone auf Nutzfahrzeugen mitfahren.
- Ab 16 ½ Jahren besuchen Auszubildende die Fahrschule und erwerben nach und nach die Fahrerlaubnis für die Klassen B, BE, C1 und C1E. Der Führerschein wird ihnen mit Vollendung des 17. Lebensjahres ausgehändigt.
- Ab 17 ½ Jahren können Auszubildende die Fahrschule zum Erwerb der Fahrerlaubnis Klassen C und CE besuchen. Der Führerschein wird dem Auszubildenden mit Vollendung des 18. Lebensjahres ausgehändigt.

Damit kann der Auszubildende national Kraftfahrzeuge mit über 7,5 t zulässiger Gesamtmasse zu **Ausbildungszwecken** selbstständig führen.

Die Kosten für den Führerscheinwerb übernimmt in der Regel der Ausbildungsbetrieb.

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die Unternehmen erwarten überwiegend einen Hauptschulabschluss. Manche Betriebe verlangen einen Nachweis der generellen Befähigung zum Erwerb des Führerscheins für LKW oder Busse durch medizinisch-psychologische Eignungsuntersuchungen mit Sehtest.

Bei einer Ausbildung an einer schulischen Bildungseinrichtung sind eigene Zugangskriterien festgelegt.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Fähigkeiten gehören:

- Grundkenntnisse in Rechtschreibung
- Verständnis für das Lesen von Betriebsanleitungen und den Umgang mit Formularen
- Beherrschen der Grundrechenarten
- Grundkenntnisse in Physik zum Verständnis der Fahrphysik
- technisches Verständnis
- praktisches Geschick
- körperliche Fitness

Außerdem sind von Vorteil:

- Grundkenntnisse in Englisch für internationale Transporte
- räumliches Orientierungsvermögen (Fahren nach Landkarten und Stadtplänen)
- schnelles Reaktionsvermögen
- Interesse an technischen Zusammenhängen
- die Bereitschaft nachts und an Wochenenden zu arbeiten

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Berufskraftfahrerinnen / Berufskraftfahrer sind folgende zu erwerbende Kenntnisse und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Kontrollieren, Warten und Pflegen der Fahrzeuge**
- 6. Vorbereiten und Durchführen der Beförderung**
- 7. Verkehrssicherheit, Führen von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen**
- 8. Rechtsvorschriften im Straßenverkehr**
- 9. Kundenorientiertes Verhalten**
- 10. Verhalten nach Unfällen und Zwischenfällen**
- 11. Betriebliche Planung und Logistik**
- 12. Beförderungsbezogene Kostenrechnung und Vertragsabwicklung**
- 13. Qualitätssichernde Maßnahmen**

Servicefahrerin / Servicefahrer

Servicefahrerinnen und Servicefahrer werden in den so genannten KEP-Unternehmen (Kurier-, Express-, Post / Paketdienste), Transport- und Handelsunternehmen mit Zustellservice ausgebildet. Sie sind die Experten bei der Zustellung von Gütern in Verbindung mit einem Service, wie z.B. dem Anschluss eines PCs, dem Installieren einer Telefonanlage oder dem Auffüllen von Regalen in Kaufhäusern.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Der Ausbildungsberuf Servicefahrerin bzw. Servicefahrer ist gegenüber vielen anderen Berufen noch sehr jung. Erst im Jahr 2005 trat die Ausbildungsverordnung in Kraft.

2020 bestanden **99 Ausbildungsverhältnisse**, davon 12 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	-
Bayern	6
Berlin	3
Brandenburg	3
Bremen	-
Hamburg	-
Hessen	24
Mecklenburg-Vorpommern	-
Niedersachsen	3
Nordrhein-Westfalen	36
Rheinland-Pfalz	6
Saarland	-
Sachsen	12
Sachsen-Anhalt	-
Schleswig-Holstein	6
Thüringen	-
Deutschland gesamt	99

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Im Jahr 2020 wurden **51 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 6 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	3
Hauptschulabschluss	27
Realschulabschluss	15
Abitur/Fachhochschulreife	-
anderer	3
insgesamt	48

Quelle: BIB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Jede Zelle wurde einzeln gerundet, deshalb kann der Insgesamtwert von der Summe der gerundeten Einzelwerte abweichen. Quelle: BIBB

Die oben aufgeführten Schulabschlüsse zeigen deutlich, dass ein Hauptschulabschluss als Zugang zu diesem Ausbildungsberuf durchaus ausreicht.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **zwei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Der Berufsschulunterricht findet zum Teil in Blockform in überregionalen Fachklassen statt.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** beträgt 2020 laut azubi.de 714 €.

Servicefahrerinnen / Servicefahrer arbeiten in Unternehmen, die unterschiedlichste **Auslieferungsdienstleistungen** erbringen. Dies sind z.B. Unternehmen im Textilmiet-service, Unternehmen, die mobile Sanitärsysteme oder Büromaschinen vermieten, Reinigungsdienste, private Post- und Kurierdienste, Speditionen, Einzelhandelsunternehmen, die einen Fahrverkauf von Tiefkühlprodukten betreiben oder soziale Dienste, die „Essen auf Rädern“ ausliefern. Entsprechend vielfältig ist die Warenpalette, die von Ihnen ausgefahren wird, und die Bandbreite an Dienstleistungen, die sie vor Ort beim Kunden erbringen.

Zu den **Aufgaben** der Servicefahrerinnen / des Servicefahrers gehören:

- Auslieferung und Abholung von Waren
- Erbringung von Serviceleistungen bei Kunden z.B. Geräte und Gerätezubehör aufstellen bzw. austauschen, Wartungs- und kleinere Reparaturarbeiten durchführen, Kunden in die Bedienung der Geräte einweisen, Regale und Automaten auffüllen
- Information und Beratung von Kunden über Waren und Dienstleistungen
- Planung von Touren nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten sowie zeitlichen Vorgaben
- vorschriftsmäßige Beladung der Fahrzeuge
- Fahrzeugpflege und -wartung
- Nachbereitung und Abrechnung von Touren

- Bearbeitung von Zahlungsvorgängen
- Bearbeitung von Rücksendungen und unzustellbaren Sendungen

Servicefahrerinnen / Servicefahrer werden in Unternehmen ausgebildet, die Auslieferungsdienstleistungen erbringen. Hierzu gehören im Logistikbereich die KEP-Dienste sowie Speditionen und Logistikunternehmen, die spezielle Dienstleistungen erbringen.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Zur Ausübung des Berufs wird je nach Unternehmen ein **Führerschein** für die Klassen B, C1 und teilweise CE benötigt (weitere Erklärungen zum Führerscheinwerb siehe Berufskraftfahrerin / Berufskraftfahrer). Der Erwerb der Führerscheine erfolgt in der Regel während der Ausbildung.

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die Unternehmen erwarten mindestens einen Hauptschulabschluss.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Fähigkeiten gehören:

- gutes Sprachverständnis (Verstehen auch ungenau geäußelter Kundenwünsche)
- Rechtschreib- und Lesefähigkeit
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- Fahren nach Landkarten, Stadtplänen oder Navigationssystemen
- technisches Verständnis
- praktisches und technisches Geschick
- die Bereitschaft, körperlich zu arbeiten

Außerdem sind von Vorteil:

- PC-Kenntnisse
- Englischkenntnisse und weitere Fremdsprachenkenntnisse für den Umgang mit ausländischen Kunden
- Einfallsreichtum im technischen Bereich, z.B. Überwinden von Schwierigkeiten bei der Inbetriebnahme eines Gerätes beim Kunden

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Servicefahrerinnen / Servicefahrer sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht

- 1.1 Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht
- 1.2 Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes
- 1.3 Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit
- 1.4 Umweltschutz

2. Arbeitsorganisation

- 2.1 Arbeitsplanung
- 2.2 Informations- und Kommunikationstechniken

3. Serviceleistungen

- 3.1 Leistungsangebot
- 3.2 Leistungserbringung
- 3.3 Qualitätssicherung

4. Vertrieb von Dienstleistungen

- 4.1 Beratung und Verkauf
- 4.2 Kundenorientierte Kommunikation
- 4.3 Verkaufsförderung

5. Umgang mit Arbeitsmitteln und Fahrzeugen

6. Durchführung der Beförderung

- 6.1 Tourenplanung
- 6.2 Be- und Entladen von Fahrzeugen
- 6.3 Transport

7. Tourenabschluss

- 7.1 Nachbereitung
- 7.2 Zahlungsvorgänge

Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen

Fachkräfte für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen werden in den so genannten KEP-Unternehmen (Kurier-, Express-, Post / Paketdienste) ausgebildet. Sie sind Experten bei der Organisation und Zustellung von Paketen und Briefen.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf der Fachkraft für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen gibt es seit 2005. Er löst die Berufsbezeichnung „Fachkraft für Brief- und Frachtverkehr“, die seit 1995 existierte, ab.

Aufgrund der Aufhebung des Postmonopols und der Entwicklung der KEP-Branche war es notwendig, ein Berufsbild zu schaffen, das nicht nur auf einen Postdienstleister zugeschnitten war.

2020 bestanden **1.560 Ausbildungsverhältnisse**, davon 405 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	153
Bayern	141
Berlin	63
Brandenburg	30
Bremen	30
Hamburg	45
Hessen	138
Mecklenburg-Vorpommern	36
Niedersachsen	111
Nordrhein-Westfalen	462
Rheinland-Pfalz	33
Saarland	39
Sachsen	120
Sachsen-Anhalt	57
Schleswig-Holstein	72
Thüringen	30
Deutschland gesamt	1.560

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Im Jahr 2020 wurden **753 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 198 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	21
Hauptschulabschluss	291
Realschulabschluss	342
Abitur/Fachhochschulreife	78
anderer	18
insgesamt	750

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Wie die o. g. Schulabschlüsse zeigen, haben Schülerinnen und Schüler mit einem guten Hauptschul- oder einem Realschulabschluss eine gute Chance auf einen Ausbildungsplatz.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **zwei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Der Berufsschulunterricht findet zum Teil in Blockform in Fachklassen statt.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2019 laut BIBB 931 €.

Mit der Öffnung der Postmärkte ist die Zahl der Unternehmen stetig gestiegen, die Kurier-, Express- und Postdienstleistungen (KEP-Dienstleistungen) anbieten. Das Spektrum reicht vom weltweit tätigen Universaldienstleister bis hin zu mittelständischen Unternehmen, die ausgewählte Regionen und Kundengruppen bedienen (z.B. Stadtkuriere). Neben standardisierten Leistungen wie der Brief- und Paketversand wird eine Fülle zusätzlicher Dienstleistungen (z.B. Adressierservice, Retourenbearbeitung, Sendungsverfolgung) angeboten, die Fachkräfte für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen erbringen. Ihre **Kernaufgaben** liegen in der Durchführung der Versendungen von der Annahme über den Umschlag bis zur Zustellung. Dabei spielt die Kundenkommunikation, das Arbeiten im Team und die Beachtung einschlägiger Rechtsvorschriften ebenso wie die Nutzung vom Informations- und Kommunikationssystem eine wesentliche Rolle.

Zu den **Aufgaben** von Fachkräften für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen gehören z.B.:

- Planung der Auslieferfolge
- Zustellung von Sendungen
- Sortierung von Sendung
- Vorbereitung von Sendungen für den weiteren Versandweg
- Nachbereitung von Zustellung
- Annahme von Aufträgen und Sendungen
- Überwachung der Zahlungen
- Sendungsdokumentation
- Information über Dienstleistungen des Unternehmens
- Kommunikation mit dem Kunden
- Mitwirkung bei Qualität sichernden Maßnahmen
- Nutzung von Informations- und Kommunikationsmaßnahmen

Fachkräfte für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen werden bei Brief- und Paketdiensten sowie bei Kurier- und Expressdiensten ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Zur Ausübung des Berufs wird je nach Unternehmen ein **Führerschein** für die Klassen B, C1 und teilweise CE benötigt (mehr zum Führerscheinwerb siehe Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin). Der Erwerb der Führerscheine erfolgt in der Regel während der Ausbildung.

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die Unternehmen erwarten überwiegend einen guten Hauptschulabschluss oder Realschulabschluss.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- sicheres Sprach- und Textverständnis
- guter mündlicher und schriftlicher Ausdruck
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- Fahren nach Landkarten, Stadtplänen oder Navigationssystemen

2. Kapitel Die Ausbildung

- die Bereitschaft,
- körperlich zu arbeiten
- praktisches und technisches Geschick

Außerdem sind von Vorteil:

- PC-Kenntnisse
- Gutes Personen- und Zahlengedächtnis

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Fachkräfte für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

1. Der Ausbildungsbetrieb

- 1.1 Stellung, Rechtsform und Struktur des Ausbildungsbetriebes
- 1.2 Berufsbildung, arbeits-, sozial- und tarifrechtliche Vorschriften
- 1.3 Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit
- 1.4 Umweltschutz

2. Arbeitsorganisation

- 2.1 Arbeitsplanung
- 2.2 Informations- und Kommunikationssysteme

3. Kommunikation und Kooperation

- 3.1 Kundenorientierte Kommunikation
- 3.2 Teamarbeit und Kooperation

4. Leistungserstellung

- 4.1 Dienstleistungsangebot
- 4.2 Rechtliche Rahmenbedingungen
- 4.3 Qualitätssicherung

5. Annahme und Abholung

6. Umschlag

7. Auslieferung

- 7.1 Zustellungsvorbereitung
- 7.2 Zustellungsdurchführung
- 7.3 Zustellungsnachbearbeitung

8 Kassenführung

Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice

Fachkräfte für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice werden in Möbelhäusern, Möbel- und Umzugsspeditionen ausgebildet. Sie montieren und bauen Küchen sowie sonstige Möbel auf und ab und führen alle Nebenarbeiten durch.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Im Jahr 2006 trat die Ausbildungsverordnung für den neuen Ausbildungsberuf Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice in Kraft. Sie war anfangs befristet, wurde 2008 und 2009 neu evaluiert, dabei wurde ein positiver Befund festgestellt und die Ausbildung ins Dauerrecht überführt. Mit dem neuen Ausbildungsprofil soll den Qualifikationsanforderungen der Wirtschaftsbereiche des Küchen- und Möbelhandels sowie der Möbelspeditionen Rechnung getragen werden. 2011 wurde der Rahmenlehrplan noch einmal geringfügig überarbeitet.

2020 bestanden insgesamt **1.320 Ausbildungsverhältnisse**, davon 15 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	114
Bayern	138
Berlin	57
Brandenburg	111
Bremen	6
Hamburg	12
Hessen	60
Mecklenburg-Vorpommern	24
Niedersachsen	147
Nordrhein-Westfalen	363
Rheinland-Pfalz	24
Saarland	18
Sachsen	21
Sachsen-Anhalt	84
Schleswig-Holstein	135
Thüringen	3
Deutschland insgesamt	1.317

Quelle: BIBB; DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **558 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 9 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnissen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	48
mit Hauptschulabschluss	315
Realschulabschluss	144
Abitur/Fachhochschulreife	21
anderer	30
insgesamt	558

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt

Mit einem Hauptschulabschluss bestehen sehr gute Chancen einen Ausbildungsplatz zu erhalten, auch wenn bei höheren Abschlüssen die Chancen sich verbessern. Aber auch ohne Anschluss sind die Chancen gut für den Bewerber.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Zur Höhe der Ausbildungsvergütungen liegen derzeit keine Informationen vor.

Ob man umzieht, eine Wohnung neu einrichtet oder auch nur einzelne Möbel ersetzt, überall kommt die Fachkraft für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice zum Einsatz. Sie montieren und bauen Küchen und sonstige Möbel auf und ab. Hierbei führen sie auch die notwendigen Anschluss- und sonstigen Nebenarbeiten durch.

Zu den **Aufgaben** von Fachkräften für Möbel-, Küchen und Umzugsservice gehören z.B.:

- Kontrolle und Sicherung von Warenbeständen
- Bearbeitung von Küchen- und Möbelteilen
- Abholung und Auslieferung von Küchen, Möbeln oder Umzugsgut
- Montage sowie Auf- und Abbau von Küchen und sonstigen Möbeln
- Durchführung von Elektro-, Wasser- und Lüftungsinstallationen
- Be- und Verarbeitung von Holz und Holzwerkstoffen, Kunststoffen, Glas und Metall
- Verpacken, Lagern und der Transport von Küchen, Möbeln und sonstigen Elementen
- Reklamationsbearbeitung
- Kundenberatung, z.B. Produkteinweisung

Fachkräfte für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice werden in Möbelhäusern, Möbel- und Umzugsspeditionen ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Während der Berufsausbildung müssen die **Führerschein** der Klassen B, C1, C1E und CE erworben werden, um auch das Umzugs- bzw. Möbelfahrzeug fahren zu können (mehr zum Führerscheinwerb siehe Berufskraftfahrerinnen / Berufskraftfahrer).

Nach dem Rahmenlehrplan baut dieser auf dem Hauptschulabschluss auf. Dieser wird von den meisten Unternehmen erwartet.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Fähigkeiten gehören:

- schriftliches Ausdrucksvermögen
- gutes Sprachverständnis und mündlicher Ausdruck
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- räumliches Vorstellungsvermögen, z.B. nach Montageplänen arbeiten
- praktisches Geschick, z.B. im Umgang mit Maschinen und beim Zusammenbau der Möbel
- technisches Verständnis

Außerdem sind von Vorteil:

- Einfallsreichtum zum Überwinden von Schwierigkeiten, die während der Auftragsausführung auftreten können, z.B. Möbelstücke passen nicht durch Türen, Einzelteile passen nicht zusammen, nicht in den vorgesehenen Raum usw.
- die Neigung zur Tätigkeit mit körperlichem Einsatz
- die Bereitschaft, bei bundes- und europaweiten Umzügen länger weg zu sein

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Fachkräfte für Möbel-, Küchen- und Umzugsservice sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Die Dienstleistung und den Betrieb präsentieren**
- 2. Aufbau und Organisation eines Möbel-, Küchen- Umzugsservice**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Kundenorientierung**
- 6. Planen und Vorbereiten von Arbeitsabläufen, Arbeiten im Team**
- 7. Umgang mit Informations- und Kommunikationssystemen**
- 8. Kontrollieren und Sichern von Warenbeständen**
- 9. Bearbeiten von Küchen- und Möbelteilen aus Holz und dessen Besonderheiten, sowie unterschiedlichen Werkstoffen**
- 10. Montieren, verpacken, lagern, Auf- und Abbauen von Küchen- und Möbelteilen**
- 11. Installieren von elektrischen Einrichtungen und Geräten**
- 12. Durchführen von Anschlussarbeiten an Wasserleitungen und Lüftungsanlagen**
- 13. Verpacken, Lagern und Transportieren**
- 14. Abholung und Auslieferung**
- 15. Behandeln von Reklamationen**
- 16. Durchführen von qualitätssichernden Maßnahmen**

Binnenschifferin / Binnenschiffer

Binnenschifferinnen und Binnenschiffer werden von Binnenschiffahrtunternehmen und einigen Reedereien ausgebildet. Sie sind die Spezialisten für sichere Transporte von großen Gütermengen mit dem Schiff auf Flüssen und Kanälen.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer gibt es bereits seit 1940 und 2005 wurde die Ausbildungsverordnung reformiert. Entsprechend den neuen Gegebenheiten werden nun bei der Ausbildung weniger handwerkliche Fähigkeiten vermittelt. Stattdessen liegen die Schwerpunkte mehr auf moderner Technologie.

Hinweis: Für diesen Beruf gab es ein Neuordnungsverfahren. Die geplanten Ausbildungsordnungen sind zum 1. August 2022 in Kraft getreten. Mit der erfolgreich abgelegten Abschlussprüfung zum Binnenschiffer und zur Binnenschifferin wird die Voraussetzung zum Erwerb des Unionsbefähigungszeugnisses für Steuerleute sowie im Schwerpunkt Personenschiffahrt die Voraussetzung zum Erwerb des Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt gemäß Richtlinie (EU) 2017/2397 erworben.

2020 bestanden insgesamt **384 Auszubildende**, davon 45 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

2. Kapitel Die Ausbildung

Baden-Württemberg	54
Bayern	39
Berlin	27
Brandenburg	15
Bremen	3
Hamburg	6
Hessen	12
Mecklenburg-Vorpommern	21
Niedersachsen	36
Nordrhein-Westfalen	81
Rheinland-Pfalz	27
Saarland	-
Sachsen	6
Sachsen-Anhalt	48
Schleswig-Holstein	15
Thüringen	-
Deutschland gesamt	390

Quelle: BIBB; DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **120 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, 21 davon mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	6
Hauptschulabschluss	30
Realschulabschluss	66
Abitur/Fachhochschulreife	18
insgesamt	120

Quelle: BIBB; DAZUBI Datenblatt

Mit einem Hauptschulabschluss sind gute Chancen einen Ausbildungsvertrag zu erhalten, jedoch zeigt sich die Tendenz zum Realschulabschluss oder der Fachhochschulreife.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Ausbildungsbetrieb und in der Berufsschule. Der Berufsschulunterricht findet in der Regel in Blockform in überregionalen Fachklassen statt.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 1.069 €.

Binnenschifferinnen und Binnenschiffer sind auf Flüssen und Kanälen mit Motor getriebenen Schiffen unterwegs und **transportieren große Gütermengen**, Schüttgüter wie z.B. Kohle, Container, aber auch flüssige Güter wie z.B. Kraftstoffe. Im Hafen laden und löschen sie Güter oder nehmen Passagiere an Bord. Sie steuern das Schiff, arbeiten auf Deck und im Maschinenraum. Außerdem reinigen, pflegen und warten sie die Schiffe und reparieren kleinere Schäden selbst.

Zu den **Aufgaben** von Binnenschifferinnen / Binnenschiffern gehören z.B.:

- Steuerung von Schiffen auf Kanälen und Flüssen unter Beachtung der Wasserstands- und Wetterverhältnisse sowie der Verkehrsregeln
- Zusammenstellung von Schubverbänden
- Instandhaltung des Schiffes und seiner Maschinenanlagen
- Mitwirkung beim Laden und Löschen von Gütern
- Überwachung der Lagevorgänge
- Kontrolle der Ladepapiere
- Überwachung der sachgemäßen Behandlung der Ladung während der Fahrt

Binnenschifferinnen / Binnenschiffer werden in Binnenhafenbetrieben, Reedereien und Binnenschifffahrtsunternehmen (auch Partikulierunternehmen genannt) ausgebildet. Sie absolvieren ihre Ausbildung überwiegend an Bord eines Schiffes.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die meisten Unternehmen erwarten aber einen Hauptschulabschluss, manche auch den Realschulabschluss.

Die **gesundheitliche Eignung** muss in jedem Fall gegeben sein. Man braucht eine ärztliche Bescheinigung über eine Erstuntersuchung, Prüfung des Hör-, Seh- und Farbumscheidungsvermögens, damit dem Aufstieg zum Schiffsführer keine gesundheitlichen Bedenken im Wege stehen. Außerdem müssen bestimmte **Patente** (z.B. Rheinpatent) erworben werden, um ein Schiff selbständig führen zu dürfen. Der Patenterwerb setzt u.a. ein Mindestalter von 21 Jahren voraus.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- Deutschkenntnisse, schriftlich und mündlich
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten und der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- technisches Verständnis
- handwerkliches Geschick
- Mobilität, weil viel Zeit auf dem Schiff verbracht wird

Außerdem sind von Vorteil:

- Fremdsprachenkenntnisse

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Binnenschifferinnen / Binnenschiffer sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Planen, Vorbereiten und Kontrollieren von Arbeitsabläufen, Arbeiten im Team**
- 6. Information und Kommunikation**
- 7. Mitwirken beim Fahren von Fahrzeugen auf Binnenwasserstraßen und in Häfen**
- 8. Rechtliche Voraussetzungen des Schiffsbetriebes und ihre Umsetzung**
- 9. Bauliche Grundlagen von Binnenschiffen**
- 10. Transportieren von Gütern und Befördern von Personen**
- 11. Kundenorientierung und qualitätssichernde Maßnahmen**
- 12. Mitwirken bei logistischen Abläufen**
- 13. Schiffsbetriebswirtschaft**
- 14. Pflegen, Warten und Instandhalten von Schiffen und deren Anlagen**
- 15. Verhalten unter besonderen Umständen, Havarien und Betriebsstörungen**

Hafenschifferin / Hafenschiffer

Hafenschifferinnen und Hafenschiffer werden in Hafenunternehmen ausgebildet. Sie führen in erster Linie Hafenfahrzeuge zum Personen- und Gütertransport sowie zum Schleppen von größeren Wasserfahrzeugen.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Der Ausbildungsberuf Hafenschifferin bzw. Hafenschiffer entwickelte sich aus dem älteren Beruf „Ewerführerin / Ewerführer“, der bis 2006 erlernt werden konnte. Bis 2006 war für den Beruf Hafenschifferin / Hafenschiffer keine Ausbildungs- und Prüfungsverordnung erlassen worden. Die Ausbildung wurde im Hamburger Hafen auf der Grundlage des Berufsbildes von 1958 durchgeführt. Seit der Verabschiedung der Ausbildungsverordnung zum Ausbildungsjahr 2006 / 2007 kann nun auch in anderen Seehäfen sowie in Binnenhäfen dieser Beruf erlernt werden.

2020 bestanden **69 Ausbildungsverhältnisse**, davon 9 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	-
Berlin	-
Bremen	-
Hessen	-
Niedersachsen	-
Rheinland-Pfalz	-
Sachsen	-
Schleswig-Holstein	-
Bayern	-
Brandenburg	-
Hamburg	66
Mecklenburg-Vorpommern	-
Nordrhein-Westfalen	-
Saarland	-
Sachsen-Anhalt	-
Thüringen	-
Deutschland gesamt	66

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **24 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 3 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

mit Hauptschulabschluss	9
Realschulabschluss	6
Abitur/Fachhochschulreife	6
anderer	22

Quelle: BIBB, DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Gesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen

Die Unternehmen stellen überwiegend angehende Hafenschifferinnen/Hafenschiffer mit einem Hauptschul- oder Realschulabschluss ein. Auch wenn ein höherer Abschluss die Chancen erhöht.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Der Berufsschulunterricht findet überwiegend als Blockunterricht in Fachklassen statt. Je nach Tätigkeitsbereich müssen zusätzliche Qualifikationen erworben werden:

- Sprechfunkzeugnisse
- Befähigung zur Feuerschutzfrau / zum Feuerschutzmann
- Befähigung zur Rettungsbootfrau / zum Rettungsbootmann
- Befähigungszeugnis zum Führen eines motorgetriebenen Wasserfahrzeugs
- Hafentatent
- andere Patente

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** beträgt im Jahr 2020 laut azubi.de 864 €.

Hafenschifferinnen / Hafenschiffer führen in erster Linie Hafenfahrzeuge zum Personen- und Gütertransport sowie zum Schleppen von größeren Wasserfahrzeugen. Sie **arbeiten vor allem auf Wasserfahrzeugen** wie Barkassen, Schuten, Schleppern oder Fähren. Je nach Schiffstyp sind sie überall auf dem Schiff tätig: im Maschinenraum, im Frachtraum, auf dem Führerstand und in den Passagierbereichen. Auf Deck sind sie dabei auch Wind und Wetter ausgesetzt. Ebenso erledigen sie anfallende Nebenaufgaben wie z.B. die Pflege des Tauwerks, die Instandhaltung der Motoren und anderer technischer Einrichtungen, die Entrostung der Bootskörper sowie den kundenorientierten Umgang mit den Fahrgästen.

Zu den **Aufgaben** von Hafenschifferinnen / Hafenschiffern gehören:

- Steuerung von Hafenfahrzeugen im Einsatzgebiet (Hafen)
- Bedienung von Navigationsgeräten und Kommunikationsmitteln
- Zusammenstellung von Schlepp- und Schubverbänden
- Schleppen von Wasserfahrzeugen in Häfen
- Mitwirkung beim Laden und Löschen
- Durchführung von Koppel-, An- und Ablegemanövern
- Bedienung, Wartung und Instandhaltung technischer Anlagen und Maschinen
- Betreuung und Information von Fahrgästen

Da Hafenschifferinnen / Hafenschiffer überwiegend in großen See- und Binnenhäfen wie z.B. dem Duisburger oder dem Hamburger Hafen tätig sind, werden sie hier in See- und Binnenhafenbetrieben der Güter- und Personenbeförderung ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter Schulabschluss ist nicht vorgeschrieben. Die Unternehmen erwarten überwiegend einen höheren Bildungsabschluss, aber auch mit einem guten Hauptschulabschluss und Einsatzwillen besteht eine Chance, einen Ausbildungsplatz zu finden.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Fähigkeiten gehören:

- gute Fähigkeiten im mündlichen und schriftlichen Ausdruck
- gutes Leseverständnis, z.B. zum Verstehen von Betriebsanweisungen und zum Lesen von Zollvorschriften
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- die Neigung zu praktisch zupackender Tätigkeit
- technisches Verständnis
- Englischkenntnisse

Außerdem sind von Vorteil:

- Kenntnisse im Umgang mit technischen Geräten, Maschinen und Anlagen
- Bereitschaft ungewöhnliche Arbeitszeiten in Kauf zu nehmen, zum Teil rund um die Uhr
- weitere Fremdsprachen

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Hafenschifferinnen / Hafenschiffer sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Planen, Vorbereiten und Kontrollieren von Arbeitsabläufen, Arbeiten im Team**
- 6. Information und Kommunikation**
- 7. Logistische Prozesse**
- 8. Führen von Hafenfahrzeugen im Einsatzgebiet**
- 9. Rechtliche Voraussetzungen des Schiffsbetriebes**
- 10. Kundenorientierung und qualitätssichernde Maßnahmen**
- 11. Pflege, Wartung und Instandhaltung, seemännische Arbeiten**
- 12. Verhalten bei besonderen Umständen, Havarien und Betriebsstörungen**

Eisenbahnerin / Eisenbahner im Betriebsdienst

Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Betriebsdienst werden in Eisenbahn-, Werksbahn- und Hafenbahnunternehmen ausgebildet. Sie sind die Spezialisten für den sicheren Transport von großen Gütermengen mit dem Zug.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf zur Eisenbahnerin bzw. zum Eisenbahner im Betriebsdienst gibt es seit 1991. 1997 und 2004 wurde die Ausbildungsverordnung überarbeitet und den veränderten Arbeitsprozessen bei Eisenbahnunternehmen angepasst.

Hinweis: Für diesen Beruf gab es ein Neuordnungsverfahren. Vorgesehen sind zwei dreijährige berufliche Ausbildungen mit den Abschlüssen „Eisenbahner / in im Betriebsdienst Lokführer / in und Transport“ mit den beiden Einsatzgebieten Güterverkehr und Personenverkehr sowie „Eisenbahner / in der Zugverkehrssteuerung“ auf Grundlage des Berufsbildungsgesetzes. Die geplanten Ausbildungsordnungen sind zum 1. August 2022 in Kraft getreten.

2020 bestanden insgesamt **3.897 Ausbildungsverhältnisse** in alle Fachrichtungen, davon 462 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	612
Bayern	606
Berlin	267
Brandenburg	99
Bremen	72
Hamburg	177
Hessen	414
Mecklenburg-Vorpommern	30
Niedersachsen	198
Nordrhein-Westfalen	657
Rheinland-Pfalz	138
Saarland	93
Sachsen	357
Sachsen-Anhalt	75
Schleswig-Holstein	42
Thüringen	60
Deutschland gesamt	3.897

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt

Im Jahr 2020 wurden **1.536 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 183 mit Frauen. Diese Auszubildenden verfügten über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	12
Hauptschulabschluss	96
Realschulabschluss	789
Abitur/Fachhochschulreife	615
anderer	24
insgesamt	1.536

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt

Auch diese Daten beziehen sich auf die Gesamtzahl der Auszubildenden in allen Fachrichtungen.

Über die Hälfte der „neuen“ Auszubildenden verfügten über einen mittleren Bildungsabschluss, 25 Prozent sogar über die Hochschulreife. Aber auch mit einem guten Hauptschulabschluss hat man eine Chance, einen Ausbildungsplatz zu finden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Der Berufsschulunterricht findet zum Teil in Blockform in überregionalen Fachklassen statt. Die Ausbildung erfolgt in den ersten zwei Jahren in Form einer gemeinsamen beruflichen Fachbildung. Im dritten Jahr erfolgt eine Spezialisierung nach Fachrichtungen. Auszubildende und Lehrbetrieb entscheiden, in welcher der beiden o.g. Fachrichtungen die Spezialisierung erfolgt.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 1.043 €.

Zwischen Dampflok und High-Tech-ICE mit Neigetechnik liegen nur wenige Jahrzehnte, doch wie früher, ist die Lokführerin / der Lokführer für viele ein Traumberuf. Eisenbahnerinnen / Eisenbahner mit der Fachrichtung Lokführer und Transport fahren mit Hochgeschwindigkeits-, Güter- oder auch Regionalzügen. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass Reisende und (gefährliche) Güter sicher am Zielort ankommen. Darüber hinaus bieten sich Einsatzmöglichkeiten bei Werkbahnen im Stein- und Braunkohlebergbau, in der Eisen- und Stahlproduktion und im Schienenfahrzeugbau.

Speziell zu den **Aufgaben** der Eisenbahnerinnen/Eisenbahner der Fachrichtung „Lokführer und Transport“ gehören:

- Fahren von Zügen im Personen- und Güterverkehr
- Bedienung von Triebfahrzeugen
- Durchführung von Rangierfahrten
- Beratung von Kunden im Güterverkehr

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die meisten Unternehmen erwarten aber einen Realschulabschluss. Nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung müssen Lokomotivführerinnen und -führer für Betriebstätigkeiten mindestens 18 Jahre alt sein. Lokomotiven und andere Antriebs-fahrzeuge dürfen erst mit 21 Jahren geführt werden.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten
- schriftliches Ausdrucksvermögen
- sicheres Beherrschen der deutschen Sprache
- technisches Verständnis
- Physikkenntnisse
- gutes Hör- und Sehvermögen

Außerdem sind von Vorteil:

- räumliches Vorstellungsvermögen
- Grundkenntnisse in Englisch

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Eisenbahnerinnen / Eisenbahner im Betriebsdienst sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Betriebliche und technische Kommunikation, Kundenkommunikation**
- 6. Planen und Organisieren der Arbeit, Bewerten der Arbeitsergebnisse**
- 7. Eisenbahnbetrieb**
- 8. Begleiten von Triebfahrzeugen**
- 9. Rangieren**
- 10. Bilden von Zügen**
- 11. Prüfen von Wagen**
- 12. Prüfen von Bremsen**
- 13. Aufsicht am Zug**
- 14. Leiten des Fahrdienstes**
- 15. Logistische Prozesse und Qualitätsmanagement**

Fachrichtung Lokführer und Transport:

- Prüfen von Triebfahrzeugen
- Bedienen von Triebfahrzeugen
- Durchführen von Fahrten im Regelbetrieb
- Durchführen von Fahrten beim Abweichen vom Regelbetrieb und bei Störungen

Fachrichtung Zugverkehrssteuerung

- Sicheres Bedienen von Stellwerkeinrichtungen
- Sicheres Leiten des Fahrdienstes im Regelbetrieb, bei Abweichungen, bei Störungen und gefährlichen Ereignissen
- Mitwirkung an Trassenplanung und Trassenkonstruktion

Allgemeine Ausbildungsberufe

In diesem Teil werden folgende Ausbildungsberufe vorgestellt:

- Kauffrau / Kaufmann für Büromanagement
- Kauffrau / Kaufmann im Groß- und Außenhandelsmanagement
- Kraftfahrzeugmechatronikerin / Kraftfahrzeugmechatroniker
- Kraftfahrzeugservicemechanikerin / Kraftfahrzeugservicemechaniker
- Fachinformatikerin / Fachinformatiker – Systemintegration
- Informatikkauffrau / Informatikkaufmann

Die o.g. Berufe werden auch in Logistikunternehmen ausgebildet, allerdings in unterschiedlicher Anzahl. So ist beispielsweise die Ausbildung zur Bürokauffrau bzw. zum Bürokaufmann häufiger in Logistikunternehmen zu finden als die Ausbildung zum Kraftfahrzeugservicemechanikerin bzw. zum Kraftfahrzeugservicemechaniker.

Kauffrau / Kaufmann für Büromanagement

Die Ausbildung zur Kauffrau bzw. Kaufmann für Büromanagement wird von vielen Logistikunternehmen angeboten. Sie sind Allrounder unter den kaufmännischen Berufen und übernehmen vielfältige Büroarbeiten in fast allen Abteilungen eines Unternehmens.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

2014 wurden die bisherigen drei Ausbildungsberufe der Bürokaufleute, Kaufleute für Bürokommunikation und Fachangestellte für Bürokommunikation zur Kauffrau / zum Kaufmann für Büromanagement zusammengefasst.

Der / die Auszubildende bekommt allgemeine Geschäftsprozesse, kaufmännische und bürowirtschaftliche Kenntnisse vermittelt und wählt aus zehn Wahlpflichtqualifikationen seine / ihre zwei Spezialisierungen aus. Die Auswahlmöglichkeiten sind: Auftragssteuerung und -koordination, kaufmännische Steuerung und Kontrolle, kaufmännische Abläufe in kleinen und mittleren Unternehmen, Einkauf und Logistik, Marketing und Vertrieb, Personalwirtschaft, Assistenz und Sekretariat, Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungsmanagement, Verwaltung und Recht sowie öffentliche Finanzwirtschaft. Es besteht auch die Möglichkeit für einen Auszubildenden eine dritte zusätzliche Qualifikation zu wählen und prüfen zu lassen.

2020 bestanden insgesamt **63.591 Ausbildungsverhältnisse**, davon 46.047 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

2. Kapitel Die Ausbildung

Baden-Württemberg	8.025
Bayern	11.544
Berlin	2.262
Brandenburg	1.173
Bremen	807
Hamburg	1.605
Hessen	5.298
Mecklenburg-Vorpommern	807
Niedersachsen	6.000
Nordrhein-Westfalen	15.594
Rheinland-Pfalz	3.414
Saarland	996
Sachsen	1.932
Sachsen-Anhalt	1.179
Schleswig-Holstein	2.046
Thüringen	906
Deutschland gesamt	63.588

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **22.938 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 16.536 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	429
mit Hauptschulabschluss	2.280
Realschulabschluss	10.764
Abitur/Fachhochschulreife	9.213
anderer	252
insgesamt	22.938

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt

Über 90 Prozent der Auszubildenden haben einen Real- oder Fachhochschulabschluss. Auch mit einem Hauptschulabschluss haben die Bewerber eine Chance auf eine Ausbildungsstelle. Unter zwei Prozent haben keinen Schulabschluss, somit besteht vereinzelt die Möglichkeit ohne einen Schulabschluss einen Ausbildungsplatz zu erhalten, es erhöht jedoch die Chancen mit einem höheren Abschluss.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 1.023 €.

Nahezu jedes Unternehmen benötigt Kaufleute für Büromanagement, denn sie sind aufgrund ihrer **vielfältigen Einsatzmöglichkeiten** in unterschiedlichsten Abteilungen von kaufmännischen Verwaltungen einsetzbar. Sie sind die Allrounder unter den kaufmännischen Berufen und übernehmen breit gefächerte Büroarbeiten. Hierzu gehören je nach Unternehmen und Abteilung z.B.:

- Terminkoordinierung,
- allgemeiner Schriftwechsel
- Rechnungsstellung
- Lohn- und Gehaltsabrechnung
- Kundenbetreuung
- Schadensbearbeitung
- Abwicklung des Einkaufs
- Lagerverwaltung
- Überwachung der Zahlungseingänge

Kauffrau / Kaufmann für Büromanagement werden in vielen **Logistikunternehmen** ausgebildet. Sowohl bei großen Logistikdienstleistern wie auch in Speditionen, KEP-Diensten und Transportunternehmen.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die Unternehmen erwarten mindestens einen sehr guten Hauptschulabschluss, überwiegend jedoch einen guten Realschulabschluss, einen Fachschulabschluss oder teilweise sogar die Hochschulreife.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- großes Interesse an schriftlicher Tätigkeit
- Sicherheit in Rechtschreibung, Satzbau und Ausdruck
- ein gutes mündliches Ausdrucksvermögen
- Interesse im Umgang mit Daten und Zahlen
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- Interesse an Wirtschaft und logistischen Zusammenhängen
- Denken in Zusammenhängen

Außerdem sind von Vorteil:

- Grundkenntnisse in Englisch
- Grundkenntnisse im Umgang mit dem PC, insbesondere in den Bereichen Text- und Tabellenbearbeitung
- die Fähigkeit; zu planen und zu organisieren

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Bürokaufleute sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

1. Der Ausbildungsbetrieb

- 1.1 Stellung des Ausbildungsbetriebes in der Gesamtwirtschaft
- 1.2 Berufsbildung
- 1.3 Arbeitssicherheit, Umweltschutz und rationelle Energieverwendung

2. Organisation und Leistungen

- 2.1 Leistungserstellung und Leistungsverwertung
- 2.2 betriebliche Organisation und Funktionszusammenhänge

3. Bürowirtschaft und Statistik

- 3.1 Organisation des Arbeitsplatzes
- 3.2 Arbeits- und Organisationsmittel
- 3.3 bürowirtschaftliche Abläufe
- 3.4 Statistik

4. Informationsverarbeitung

- 4.1 Textverarbeitung
- 4.2 Bürokommunikationstechniken
- 4.3 Datenverarbeitung für kaufmännische Anwendungen

5. Betriebliches Rechnungswesen

- 5.1 kaufmännische Steuerung und Kontrolle
- 5.2 Buchführung
- 5.3 Kostenrechnung

6. Personalwesen

- 6.1 Grundlagen des betrieblichen Personalwesens
- 6.2 Personalverwaltung
- 6.3 Entgeltabrechnung

7. Büroorganisation

8. Auftrags- und Rechnungsbearbeitung, Lagerhaltung

- 8.1 Auftrags- und Rechnungsbearbeitung
- 8.2 Lagerhaltung

9. Kunden binden und akquirieren

- 9.1 Marktsituation analysieren und einschätzen
- 9.2 Werbeplanung und Umsetzung
- 9.3 Konkurrenzbetrieb analysieren und einschätzen

Kauffrau / Kaufmann im Groß- und Außenhandelsmanagement

Kaufleute im Groß- und Außenmanagement werden in einigen Logistikunternehmen in der Fachrichtung Außenhandel ausgebildet. Kaufleute im Außenhandel sind Experten für internationale Märkte, somit für weltweite Güterverkäufe und -einkäufe sowie -transporte.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann im Groß- und Außenhandel gibt es als anerkannten Ausbildungsberuf seit 1949. Seitdem hat es immer wieder Änderungen gegeben (1957, 1973, 1978, 1997). Die letzte Änderung der Ausbildungsverordnung von 2006 war darauf zurückzuführen, dass sich betriebliche Anforderungen vor allem im Bereich Logistik verändert hatten.

Am 01.08.2020 ist die Neuordnung dieses Ausbildungsberufes in Kraft getreten. Die Neuordnung war notwendig, um den veränderten Berufsansprüchen gerecht zu werden. So ergeben sich aus dem Kontext der Digitalisierung neue Erfordernisse für die Erstausbildung. Es wurde der Einsatz von E-Business-Systemen in der Ressourcenplanung, von elektronischen Plattformen in der Beschaffung sowie von Onlinevertriebskanälen im Verkauf in das Berufsbild aufgenommen.

2020 bestanden insgesamt **32.088 Ausbildungsverhältnisse**, davon 12.534 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

2. Kapitel Die Ausbildung

Baden-Württemberg	4.971
Bayern	5.310
Berlin	486
Brandenburg	438
Bremen	492
Hamburg	1.359
Hessen	1.992
Mecklenburg-Vorpommern	363
Niedersachsen	3.810
Nordrhein-Westfalen	8.232
Rheinland-Pfalz	1.248
Saarland	282
Sachsen	678
Sachsen-Anhalt	378
Schleswig-Holstein	1.728
Thüringen	321
Deutschland gesamt	32.088

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt

Im Jahr 2020 wurden **10.833 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 4.248 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	132
mit Hauptschulabschluss	519
Realschulabschluss	4.512
Abitur/Fachhochschulreife	5.604
anderer	66
Gesamt	10.833

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt

Über 90 Prozent der Auszubildenden verfügten über einen Realschul- oder einen höheren Schulabschluss, aber auch ein kleiner Teil von sehr guten Hauptschülerinnen und -schülern haben eine Chance, einen Ausbildungsplatz zu finden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre**. Sie erfolgt zu rund zwei Dritteln in Form einer gemeinsamen beruflichen Fachbildung und im letzten Drittel in der gewählten Spezialisierung.

Lehrbetrieb und Auszubildende entscheiden gemeinsam, in welcher der **zwei Fachrichtungen** die Spezialisierung erfolgt: **Großhandel oder Außenhandel**.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 1.062 €.

Kaufleute im Groß- und Außenhandel sind in **allen Branchen** der Wirtschaft bei Unternehmen des Handels oder der Industrie tätig. In der Logistikbranche ist hauptsächlich die Fachrichtung Außenhandel gefragt. Kaufleute im Außenhandel sind Spezialisten für internationale Märkte. Natürlich sprechen sie mindestens eine Fremdsprache, damit sie mit ihren ausländischen Geschäftspartnern verhandeln können. Darüber hinaus sind sie mit den einschlägigen internationalen Zoll- und Transportbestimmungen vertraut.

Zu den **Aufgaben** der Kaufleute der Fachrichtung Außenhandel gehören z.B.:

- Information und Beratung von Kunden
- Bearbeitung von Reklamationen
- Erarbeitung und Umsetzung von Marketingmaßnahmen
- Bearbeitung von Kundenaufträgen und Zahlungsvorgängen
- Beurteilung von Kreditrisiken
- Auswertung von Kennziffern sowie Statistiken und daraus folgende Maßnahmen
- Planung, Steuerung und Kontrolle logistischer Transportprozesse in enger Zusammenarbeit mit Dienstleistern und Kunden
- Durchführung von Devisenkalkulationen, auch unter Einbeziehung von Devisentermingeschäften
- Anwendung von Außenwirtschafts- und Zollrechtsbestimmungen sowie internationaler Handelsklauseln
- Abschluss internationaler Transportverträge und Anwendung außenhandelspezifischer Zahlungsbedingungen
- Abwicklung von Dokumentengeschäften
- Korrespondenz und Kommunikation in einer Fremdsprache.

Kaufleute im Groß- und Außenhandel werden in Großhandelsunternehmen sowie Import- und Exportunternehmen unterschiedlicher Branchen ausgebildet. In der Logistikbranche vornehmlich in großen Speditionen, bei Logistikdienstleistern sowie bei großen KEP-Dienstleistern.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die meisten Unternehmen erwarten aber einen Real- oder Fachschulabschluss und zum Teil die Hochschulreife.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- sicheres Beherrschen der Rechtschreibung, des Satzbaus und des sprachlichen Ausdrucks
- gute Fremdsprachenkenntnisse (mindestens Englisch in Wort und Schrift)
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- Planungs- und Organisationstalent
- gute Auffassungsgabe
- PC-Kenntnisse (Textverarbeitung, Tabellenkalkulation)

Außerdem sind von Vorteil:

- eine weitere Fremdsprache
- Bereitschaft zur Mobilität, denn Außenhandelskaufleute werden auch gerne im Ausland eingesetzt

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Groß- und Außenhandelskaufleute sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Warensortiment zusammenstellen und Dienstleistungen anbieten**
 - 2. Handelsspezifische Beschaffungslogistik planen und steuern**
 - 3. Einkauf von Waren und Dienstleistungen marktorientiert planen, organisieren und durchführen**
 - 4. Marketingmaßnahmen planen, durchführen, kontrollieren und steuern**
 - 5. Verkauf kundenorientiert planen und durchführen**
 - 6. Distribution planen und steuern**
 - 7. Kaufmännische Steuerung und Kontrolle durchführen Gegenstand der Berufsausbildung in den Fachrichtungen sind mindestens die folgenden Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten**
 - 8. Arbeitsorganisation projekt- und teamorientiert planen und steuern**
-
- 1. Fachrichtung Großhandel**
 - 1.1 Lagerlogistik planen, steuern und abwickeln
 - 1.2 Warenbezogene Rückabwicklungsprozesse organisieren und durchführen
 - 2. Fachrichtung Außenhandel**
 - 2.1 Außenhandelsgeschäfte abwickeln und Auslandsmärkte bedienen
 - 2.2 Internationale Berufskompetenzen anwenden

Kraftfahrzeugmechatronikerin / Kraftfahrzeugmechatroniker

Kraftfahrzeugmechatronikerinnen und Kraftfahrzeugmechatroniker sind in der Planung, Wartung, Prüfung, Diagnose, Instandsetzung, Aus- und Umrüstung von Kraftfahrzeugen in den Schwerpunkten Personenkraftwagen-, Nutzfahrzeug-, Motorrad- oder Fahrzeugkommunikationstechnik tätig. Die Ausbildung erfolgt bei Fahrzeugherstellern und in Servicebetrieben / Werkstätten.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf zur Kraftfahrzeugmechatronikerin bzw. zum Kraftfahrzeugmechatroniker gibt es erst seit 2003. Er entstand im Rahmen einer Neuordnung der fahrzeugtechnischen Berufe. In diesem Beruf sind die Berufe Automobilmechanikerin/ Automobilmechaniker, Kraftfahrzeugmechanikerin / Kraftfahrzeugmechaniker und Kraftfahrzeugelektrikerin / Kraftfahrzeugelektriker aufgegangen.

2020 bestanden insgesamt **66.147 Ausbildungsverhältnisse**, davon 2.676 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	8.055
Bayern	13.269
Berlin	1.287
Brandenburg	1.860
Bremen	591
Hamburg	1.023
Hessen	4.506
Mecklenburg-Vorpommern	1.278
Niedersachsen	7.776
Nordrhein-Westfalen	13.206
Rheinland-Pfalz	3.411
Saarland	930
Sachsen	3.117
Sachsen-Anhalt	1.635
Schleswig-Holstein	2.487
Thüringen	1.719
Deutschland gesamt	66.150

Quelle: BIBB. DAZUBI Datenblatt; Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Ingesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **19.434 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 858 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	363
Hauptschulabschluss	6.198
Realschulabschluss	9.924
Abitur/Fachhochschulreife	2.601
anderer	348
insgesamt	19.434

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt

Mehr als die Hälfte der Auszubildenden verfügten über einen Realschul-, einen gleichwertigen oder höheren Abschluss, aber auch mit einem Hauptschulabschluss besteht durchaus eine Chance, einen Ausbildungsplatz zu finden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **dreieinhalb Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Ab dem dritten Jahr erfolgt eine Vertiefung in einem der Schwerpunkte

- Nutzfahrzeugtechnik
- Personenkraftwagentechnik
- Motorradtechnik
- Fahrzeugkommunikationstechnik

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 916 € im Handwerk und im Industriehandel 1.077 €.

Kraftfahrzeugmechatronikerinnen / Kraftfahrzeugmechatroniker sind eine **Kombination aus Mechaniker und Elektroniker**. Alle Fahrzeuge bestehen aus mechanischen und elektronischen Bauteilen, dies sind zum Beispiel Lenk- und Bremssysteme, Fahrwerksysteme, Motoren aber auch Klimaanlage, Navigationssysteme und CD-Player. Sie demontieren und montieren Anlagen aus mechanischen und elektronischen Teilen, warten sie und setzen sie instand. Diese Spezialisten müssen sich in der Fahrzeug- und Systemdiagnose auskennen.

Zu den **Aufgaben** der Kraftfahrzeugmechatronikerin / des Kraftfahrzeugmechatronikers gehören z.B.:

- Information und Beratung von Kunden
- Überprüfung der Verkehrssicherheit, der Betriebssicherheit und die Einhaltung der gesetzlichen Abgasvorschriften von Kraftfahrzeugen
- Beurteilung von Schäden und Verschleißerscheinungen
- Feststellung und Behebung von Fehlern und Störungen mit Hilfe von Diagnosesystemen
- Prüfung, Messung und Beurteilung von Motorsystemen sowie Antriebs-, Brems- und Informationssystemen
- Montage, Demontage und Einstellung von Fahrzeugsystemen und Motorbaugruppen

Kraftfahrzeugmechatronikerinnen / Kraftfahrzeugmechatroniker mit dem Schwerpunkt **Nutzfahrzeugtechnik** arbeiten überwiegend in der Instandhaltung von Nutzkraftwagen, z.B. in Reparaturwerkstätten oder im Pannenhilfsdienst.

Ausgebildet werden sie in Autowerkstätten, bei Autoherstellern und Zulieferern oder technischen Überwachungsvereinen sowie einigen großen Speditionen und Busunternehmen, die über eine eigene Kfz-Werkstatt verfügen.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Grundsätzlich wird kein bestimmter Schulabschluss verlangt. Die Unternehmen erwarten in der Regel einen mittleren Bildungsabschluss. Einigen Unternehmen reicht auch ein Hauptschulabschluss.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- Deutschkenntnisse, mündlich und schriftlich
- sicheres Beherrschen der Grundrechenarten, der Dezimal-, Bruch-, Prozent- und Dreisatzrechnung
- logisches Denken
- räumliches Vorstellungsvermögen
- technisches Interesse und Verständnis
- handwerkliches Geschick
- eine gute Auge-Handkoordination

Außerdem sind von Vorteil:

- Kenntnisse in Elektrotechnik
- Kenntnisse und Fertigkeiten im technischen Werken
- Kenntnisse im Umgang mit Datenverarbeitungstechnik

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. In der Ausbildungsverordnung für Kraftfahrzeugmechatronikerinnen / Kraftfahrzeugmechatroniker sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht**
- 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes**
- 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit**
- 4. Umweltschutz**
- 5. Planen und Vorbereiten von Arbeitsabläufen sowie Kontrollieren und Bewerten von Arbeitsergebnissen**
- 6. Qualitätsmanagement**
- 7. Messen und Prüfen an Systemen**
- 8. Betriebliche und technische Kommunikation**
- 9. Kommunikation mit internen und externen Kunden**
- 10. Bedienen von Fahrzeugen und Systemen**
- 11. Warten, Prüfen und Einstellen von Fahrzeugen und Systemen sowie von Betriebseinrichtungen**
- 12. Montieren, Demontieren und Instandsetzen von Bauteilen, Baugruppen und Systemen**
- 13. Bedienen und Inbetriebnehmen von Kraftfahrzeugen und deren Systemen**
- 14. Warten, Prüfen und Einstellen von Kraftfahrzeugen und Systemen**
- 15. Diagnostizieren von Fehlern, Störungen und deren Ursachen sowie Beurteilen der Ergebnisse**
- 16. Montieren, Demontieren und Instandsetzen von Kraftfahrzeugen, deren Systemen, Baugruppen und Bauteilen**
- 17. Aus-, Um- und Nachrüsten**
- 18. Untersuchen von Kraftfahrzeugen nach straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften**
- 19. Diagnostizieren, Instandhalten, Aus-, Um- und Nachrüsten**

Fachinformatikerin / Fachinformatiker „Systemintegration“

Fachinformatikerinnen / Fachinformatiker der Fachrichtung Systemintegration realisieren kundenspezifische Informations- und Kommunikationslösungen. Hierfür vernetzen sie Hard- und Softwarekomponenten zu komplexen Systemen. Daneben beraten und schulen sie Benutzer. Sie arbeiten in Unternehmen nahezu aller Wirtschaftsbereiche.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Die Ausbildung zum Fachinformatiker wird bisher in zwei Schwerpunkten angeboten: Fachinformatiker für Anwendungsentwicklung sowie Fachinformatiker für Systemintegration. 2018 traten Änderungen in Kraft, die im Wesentlichen dringende Anpassungsmaßnahmen zum Thema IT-Sicherheit betrafen. Im Sommer 2020 kamen zwei weitere Fachrichtungen dazu: Der Fachinformatiker für Digitale Vernetzung und der Fachinformatiker für Daten- und Prozessanalyse.

Den Ausbildungsberuf zur Fachinformatikerin bzw. zum Fachinformatiker -Systemintegration gibt es seit 1997. Der seit 1969 existierende Vorläuferberuf „Datenverarbeitungskauffrau / Datenverarbeitungskaufmann“ wurde im Zuge der Neuordnung aufgehoben.

2020 bestanden insgesamt **41.799 Ausbildungsverhältnisse**, davon 3.282 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

2. Kapitel Die Ausbildung

Baden-Württemberg	6.255
Bayern	8.502
Berlin	1.272
Brandenburg	312
Bremen	726
Hamburg	1.503
Hessen	3.189
Mecklenburg-Vorpommern	315
Niedersachsen	3.957
Nordrhein-Westfalen	10.353
Rheinland-Pfalz	1.728
Saarland	453
Sachsen	1.158
Sachsen-Anhalt	453
Schleswig-Holstein	1.119
Thüringen	501
Deutschland gesamt	41.796

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen.

Im Jahr 2020 wurden **15.126 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 1.263 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	258
Hauptschulabschluss	603
Realschulabschluss	4.959
Abitur/Fachhochschulreife	9.081
anderer	231
insgesamt	15.132

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Insgesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen

Der überwiegende Teil der Auszubildenden verfügten über einen Realschul- oder einen höheren Schulabschluss, aber auch ein kleiner Teil von guten Hauptschülern hat einen Ausbildungsplatz gefunden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Der Berufsschulunterricht findet zum Teil in Blockform in Fachklassen statt.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** für alle Fachrichtungen des Fachinformatikers betrug im Jahr 2020 laut BIBB 1.045 €.

Fast jedes Unternehmen benutzt heutzutage Computer. Mit dem Kauf allein ist es aber nicht getan. Computer müssen auch sinnvoll eingesetzt werden. Gut, wer hier eine Fachinformatikerin / einen Fachinformatiker fragen kann. Die **Computerprofis arbeiten in Unternehmen**, die Computertechnik sowie Informations- und Telekommunikations-Systeme (IT-Systeme) herstellen oder auch Dienstleistungen rund um diese Technik für andere Firmen anbieten. Dabei geht es fast immer um die Lösung folgender Frage: Wie können Beschäftigte untereinander und mit ihren Kunden und Lieferanten besser kommunizieren? Fachinformatikerinnen / Fachinformatiker können bis ins kleinste Bit auf die High-Tech-Bedürfnisse ihrer Kunden eingehen und werden in einer der vier Fachrichtungen ausgebildet.

- Systemintegration
- Anwendungsentwicklung.

Zu den **Aufgaben** von Fachinformatikerinnen / Fachinformatikern – Systemintegration gehören z.B.:

- Entwicklung von Hardware und Software
- Aufbau von größeren Informations- und Kommunikationssystemen
- Installation von Mehrbenutzersystemen
- die Installation von Großrechnersystemen
- Service und Information für Benutzer wie z.B. Hilfe bei Anwendungsproblemen, die Erklärung neuer Systeme
- Marktbeobachtung für IT-Technologien und Systemen
- Organisation und Durchführung von Anwendungsschulungen

Fachinformatikerinnen / Fachinformatiker - Systemintegration absolvieren ihre Ausbildung in Unternehmen, die Produkte und Dienstleistungen der Informations- und Telekommunikationstechnik anbieten, auch in einigen großen Logistikunternehmen.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die meisten Unternehmen erwarten aber einen Real- oder Fachschulabschluss und zum Teil die Hochschulreife.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- sicheres Beherrschen der Rechtschreibung
- gutes Verständnis für Zahlen und Logik
- gute mathematische Kenntnisse
- technisches Geschick
- Englischkenntnisse

Außerdem sind von Vorteil:

- Informatikkenntnisse
- Denken in Zusammenhängen

Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. Im Rahmenlehrplan für Fachinformatikerinnen / Fachinformatiker – Systemintegration sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Das Unternehmen und die eigene Rolle im Betrieb beschreiben**
- 2. Arbeitsplätze nach Kundenwunsch ausstatten**
- 3. Clients in Netzwerke einbinden**
- 4. Schutzbedarfsanalyse im eigenen Arbeitsbereich durchführen**
- 5. Software zur Verwaltung von Daten anpassen**
- 6. Serviceanfragen bearbeiten**
- 7. Cyber-physische Systeme ergänzen**
- 8. Daten systemübergreifend bereitstellen**
- 9. Netzwerke und Dienste bereitstellen**
- 10. Serverdienste bereitstellen und Administrationsaufgaben automatisieren**
- 11. Betrieb und Sicherheit vernetzter Systeme gewährleisten**
- 12. Kundenspezifische Systemintegration durchführen**

Kaufleute für Digitalisierungsmanagement

Kaufleute für Digitalisierungsmanagement beschaffen informations- und telekommunikationstechnische Systeme und verwalten sie. Sie erstellen Anwendungslösungen und beraten bzw. schulen Nutzer. Sie arbeiten in Unternehmen nahezu aller Wirtschaftsbereiche.

Berufsentwicklung, Anzahl der Auszubildenden und Schulabschlüsse

Den Ausbildungsberuf Kaufleute für Digitalisierungsmanagement gibt es seit 2020. Der seit 1997 existierende Vorläuferberuf zur Informatikkauffrau bzw. zum Informatikkaufmann wurde im Zuge der Neuordnung aufgehoben.

2020 bestanden insgesamt **2.484 Ausbildungsverhältnisse**, davon 387 mit Frauen. Die Verteilung aller Auszubildenden nach Bundesländern stellt sich für das Jahr 2020 wie folgt dar:

Baden-Württemberg	411
Bayern	516
Berlin	42
Brandenburg	15
Bremen	39
Hamburg	60
Hessen	165
Mecklenburg-Vorpommern	9
Niedersachsen	204
Nordrhein-Westfalen	687
Rheinland-Pfalz	132
Saarland	30
Sachsen	24
Sachsen-Anhalt	30
Schleswig-Holstein	105
Thüringen	15
Deutschland gesamt	2484

Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt

Im Jahr 2020 wurden **696 neue Ausbildungsverträge** abgeschlossen, davon 114 mit Frauen. Bei diesen neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verfügten die Auszubildenden über folgende **Schulabschlüsse**:

ohne Hauptschulabschluss	15
Hauptschulabschluss	15
Realschulabschluss	201
Abitur/Fachhochschulreife	456
anderer	6
gesamt	693

. Quelle: BIBB: DAZUBI Datenblatt, Hinweis: Aus Datenschutzgründen sind alle Daten (Absolutwerte) jeweils auf ein Vielfaches von 3 gerundet; der Ingesamtwert kann deshalb von der Summe der Einzelwerte abweichen

Der überwiegende Teil der Auszubildenden verfügten über einen Realschul- oder einen höheren Schulabschluss, wobei der Abituranteil bei fast 70 Prozent liegt, aber auch ein kleinerer Teil von sehr guten Hauptschülern hat einen Ausbildungsplatz gefunden.

Ausbildungsdauer, Vergütung, Einsatzbereiche und Unternehmen

Die Ausbildung dauert **drei Jahre** und erfolgt im Unternehmen und in der Berufsschule. Der Berufsschulunterricht findet zum Teil in Blockform in Fachklassen statt. Auch eine Ausbildung an einer schulischen Bildungsstätte ist möglich.

Die durchschnittliche **Ausbildungsvergütung** betrug im Jahr 2020 laut BIBB 1.077 €.

Viele Unternehmen sind sich sicher: Mit Hilfe eines Computersystems werden die Abläufe im Betrieb schneller, kostengünstiger und fehlerfreier ablaufen. Aber wie muss das System beschaffen sein, das diese Wünsche erfüllen kann? Die Aufgabe von Informatikkaufleuten ist entsprechend der vorgenannten Frage, Bedürfnisse eines Unternehmens mit den Möglichkeiten der Datenverarbeitung (DV) abzustimmen. Sie analysieren die Problem- und Aufgabenstellung, die innerhalb eines Unternehmens durch den Einsatz von informations- und telekommunikationstechnischen Systemen (IT-Systemen) gelöst werden sollen. Sie verwalten die Systeme und betreuen bzw. schulen Anwenderinnen und Anwender.

Zu den **Aufgaben** der Kaufleute für Digitalisierungsmanagement gehören z.B.:

- Analyse und Optimierung der Geschäftsprozesse in der jeweiligen Anwendungsbranche
- Verbesserung der Einsatzmöglichkeiten von IT-Systemen zur Abwicklung von Prozessen
- Kostenermittlung für notwendige Geräte, Programme etc.
- Projektleitung zur Planung, Anpassung und Einführung von IT-Systemen
- Mittlerfunktion zwischen Fachanforderungen und technischer Realisierung
- Ansprechpartner in Fachabteilungen sowie gegenüber Herstellern und Anbietern von IT-Systemen

Informatikkaufleute werden in Unternehmen des Handels, der Dienstleistungen (hierzu gehören auch große Speditionen und Logistikunternehmen), im Banken-, Versicherungs- bzw. Gesundheitswesen und in öffentlichen Verwaltungen ausgebildet.

Voraussetzungen: Schulabschluss, Kenntnisse und Fähigkeiten

Ein bestimmter **Schulabschluss** ist nicht vorgeschrieben. Die meisten Unternehmen erwarten aber einen Real- oder Fachschulabschluss und zum Teil die Hochschulreife.

Die **Unternehmen erwarten** von Auszubildenden, dass sie neben den so genannten „Soft Skills“ (siehe 1. Teil dieses Kapitels) weitere **Kenntnisse und Fähigkeiten** für den Beruf mitbringen.

Zu den grundlegenden Voraussetzungen gehören:

- sicheres Beherrschen der Rechtschreibung
- gute mündliche Ausdrucksfähigkeit
- gute mathematische Kenntnisse
- gutes Verständnis für Zahlen und Logik
- Englischkenntnisse

Außerdem sind von Vorteil:

- fundierte Kenntnisse in Datenverarbeitung und Informatik
- systematisches Denken und planvolles Vorgehen

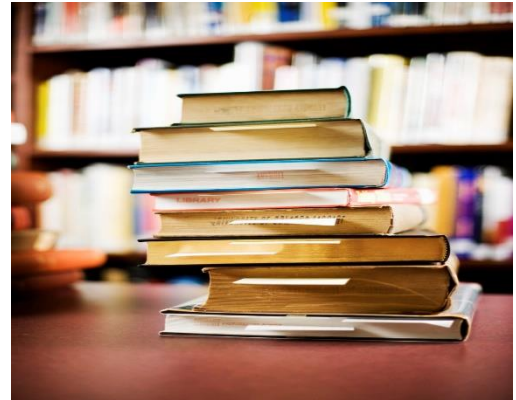
Lerninhalte

Die Grundlagen für die Lerninhalte zur Berufsausbildung sind in der Ausbildungsverordnung (siehe 1. Teil dieses Kapitels) geregelt und werden im Rahmenlehrplan und dem Ausbildungsrahmenlehrplan detailliert aufgeführt. Im der Rahmenlehrplan für Kaufleute für Digitalisierungsmanagement sind folgende zu erwerbenden Kenntnissen und Fähigkeiten festgelegt:

- 1. Das Unternehmen und die eigene Rolle im Betrieb beschreiben**
- 2. Arbeitsplätze nach Kundenwunsch ausstatten**
- 3. Clients in Netzwerke einbinden**
- 4. Schutzbedarfsanalyse im eigenen Arbeitsbereich durchführen**
- 5. Software zur Verwaltung von Daten anpassen**
- 6. Serviceanfragen bearbeiten**
- 7. Softwareprojekte durchführen**
- 8. Beschaffungsprozesse durchführen**
- 9. Netzwerkbasierte IT-Lösungen umsetzen**
- 10. Wertschöpfungsprozesse erfolgsorientiert steuern und preispolitische Maßnahmen ableiten**
- 11. Informationen und Daten aufbereiten**
- 12. Unternehmen digital weiterentwickeln**



„Moderne Technologie, die heute angewandt wird, kann morgen schon überholt sein.“



„Das eigene gegenwärtige Wissen hat eine Halbwertszeit von fünf Jahren.“

Weiterbildung ein Muss?!

Die beiden kurzen obigen Aussagen verdeutlichen, wie wichtig es ist, durch Weiterbildungen / Höherqualifizierungen die eigenen Kenntnisse und Fähigkeiten auf dem Laufenden zu halten bzw. zu erweitern. Weiterbildung wird immer mehr ein Mittel zur Gestaltung von Lebens- und Arbeitschancen, denn zusätzlich erworbene Qualifikationen machen berufliche Aufstiege leichter, helfen nach Pausen wie Arbeitslosigkeit oder Familienphase beim Wiedereinstieg und liefern fundiertes Wissen.

Dabei beschränken sich Qualifikationen nicht nur auf fachliches Wissen, auch soziale Kompetenz wie z.B. vernetztes Denken oder eigenverantwortliches Arbeiten sind heutzutage von Bedeutung. Viele Weiterbildungsinstitutionen greifen diesen Trend auf und bieten neben Seminaren aus den allgemein bekannten Bereichen wie z.B.:

- EDV
- Rechnungswesen
- Sprachen

auch Seminare zu Themen wie

- Teamarbeit, Führungs- und Innovationstechniken
- Rhetorik und Konfliktbewältigung
- Eigenmotivation
- Arbeits- und Zeitmanagement

an.

3. Kapitel Höherqualifizierungen in der Logistik

In diesem Kapitel geht es nicht um die oben kurz angerissenen, vielfältigen Angebote, die die Weiterbildungslandschaft bietet. Hier muss jeder selbst entscheiden, ob bestimmte Fertigkeiten oder Kenntnisse erworben, verbessert oder vertieft werden sollten, um sich im Berufsleben weiter zu entwickeln oder auf der Karriereleiter höher zu steigen.

In diesem Kapitel werden vorgestellt:

- **die Kompetenzstandards der European Logistics Association (ELA),**
- **Logistik affine „IHK-Geprüfte-Qualifizierungen“**
- **Ein kurzer Hinweis auf „Staatlich-Geprüfte-Qualifizierungen“.**

Diese drei Möglichkeiten vermitteln außerhalb einer akademischen Ausbildung fundierte Kenntnisse und tragen hervorragend dazu bei, sich in logistikspezifischen Bereichen weiter zu entwickeln / bilden.

Kompetenzstandards der European Logistics Association (ELA)

Die globalen, sich stetig verändernden Märkte mit weltumspannenden logistischen Netzwerken bringen mit sich, dass international anerkannte Standards für eine Aus- und Weiterbildung in der Logistik benötigt werden. Nicht zuletzt, damit eine Logistikausbildung zukünftig nicht allein schwerpunktmäßig an Hochschulen stattfindet, sondern vielschichtig ist, um auf möglichst allen Ebenen logistische Denkweisen in Unternehmen zu integrieren. Denn es macht keinen Sinn, wenn nur (akademische) Führungskräfte logistikkonform denken und handeln, und z.B. Lager- und / oder Verpackungskräfte für sie wichtige logis-tische Zusammenhänge nicht kennen bzw. entsprechende Kenntnisse nicht erwerben.

Ein optimales Logistiknetzwerk setzt nicht nur Kenntnisse der Zusammenhänge im Bereich strategischer und taktischer Planung, sondern auch bereichsübergreifender Abläufe auf verschiedenen Ebenen des logistischen Handelns voraus. Das hierzu notwendige berufliche Weiterbildungsangebot in der Logistik ist bislang nicht befriedigend. Verschiedenste Institutionen offerieren Angebote mit variierenden Schwerpunkten und Programmdauern von wenigen Stunden über mehrere Tage bis hin zu mehreren Wochen oder Monaten. Ein einheitliches und international anerkanntes Qualifizierungssystem bestand lange nicht. Vor diesem Hintergrund hat sich die European Logistics Association (ELA), der Dachverband der Logistikverbände in Europa, das Ziel gesetzt, einheitliche Standards zu generieren. Das Resultat sind Kompetenzstandards für die berufliche Aus- und Weiterbildung in der Logistik in Europa.

Zielsetzung der ELA Kompetenzstandards

Zu den Zielsetzungen der ELA Kompetenzstandards gehören:

- Die Verbesserung der beruflichen Kompetenz von Logistikern in Europa.
- Die Etablierung eines einheitlichen Profils für Logistiker.
- Die Unterstützung der Übertragbarkeit logistischer Fähigkeiten und Kompetenzen in Europa (und der Welt).
- Die Unterstützung von Arbeitgebern bei der Auswahl kompetenter Führungskräfte.
- Die Unterstützung von Führungskräften im Rahmen ihrer beruflichen Weiterentwicklung.
- Die Verbesserung der Effizienz logistischer Prozesse.
- Die Initiierung und Förderung systematischer Kompetenzentwicklungsprozesse.

Die drei Level von ELA

Für die Weiterbildung von Logistikbeschäftigten wurden im Rahmen von ELA auf Basis eines Kompetenzmodells **drei Ausbildungsebenen** entwickelt, die auf unterschiedliche Zielgruppen abgestellt sind und entsprechende Ausbildungsziele definieren.

1. Der **Junior-Level (EJLog)** richtet sich an das operative Personal im Logistikbereich, z.B. Beschäftigte in der Lagerleitung kleinerer Lager, Disposition und Softwareentwicklung. Hinzu kommen Führungskräfte aus anderen Bereichen, die im Bereich der Logistik Verantwortung übernehmen wollen.
Das **Lernziel** ist die Vermittlung von logistischem Grundwissen, das die Teilnehmenden in die Lage versetzt, die bisherige Funktion optimierter auszuführen.
2. Der **Senior-Level (ESLog)** richtet sich an Beschäftigte, die im Bereich der Gestaltung der Logistiksysteme, d.h. der logistischen Ablaufstrukturen und technisch-wirtschaftlichen Systemgestaltung, tätig sind. Hierzu gehören z.B. Logistikleitende, Bereichsleitende und Führungskräfte der mittleren und höheren Ebene mit logistischen Grundkenntnissen, die ihre praktischen Logistikerfahrungen ausbauen und vertiefen wollen.
Das **Lernziel** ist es, die Teilnehmenden zu befähigen, die Konzeptionisierung und Umsetzung von Logistikprojekten als Projektleitung durchzuführen.
3. Der **Excellence-Level (EMLog)** richtet sich an Logistikerinnen und Logistiker, die mindestens zwei Jahre Führungserfahrung mitbringen sowie der mittleren und höheren Führungsebene zuzuordnen sind. Dazu gehört beispielsweise die Logistikleitung oder Bereichsleitung, die im Bereich der Gestaltung von Logistiksystemen, also logistischen Ablaufstrukturen und technisch-wirtschaftlichen Systemgestaltungen, tätig ist.
Das **Lernziel** ist die Vermittlung von logistischem, auch aktuellem Spezialwissen aus allen Bereichen, das die Teilnehmenden in die Lage versetzt, ein optimiertes Bereichs- oder Firmenmanagement umzusetzen.

Die drei ELA-Level in der Übersicht

Level	Zielgruppe	Lernziele
Junior Level	Operatives Personal der Logistik <ul style="list-style-type: none">• Lagerleitung• Softwareentwicklung• potenzielle Führungskräfte	Verbesserung der Aufgabenerfüllung und Vorbereitung auf weiterführende Aufgaben
Senior Level	Führungskräfte der mittleren und höheren Ebene <ul style="list-style-type: none">• Logistikleitung• Bereichsleitung	Konzeption und Umsetzung von Logistikprojekten als Projektleitung
Excellence Level	Logistikspezialistinnen und -spezialisten <ul style="list-style-type: none">• Spitzenmanagement• Spitzenforschung• Management und Strategieberatung	Verbesserung des Bereichs- oder Firmenmanagements in der Logistik

Nutzen von ELA

Die ELA-Zertifizierung rückt Praxiserfahrene der Logistik in den Mittelpunkt. Dies bedeutet, dass für die Zertifizierung Praxiserfahrungen entsprechend der angestrebten Ebene notwendig sind. Anbetracht des häufig vorzufindenden Ausbildungsprofils der Zielgruppe wird eine Hochschulausbildung für den Erwerb eines ELA-Zertifikates nicht zwingend vorausgesetzt. Damit bietet ein ELA-Zertifikat engagierten und aufstrebenden Logistikbeschäftigten eine ideale Möglichkeit, sich nachweislich weiter zu qualifizieren und dies mit einem international anerkannten Zertifikat zu dokumentieren.

ELA-Aufbau in Deutschland

Die Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL) setzt zusammen mit ihrem Tochterunternehmen, der Deutschen Gesellschaft für Logistik (DGfL) mbH, die Zertifizierung nach den ELA-Kompetenzstandards in Deutschland um. Die Umsetzung und Überwachung des Systems obliegt dabei dem „Independent German Certification Board“ (IGCB). Dieses hat auf der Basis der europäischen Vorgaben ein modularisiertes Curriculum entwickelt, die Anforderungen für die Zertifikatsprüfungen erarbeitet sowie die Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit mit Weiterbildungseinrichtungen formuliert.

Weitere Informationen finden Sie auf der Webseite von ELA unter <https://www-elalog-eu>.

Resümee

Es ist absolut begrüßenswert, dass eine standardisierte Logistikweiterbildung auf euro-päischer Ebene ins Leben gerufen wurde. Allerdings ist diese Möglichkeit vielen noch unbekannt und wird noch nicht bundesweit angeboten. Es wird wahrscheinlich noch einige Zeit dauern bis Nachfrage und Angebot ein vorzeigbares Niveau erreichen, aber die ELA-Zertifizierung ist noch jung und „gut Ding braucht eben Weile“.

IHK-Geprüfte-Qualifizierungen

Eine gute Möglichkeit der Höherqualifizierung nach einer Ausbildung stellen die / der geprüfte Fachkauffrau / Fachkaufmann, Fachwirtin / Fachwirt oder Meisterin / Meister dar. Diese Qualifizierungen sind anspruchsvoll und durchaus eine Alternative zum Fach- oder Hochschulabschluss, denn das Niveau entspricht in etwa dem Abschluss „Bachelor“ bei einem Studium. Außerdem sind diese Qualifizierungen vielseitig anerkannt und können berufsbegleitend absolviert werden.

Die genannten Qualifikationen werden durch eine Prüfung vor der IHK nachgewiesen. Die Prüfungen sind jeweils durch Verordnungen des Bundes auf der Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelt.

Vorausgesetzt werden in der Regel:

- eine entsprechende Berufsausbildung und
- eine mehrjährige einschlägige Berufspraxis.

Die Prüfungen sind sehr anspruchsvoll und eine gute Vorbereitung ist somit ein Muss. Hierzu bietet sich eine Vollzeit- oder berufsbegleitende Weiterbildung an, die je nach gewählter Qualifizierung und Bildungsträger zwischen 200 und über 1.200 Unterrichtsstunden dauern kann. Diese „Prüfungsvorbereitungslehrgänge“ werden von verschiedenen Einrichtungen angeboten, zum Teil als Fernstudien.

Fördermöglichkeiten für diese Qualifizierungen bestehen z.B. über das Meister-Bafög, das für Maßnahmen von mindestens 400 Stunden greift. Weitere Informationen hierzu befinden sich unter www.meister-bafog.de.

Die / der Fachkauffrau / Fachkaufmann, Fachwirtin / Fachwirt und Meisterin / Meister sind Führungskräfte mit Berufserfahrung, erweiterten und vertieften Kenntnissen in ihrem Arbeitsbereich sowie Kenntnissen in betriebswirtschaftlichen Zusammenhängen.

- **Fachkauffrau** und **Fachkaufmann** zeichnen sich durch umfassende Sachkompetenz in einem betrieblichen Funktionsbereich sowie durch organisatorisches, methodisches und dispoitives Wissen aus.
- **Fachwirtin** und **Fachwirt** sind eher Branchenspezialisten. Sie können innerbetriebliche Zusammenhänge und gesamtwirtschaftliche Abhängigkeiten beurteilen. Als Allrounder sind sie für Fach- und Führungsaufgaben in kleinen und mittleren Unternehmen geeignet.
- **Meisterin** und **Meister** haben außer ihrer fachlichen Aufgaben, etwa als kompetente Werkstattleitung oder als Verantwortliche für den reibungslosen Ablauf der Produktion und die Qualität der Produkte, auch eine besondere Personalverantwortung, etwa als

Bindeglied zwischen Betriebsleitung und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ihre besondere Verantwortung gilt dem Arbeitsschutz und der Unfallverhütung

Qualifizierungen mit Logistikbezug

Da nicht alle IHK-Geprüften-Qualifizierungen einen Bezug zur Logistik haben, werden nachfolgend nur Logistik affine detailliert vorgestellt. Dies sind:

- Fachkauffrau / Fachkaufmann für Außenwirtschaft
- Fachkauffrau / Fachkaufmann Einkauf und Logistik
- Handelsfachwirtin / Handelsfachwirt
- Meisterin / Meister für Kraftverkehr
- Meisterin / Meister für Kreislauf- und Abfallwirtschaft
- Meisterin / Meister für Lagerwirtschaft
- Fachwirtin / Fachwirt für Güterverkehr und Logistik

Wie werden die Qualifizierungen dargestellt?

Die Vorstellung der sieben Höherqualifizierungen erfolgt immer nach dem gleichen Prinzip mit den Punkten:

- Tätigkeiten und Aufgaben
- Qualifizierungsdauer und Kosten
- Prüfungsvoraussetzungen
- Prüfungsbereiche
- Prüfungsmodalitäten

und können hierdurch gut miteinander verglichen werden.

Aufgrund zum Teil ähnlicher oder sogar identischer Lerninhalte, insbesondere im betriebswirtschaftlichen Bereich und bei der Personalführung, lassen sich Wiederholungen leider nicht vermeiden.

Die Prüfungsverordnungen zu diesen sieben Höherqualifizierungen sind am Ende dieses Kapitels in alphabetischer Reihenfolge als Anhang beigefügt.

Fachkauffrau / Fachkaufmann für Außenwirtschaft

Tätigkeiten und Aufgaben

Fachkaufleute für Außenwirtschaft sind auf der Ebene des mittleren Managements in allen Bereichen der Wirtschaft tätig, die in irgendeiner Weise im Bereich Außenwirtschaft engagiert sind. Dies können Handels-, Industrie- oder Dienstleistungs- und natürlich Logistikunternehmen sein. Sie arbeiten sowohl im Im- oder Export als auch in anderen Fachabteilungen, die mit Außenhandel zu tun haben. Darüber hinaus können sie auch im Ausland tätig sein, etwa in Auslandsniederlassungen von Unternehmen.

Gemäß der Prüfungsverordnung müssen Fachkaufleute für Außenwirtschaft eigenständig und verantwortlich folgende Aufgaben wahrnehmen können:

- Import-, Export- und Transithandelsgeschäfte anbahnen und abwickeln
- Vorschläge und Entscheidungshilfen zur Unternehmenspolitik im Bereich der außenwirtschaftlichen Aktivitäten entwickeln
- Kooperationen mit Außenhandelsunternehmen vorbereiten, Vertriebs- und Importorganisationen im In- und Ausland aufbauen
- Auslandsmarketing planen und durchführen
- Führungsaufgaben wahrnehmen.

Qualifizierungsdauer und Kosten

Fachkauffrau bzw. Fachkaufmann für Außenwirtschaft ist eine auf der Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung und schließt mit einer IHK-Prüfung ab. Die Prüfungsvorbereitungslehrgänge werden von Bildungsträgern aber auch zum Teil von IHK selbst angeboten. Es besteht keine Pflicht zur Teilnahme an einem Vorbereitungslehrgang, aber aufgrund der nachzuweisenden Kenntnisse empfiehlt sich eine Teilnahme auf jeden Fall.

Die Lehrgänge umfassen je nach Anbieter zwischen 200 und 550 Stunden und dauern zwischen 6 Monaten und 2 Jahren. Sie finden in der Regel berufsbegleitend in Teilzeit oder auf Wochenendseminaren statt. Die Lehrgangskosten liegen zwischen 1.800 und 3.200 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Prüfungsvoraussetzungen

Um zur Prüfung zugelassen zu werden, muss eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem anerkannten dreijährigen kaufmännischen oder verwaltenden Ausbildungsberuf und danach eine mindestens einjährige einschlägige Berufspraxis
- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem anerkannten zweijährigen kaufmännischen oder verwaltenden Ausbildungsberuf und danach eine mindestens zweijährige einschlägige Berufspraxis
- eine mindestens fünfjährige einschlägige Berufspraxis

Zur Prüfung kann auch zugelassen werden, wer glaubhaft machen kann, die entsprechenden Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen auf andere Weise erworben zu haben.

Prüfungsbereiche

Die Prüfung für Fachkaufleute für Außenwirtschaft umfasst die in der Tabelle aufgeführten Qualifikationsbereiche mit den jeweiligen Unterpunkten.

Qualifikationsbereiche	Unterpunkte
Außenwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aspekte	Volkswirtschaftliche Einflussfaktoren und Zusammenhänge
	Wirtschaftspolitik
	Außenwirtschaftssysteme
	Grundzüge des Weltwährungssystems
	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung
	Organisationen im Welthandel sowie internationale Zusammenschlüsse und Vereinbarungen
Recht im Außenhandel	Außenwirtschaftsrelevante Rechtsbestimmungen
	Recht des grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs
	EG-Recht
	Internationales Privatrecht
	Vertragsgestaltung

Unternehmen und Außenwirtschaft	Unternehmensspezifische Umsetzung außenwirtschaftlicher Aktivitäten
	Geschäftsformen in der Außenwirtschaft
	Internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit
	Vertriebsformen bei der Ausfuhr
	Bezugsformen bei der Einfuhr
	Dienstleistungen des Außenhandels
	Betriebswirtschaft, Controlling und Qualitätsmanagement
	Instrumente der Personalführung einschließlich arbeitsrechtlicher Aspekte
Internationales Marketing	Strategisches Export-Marketing
	Marktforschung
	Marketing Mix
	Bewertung und Korrektur der Marketingkonzeption
Im- und Exportabwicklung	Kalkulation
	Finanzierung
	Zahlungsverkehr
	Risikoabsicherung
	Zoll-, Devisen-, Steuer- und gewerberechtliche Bestimmungen
Kommunikation und Organisation	Projektmanagement
	Interkulturelle Kommunikation
	Moderations- und Präsentationstechniken

Prüfungsmodalitäten

Die Prüfung besteht in der Regel aus zwei schriftlichen und einer mündlichen Prüfung, die sich wie folgt gliedern:

Qualifikationsbereiche	Prüfungsdauer
Außenwirtschaftliche und volkswirtschaftliche Aspekte	in der Regel 60 Minuten
Recht im Außenhandel	in der Regel 90 Minuten
Die schriftliche Bearbeitungsdauer dieser zwei Bereiche beträgt insgesamt jedoch höchstens 180 Minuten.	
Unternehmen und Außenwirtschaft	in der Regel 90 Minuten
Internationales Marketing	in der Regel 60 Minuten
Im- und Exportabwicklung	in der Regel 180 Minuten
Die schriftliche Bearbeitungsdauer dieser drei Bereiche beträgt insgesamt jedoch höchstens 360 Minuten.	
Kommunikation und Organisation	wird mündlich geprüft
Die mündliche Prüfung gliedert sich in eine Präsentation sowie ein Fachgespräch und dauert 30 Minuten.	

Fachkauffrau / Fachkaufmann Einkauf und Logistik

Tätigkeiten und Aufgaben

Fachkauffleute Einkauf und Logistik sind Führungskräfte der mittleren Ebene. Sie planen, steuern und disponieren Einkaufs- und Logistikprozesse in Unternehmen aller Branchen, insbesondere aber in Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen. Sie sind häufig in den Bereichen Spedition, Umschlag und Lagerwirtschaft, Eisenbahn- oder Linienflugverkehr sowie See- und Küstenschifffahrt tätig, aber auch in Unternehmen anderer Wirtschaftsbereiche, in denen der Einkauf von Waren und / oder Dienstleistungen zu planen und steuern ist.

Gemäß der Prüfungsverordnung müssen Fachkauffleute für Einkauf und Logistik eigenständig und verantwortlich folgende Aufgaben wahrnehmen können:

- Planen, Steuern und Disponieren in Einkaufs- und Logistikprozessen
- Einkaufsmarketing durchführen, Lieferantenbeziehungen gestalten, Verhandlungen führen sowie Verträge abschließen
- Entwickeln und Umsetzen logistischer Konzepte einschließlich strategischer Analysen der logistischen Kette im Unternehmen
- Mitarbeiterführung sowie Umsetzen des Team- und Projektmanagements
- Realisieren des Controllings und Qualitätsmanagements in Einkauf und Logistik.

Qualifizierungsdauer und Kosten

Fachkauffrau bzw. Fachkaufmann Einkauf und Logistik ist eine auf der Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung und schließt mit einer IHK-Prüfung ab. Die Prüfungsvorbereitungslehrgänge werden von Bildungsträgern aber auch zum Teil von IHK selbst angeboten. Es besteht keine Pflicht zur Teilnahme an einem Vorbereitungslehrgang, aber aufgrund der nachzuweisenden Kenntnisse empfiehlt sich eine Teilnahme auf jeden Fall.

Die Qualifizierung umfasst je nach Bildungsträger zwischen 200 und 600 Stunden und dauert dementsprechend zwischen 6 Monaten und 2 Jahren. Die Lehrgänge finden in der Regel berufsbegleitend in Teilzeit oder auf Wochenendseminaren statt. Die Lehrgangskosten liegen zwischen 2.000 und 3.500 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Prüfungsvoraussetzungen

Für die Zulassung zur Prüfung muss eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem anerkannten kaufmännischen Ausbildungsberuf und danach eine mindestens zweijährige einschlägige Berufspraxis in Einkauf oder Logistik
- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem anderen anerkannten Ausbildungsberuf und danach eine mindestens dreijährige einschlägige Berufspraxis in Einkauf oder Logistik
- eine mindestens fünfjährige einschlägige Berufspraxis in Einkauf oder Logistik.

Zur Prüfung kann auch zugelassen werden, wer glaubhaft machen kann, die entsprechenden Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen auf andere Weise erworben zu haben.

Prüfungsbereiche

Die Prüfung für Fachkaufleute für Einkauf und Logistik umfasst die in der folgenden aufgeführten Qualifikationsbereiche mit den jeweiligen Unterpunkten.

3. Kapitel Höherqualifizierungen in der Logistik

Qualifikationsbereiche	Unterpunkte
Handlungsübergreifende Qualifikationen	
Einkaufspolitik und Einkaufsmarketing	Einkaufspolitik
	Einkaufsmarketing
	Einkaufsorganisation
Logistik und Logistikstrategien	Lagerwirtschaft und Transport im Unternehmen
	Strategische Analysen der logistischen Kette
Betriebswirtschaftliche Steuerung sowie Qualitätsmanagement	Planung, Steuerung und Disposition, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnik
	Kostenrechnung und Controlling
	Qualitätsmanagement
Rechtliche Gestaltung	Rechtsgrundlagen
	Vertragsrecht
	Vertrags- und Leistungsstörungen
	Elektronischer Geschäftsverkehr und rechtliche Entwicklung
Personalführung	Unternehmensziele und Unternehmensorganisation
	Moderation und Präsentation
	Team- und Projektmanagement
Handlungsspezifische Qualifikationen	
Einkauf	Einkaufsstrategien / Beschaffungsmarketing
	Einkaufsvorbereitung / Einkaufsabwicklung
	Preis- und Wertanalyse
	Einkaufsverhandlungen / Einkaufsverträge einschließlich besonderer Verträge
	Einkaufscontrolling
Logistik	Materialplanung / Bedarfsermittlung
	Wareneingang / Qualitätskontrolle
	Lagerwirtschaft, -steuerung und -verwaltung
	Transport / -verträge, Logistikcontrolling

Prüfungsmodalitäten

3. Kapitel Höherqualifizierungen in der Logistik

Die Prüfung besteht in der Regel aus zwei schriftlichen und einer mündlichen Prüfung, die sich wie folgt gliedern:

Qualifikationsbereiche	Prüfungsdauer
Einkaufspolitik und Einkaufsmarketing	höchstens 90 Minuten
Logistik und Logistikstrategien	höchstens 90 Minuten
Betriebswirtschaftliche Steuerung sowie Qualitätsmanagement	höchstens 90 Minuten
Rechtliche Gestaltung	höchstens 90 Minuten
Die schriftliche Bearbeitungsdauer dieser vier Bereiche soll insgesamt jedoch höchstens 320 Minuten.	
Einkauf oder Logistik (In diesem Prüfungsteil kann zwischen den zwei Prüfungsbereichen gewählt werden.)	mindesten 120, höchstens 150 Minuten
Personalführung	wird mündlich geprüft
Die mündliche Prüfungszeit beträgt höchstens 30 Minuten, wobei sachgerechte Präsentationstechniken eingesetzt werden können.	

Handelsfachwirtin / Handelsfachwirt

Tätigkeiten und Aufgaben

Handelsfachwirtinnen und Handelsfachwirte sind Generalisten, die in allen betrieblichen Funktionen des Handels einsetzbar sind. Die Herausforderungen durch die Globalisierung und den europäischen Binnenmarkt, aber auch neue Technologien, machen ein spezielles und fundiertes Wissen der Führungskräfte notwendig.

Der gesamte Prozess vom Wareneinkauf bis zum Verkauf muss immer mehr unter rationalen Gesichtspunkten organisiert sein. Dabei werden Erkenntnisse aus der Handelsbetriebslehre mit hoher Praxisrelevanz umgesetzt. Handelsfachwirtinnen und Handelsfachwirte planen, steuern, realisieren und kontrollieren handelspezifische Aufgaben im Einzel-, Groß- und Außenhandel und in Logistikunternehmen. Dazu werden betriebswirtschaftliche und personalwirtschaftliche Steuerungsinstrumente benötigt.

Gemäß der Prüfungsverordnung muss eine geprüfte Handelsfachwirtin bzw. ein geprüfter Handelsfachwirt eigenständig und verantwortlich folgende Aufgaben wahrnehmen können:

- qualifizierte Handels- und Dienstleistungsaufgaben ausüben, rechtliche Vorschriften berücksichtigen
- Organisations- und Führungsaufgaben übernehmen; unternehmerische Kompetenzen einsetzen, die die Befähigung zur Gründung oder Übernahme eines Unternehmens beinhalten können
- kundenorientierte und wirtschaftliche Konzepte und Lösungen zu den wesentlichen Bereichen eines Handelsunternehmens erarbeiten, veränderte Strukturen der Arbeitsorganisation, Methoden der Organisationsentwicklung und technisch-organisatorische Veränderungen beachten und anwenden
- Qualitätsmanagement steuern und weiterentwickeln
- Marketingkonzepte entwerfen, planen, umsetzen und auswerten
- handelsrelevante Marktentwicklungen beurteilen
- moderne Informations- und Kommunikationstechniken einsetzen und nutzen
- Führungsgrundsätze bei der Wahrnehmung von Führungs- und Qualifizierungsaufgaben zielorientiert anwenden
- kunden- und dienstleistungsorientiert kommunizieren und kooperieren

Qualifizierungsdauer und Kosten

Handelsfachwirtin bzw. Handelsfachwirt ist eine auf der Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung und schließt mit einer IHK-Prüfung ab. Die Prüfungsvorbereitungslehrgänge werden von Bildungsträgern aber auch zum Teil von IHK selbst angeboten. Es besteht keine Pflicht zur Teilnahme an einem Vorbereitungslehrgang, aber aufgrund der nachzuweisenden Kenntnisse empfiehlt sich eine Teilnahme auf jeden Fall.

Die Ausbildung umfasst je nach Bildungsträger zwischen 280 und 630 Stunden und dauert dementsprechend zwischen 6 Monaten und 2 Jahren. Die Lehrgänge finden in der Regel berufsbegleitend in Teilzeit oder auf Wochenendseminaren statt, aber es werden auch Blockseminare angeboten. Die Lehrgangskosten liegen zwischen 1.500. und 3.600 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Prüfungsvoraussetzungen

Um zur Prüfung zugelassen zu werden, muss eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem anerkannten dreijährigen kaufmännischen Ausbildungsberuf im Handel und danach eine mindestens einjährige einschlägige Berufspraxis,
- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung zum Verkäufer oder in einem anderen anerkannten Ausbildungsberuf und danach eine mindestens zweijährige einschlägige Berufspraxis oder
- eine mindestens fünfjährige einschlägige Berufspraxis.

Zur Prüfung kann auch zugelassen werden, wer glaubhaft machen kann, die entsprechenden Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen auf andere Weise erworben zu haben.

Prüfungsbereiche

Die Prüfung für Handelsfachwirtinnen bzw. Handelsfachwirte umfasst die in der Tabelle aufgeführten Qualifikationsbereiche mit den jeweiligen Unterpunkten.

Qualifikationsbereiche	Unterpunkte
Unternehmensführung und -steuerung	Planung von Selbstständigkeit, Entwickeln einer Geschäftsidee, Erstellen eines Businessplans
	Besonderheiten der Übernahme
	persönliche und fachliche Eignung zur unternehmerischen Selbstständigkeit
	Voraussetzungen und Rahmenbedingungen, Chancen und Risiken von unternehmerischer Selbstständigkeit
	Managementaufgaben, Finanzierung und Unternehmensorganisation
	angewandte Kosten- und Leistungsrechnung
	Controllinginstrumente und ihr Zusammenwirken
	rechtliche Grundlagen, Begriffe und anwendungsbezogene Beispiele bei Gründung und Führung eines Unternehmens
	Qualitätsmanagement und Umweltmanagement
Handelsmarketing	Handelsentwicklungen und Kooperationen
	Marktanalyse, Marktstrategien, Standortmarketing, Zielgruppenmarketing Zusammenwirken der Marketinginstrumente
	Sortimentssteuerung, Verkaufskonzepte und Servicepolitik
	Gestaltung von Verkaufsflächen (Visual Merchandising), Warenpräsentation, Verkaufsförderung, Werbung, Werbeerfolgskontrolle
	Öffentlichkeitsarbeit
	E-Commerce, E-Business
	Controlling und Wettbewerbsrecht
Führung und Personalmanagement	Führungsgrundsätze und Führungsmethoden
	psychologische Grundlagen zur Führung, Zusammenarbeit und Kommunikation, Beurteilungsgrundsätze, Konfliktmanagement
	Personalpolitik, Personalbedarfs-, Personalkosten- und Personaleinsatzplanung, Personalmarketing

	Organisations- und Personalentwicklung
	Entgeltsysteme und Controlling
	Planung und Steuerung von Arbeits- und Projektgruppen
	ausgewählte arbeitsrechtliche Bestimmungen
	Moderations- und Präsentationstechniken
Volkswirtschaft für die Handelspraxis	Markt und Preis
	Wettbewerb
	Wachstum und Konjunktur
	wirtschaftspolitische Steuerungsinstrumente
	Außenwirtschaft
Beschaffung und Logistik	Beschaffungspolitik, E-Business
	kundenbezogene Gestaltung des Waren- und Datenflusses (Efficient Consumer Response)
	effizientes Management der Wertschöpfungskette (Supply Chain Management)
	Transport- und Lagerwirtschaft
	Controlling
	relevante Rechtsbestimmungen
	Entsorgung
Handelsmarketing und Vertrieb	Vertriebs- und Sortimentsstrategien, Flächenoptimierung
	Auswirkungen von Kundenbedürfnissen und Kundenverhalten auf Beschaffungsprozesse
	Preis- und Konditionenpolitik
	Controlling
	Verhandlungsstrategien
	spezielle Aspekte des Wettbewerbs- und Markenrechts, des Verbraucherschutzes und des öffentlichen Bau- und Planungsrecht
Handelslogistik	Planung, Steuerung, Kontrolle und Optimierung von Prozessen und Abläufen
	Investitionsplanung
	Controlling
	spezifische Bedingungen bei der Warenanlieferung und -lagerung
	Transportsteuerung

	Versicherungen
	spezielle rechtliche Vorschriften
Außenhandel	Anbahnung von Außenhandelsgeschäften
	Quellen zur Beratung und Unterstützung im Außenhandel
	Außenhandelsrisiken und Geschäfte zur Risikominderung
	spezielle rechtliche Aspekte für den Außenhandel
	Transport und Lagerung, Zertifizierung und Versicherungen
	Zahlungsverkehr, Zahlungsbedingungen und Finanzierung von Außenhandelsgeschäften
	Zölle und Verbrauchssteuern, Handelshemmnisse und Organisationen zur Förderung des Handels
Mitarbeiterführung und Qualifizierung	Zeit- und Selbstmanagement
	individuelle Mitarbeiterförderung und -entwicklung
	Mitarbeiterbesprechungen, Kritik-, Beurteilungs-, Förder- und Zielvereinbarungsgespräche
	Planung und Organisation von Qualifizierungsmaßnahmen
	Auswahl und Einstellung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
	Qualifizierung am Arbeitsplatz
	Förderung von Lernprozessen, methodische und didaktische Aspekte
	Personalkosten und -leistung

Prüfungsmodalitäten

Die Prüfung besteht in der Regel aus mindestens zwei schriftlichen und einer mündlichen Prüfung, die sich wie folgt gliedern:

Qualifikationsbereiche	Prüfungsdauer
Unternehmensführung und -steuerung	90 bis 120 Minuten
Handelsmarketing	60 bis 90 Minuten
Führung und Personalmanagement	60 bis 90 Minuten
Volkswirtschaft für die Handelspraxis	45 bis 60 Minuten
Beschaffung und Logistik	60 bis 90 Minuten
Aus den folgenden vier Bereichen kann ein Prüfungsbereich ausgewählt werden.	
Handelsmarketing und Vertrieb	60 bis 90 Minuten
Handelslogistik	60 bis 90 Minuten
Außenhandel	60 bis 90 Minuten
Mitarbeiterführung und Qualifizierung	60 bis 90 Minuten
Die mündliche Prüfung gliedert sich in eine Präsentation sowie ein Fachgespräch, sie muss sich auf mindestens zwei Qualifikationsbereiche beziehen und dauert 30 Minuten.	

Meisterin / Meister für Kraftverkehr

Tätigkeiten und Aufgaben

Kraftverkehrsmeisterinnen und Kraftverkehrsmeister sind in ihrem Bereich Führungskräfte und werden häufig in den Bereich Disposition, Fuhrpark- oder Werkstattleitung eingesetzt. Sie sind handwerklich geschickt, verfügen über betriebswirtschaftliche Kenntnisse und koordinieren den Einsatz von Beschäftigten sowie Betriebsmitteln. Im Logistikbereich sind sie am häufigsten in Speditionen und bei großen Logistikdienstleistern zu finden.

Zu ihren vielfältigen Aufgaben gehören laut Prüfungsordnung:

- bei der Planung und Einrichtung der Betriebsmittel mitwirken
- Beschäftigte einarbeiten und einteilen
- Kostenentwicklung sowie Arbeitsleistung überwachen
- ein- und ausgehende Beförderungsmittel und -güter kontrollieren
- auf eine reibungslose Zusammenarbeit im Betriebsablauf hinwirken
- mit anderen Betriebseinheiten zusammenarbeiten
- erforderliche Maßnahmen des Arbeitsschutzes durchführen

Qualifizierungsdauer und Kosten

Kraftverkehrsmeisterin bzw. Kraftverkehrsmeister ist eine auf der Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung und schließt mit einer IHK-Prüfung ab. Die Prüfungsvorbereitungslehrgänge werden von Bildungsträgern aber auch zum Teil von IHK selbst angeboten. Es besteht keine Pflicht zur Teilnahme an einem Vorbereitungslehrgang, aber aufgrund der nachzuweisenden Kenntnisse empfiehlt sich eine Teilnahme auf jeden Fall.

Die Lehrgänge umfassen je nach Anbieter zwischen 950 und 1.060 Stunden und dauern dementsprechend zwischen 6 Monaten in Vollzeit und 31 Monaten berufsbegleitend in Teilzeit oder auf Wochenendseminaren. Die Lehrgangskosten liegen zwischen 4.000 und 4.500 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Prüfungsvoraussetzungen

Für die Zulassung zur Prüfung muss eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung als Berufskraftfahrer und danach eine mindestens zweijährige einschlägige Berufspraxis
- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem sonstigen anerkannten Ausbildungsberuf und danach eine mindestens dreijährige einschlägige Berufspraxis
- eine mindestens sechsjährige einschlägige Berufspraxis

Zur Prüfung kann auch zugelassen werden, wer glaubhaft machen kann, dass er entsprechende Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen auf andere Weise erworben hat.

Prüfungsbereiche

In der Prüfung für Kraftverkehrsmeisterinnen und Kraftverkehrsmeister werden die in der Tabelle aufgeführten Qualifikationsbereiche mit den jeweiligen Unterpunkten geprüft.

Qualifikationsbereiche	Unterpunkte
Grundlagen für kostenbewusstes Handeln	Volkswirtschaftslehre
	Betriebswirtschaftslehre
Grundlagen für rechtsbewusstes Handeln	Grundrechte, Gesetzgebung, Rechtsprechung
	Arbeits- und Sozialrecht
	Umweltschutzrecht
Grundlagen für die Zusammenarbeit im Betrieb	Grundlagen des Sozialverhaltens der Menschen
	Einflüsse des Betriebs auf das Sozialverhalten
	Einflüsse der/des Kraftverkehrsmeisterin/Kraftverkehrsmeisters auf die Zusammenarbeit im Betrieb
Mathematische und naturwissenschaftliche Grundlagen	Grundkenntnisse über Zahlensysteme und deren Aufbau
	Rechnen mit Größengleichungen, Zahlenwertgleichungen und Einheitengleichungen
	Berechnen technischer Größen unter Anwendung der Winkelfunktionen
	Berechnen von Kräften, Momenten, Arbeit, Leistung und Wirkungsgrad
	Grundkenntnisse über die Zusammenhänge von Strom, Spannung und elektrischem Widerstand
	Grundkenntnisse über die Zusammenhänge von Temperatur, Wärmemenge, Wärmedehnung und Wärmeverlust
	Grundkenntnisse aus der Statistik
Rechtsvorschriften im Straßenverkehr	Verkehrsrechtliche Bestimmungen und Vorschriften
	beförderungsrechtliche Bestimmungen und Vorschriften
	arbeits- und sozialrechtliche Bestimmungen und Vorschriften für das Fahrpersonal
	haftungs- und versicherungsrechtliche Bestimmungen und Vorschriften
	Schadensbeweissicherung und Schadensmeldung
Verkehrsbetrieb	Kostenrechnung

	Beschaffungsplanung
	Anlagenbewirtschaftung
	Beförderungsvorbereitung
	betriebsübergreifende Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger einschließlich Verkehrshilfsgerätschaften
	Technische Kommunikation
Verkehrsbetriebstechnik	Fahrzeuge und Züge
	Technische Einrichtungen, insbesondere der Reparaturwerkstatt des Betriebshofs, der Lagerung und des Umschlags
	Arbeitssicherheit im Betrieb
	Vorschriften, Verhaltensanleitungen und Besonderheiten bei Übernahme, Beförderung und Lagerung von Gefahrgut
Verkehrssicherheit	Grundlagen der Fahrphysik
	Grundformen und Eigenarten typischer Bewegungs- und Verkehrsabläufe
	Umweltkunde
	physische und psychische Einflüsse und deren Auswirkungen auf das Verhalten im Straßenverkehr
Berufs- und arbeitspädagogische Qualifikationen	Allgemeine Grundlagen
	Planung der Ausbildung
	Mitwirkung bei der Einstellung von Auszubildenden
	Ausbildung am Arbeitsplatz
	Förderung des Lernprozesses
	Ausbildung in der Gruppe
	Abschluss der Ausbildung

Prüfungsmodalitäten

Die Prüfung besteht in der Regel aus mindestens zwei schriftlichen und zwei mündlichen Prüfungen, die sich wie folgt gliedern:

Qualifikationsbereiche	Prüfungsdauer
Grundlagen für kostenbewusstes Handeln	mindestens 120 Minuten
Grundlagen für rechtsbewusstes Handeln	mindestens 60 Minuten
Grundlagen für die Zusammenarbeit im Betrieb	mindestens 90 Minuten
Die schriftliche Bearbeitungsdauer dieser drei Bereiche beträgt insgesamt jedoch höchstens sechs Stunden.	
1. mündliche Prüfung: Grundlagen für die Zusammenarbeit im Betrieb	bis 30 Minuten
eventuelle 2. mündliche Prüfung in den beiden zuerst genannten Bereichen (Auf Antrag des Prüfungsteilnehmenden oder nach Ermessen des Prüfungsausschusses, wenn dies für das Bestehen der Prüfung oder für die eindeutige Beurteilung der Prüfungsleistung von wesentlicher Bedeutung ist.)	bis 20 Minuten
Mathematische und naturwissenschaftliche Grundlagen	mindestens 60 Minuten
Rechtsvorschriften im Straßenverkehr	mindestens 60 Minuten
Verkehrsbetrieb	mindestens 90 Minuten
Verkehrsbetriebstechnik	mindestens 120 Minuten
Verkehrssicherheit	mindestens 60 Minuten
Die schriftliche Bearbeitungsdauer dieser fünf Bereiche beträgt insgesamt jedoch höchstens acht Stunden.	
eventuelle mündliche Prüfung (Auf Antrag des Prüfungsteilnehmenden oder nach Ermessen des Prüfungsausschusses, wenn dies für das Bestehen der Prüfung oder für die eindeutige Beurteilung der Prüfungsleistung von wesentlicher Bedeutung ist.)	bis 30 Minuten
Berufs- und arbeitspädagogischer Teil	bis 180 Minuten
Die mündliche Prüfung gliedert sich in eine Präsentation oder praktischen Durchführung einer vom Prüfungsteilnehmenden auszuwählenden Ausbildungseinheit sowie einem Prüfungsgespräch und dauert 30 Minuten.	

Meisterin / Meister für Kreislauf- und Abfallwirtschaft

Tätigkeiten und Aufgaben

Meisterinnen und Meister für Kreislauf- und Abfallwirtschaft sind befähigt, in privaten und öffentlichen Unternehmen unterschiedlicher Größe und Branchenzugehörigkeit sowie in verschiedenen Bereichen und Tätigkeitsfeldern eines Unternehmens Sach-, Organisations- und Führungsaufgaben wahrzunehmen. Sie sind häufig bei städtischen Unternehmen tätig, aber auch in Logistikunternehmen, die sich auf Kreislauf- und Abfallwirtschaft spezialisiert haben.

Gemäß der Prüfungsverordnung müssen Meisterinnen und Meister für Kreislauf- und Abfallwirtschaft eigenständig und verantwortlich folgende Aufgaben wahrnehmen können:

- betriebliche Aufgabenstellungen unter Berücksichtigung technischer, personeller, sozialer, rechtlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen planen und organisieren
- Stoffströme, der Anlagentechniken und Steuern der Prozessabläufe sowie der logistischen Vorgänge im Rahmen der umweltrelevanten und sonstigen betrieblichen Vorgaben überwachen
- Maßnahmen zur Vermeidung und Behebung von Betriebsstörungen und Instandhalten der Anlagen und Einrichtungen unter Berücksichtigung der sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Aspekte durchführen
- Einhaltung der Arbeitssicherheits-, Umwelt- und Gesundheitsvorschriften in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachkräften gewährleisten
- Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Sinne der Unternehmensziele führen
- Maßnahmen zur Erreichung der Qualitätsmanagementziele durchführen

Qualifizierungsdauer und Kosten

Meisterin bzw. Meister für Kreislauf- und Abfallwirtschaft ist eine auf der Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung und schließt mit einer IHK-Prüfung ab. Die Prüfungsvorbereitungslehrgänge werden von Bildungsträgern aber auch zum Teil von IHK selbst angeboten. Es besteht keine Pflicht zur Teilnahme an einem Vorbereitungslehrgang aber aufgrund der nachzuweisenden Kenntnisse empfiehlt sich eine Teilnahme auf jeden Fall.

Die Lehrgänge umfassen je nach Anbieter 9 Monaten in Vollzeit und 33 Monaten Berufs begleitend in Teilzeit oder auf Wochenendseminaren. Die Lehrgangskosten liegen zwischen 5.000 und 6.200 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Prüfungsvoraussetzungen

Für die Zulassung zum **Prüfungsteil I.** „Grundlegende Qualifikationen“ muss eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung zur Fachkraft für Kreislauf- und Abfallwirtschaft zur Ver- und Entsorgerin / zum Ver- und Entsorger und danach eine mindestens einjährige einschlägige Berufspraxis
- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem sonstigen anerkannten Ausbildungsberuf und danach eine mindestens zweijährige Berufspraxis
- eine mindestens fünfjährige Berufspraxis

Zur Prüfung kann auch zugelassen werden, wer glaubhaft machen kann, dass er entsprechende Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen auf andere Weise erworben hat.

Um zum **Prüfungsteil II.** „Handlungsspezifische Qualifikationen“ zugelassen zu werden, muss folgendes nachgewiesen werden:

- Das Ablegen des Prüfungsteils „Grundlegende Qualifikationen“ darf nicht länger als fünf Jahre zurückliegen und mindestens ein weiteres Jahr Berufspraxis nach der Prüfung „Grundlegende Qualifikation“.

Prüfungsbereiche

Die Prüfung für Meisterinnen bzw. Meister für Kreislauf- und Abfallwirtschaft umfasst die in den beiden Tabellen aufgeführten Qualifikationsbereiche mit den jeweiligen Unterpunkten.

Prüfungsteil I. „Grundlegende Qualifikationen“

Qualifikationsbereiche	Unterpunkte
Rechtsbewusstes Handeln	Arbeits- und Sozialrecht, Mitbestimmung
	Umweltrecht
	wirtschaftsrechtliche Vorschriften und Bestimmungen sowie Datenschutz
Betriebswirtschaftliches Handeln	ökonomischen Handlungsprinzipien unter Einbeziehung volkswirtschaftlicher Zusammenhänge und sozialer Wirkungen
	Grundsätze betrieblicher Aufbau- und Ablauforganisation
	Organisationsentwicklung
	Methoden der Entgeltfindung und der kontinuierlichen betrieblichen Verbesserung
	Kostenrechnung
Anwenden von Methoden der Information, Kommunikation und Planung	Betriebs-, Produkt- und Prozessdaten mittels EDV-Systemen und Bewerten visualisierter Daten
	Planungstechniken und Analysemethoden sowie deren Anwendungsmöglichkeiten
	Erstellen von technischen Unterlagen, Entwürfen, Statistiken, Tabellen und Diagrammen, Präsentationstechniken
	Projektmanagementmethoden
	Informations- und Kommunikationsformen einschließlich des Einsatzes
Zusammenarbeit im Betrieb	Beurteilen und Fördern der beruflichen Entwicklung unter Berücksichtigung persönlicher und sozialer Gegebenheiten
	Arbeitsorganisation, Sozialverhalten, Betriebsklima, Ergreifen von Maßnahmen zu deren Verbesserung
	Gruppenstruktur, Gruppenverhalten
	Führungsverhalten, Umsetzen von Führungsgrundsätzen, Führungsmethoden und -techniken
	Kommunikation und Kooperation
	Materialien, Maschinen und Prozesse sowie auf Mensch und Umwelt
	Verwenden unterschiedlicher Energieformen im Betrieb

3. Kapitel Höherqualifizierungen in der Logistik

Berücksichtigen naturwissenschaftlicher und technischer Gesetzmäßigkeiten	Berechnung betriebs- und prozesstechnischen Größen bei Belastungen und Bewegungen
	statistische Verfahren und graphische Darstellung

Prüfungsteil II. „Handlungsspezifische Qualifikationen“

Technik	Betriebstechnik in der Kreislauf- und Abfallwirtschaft
	Logistik, Sammlung und Transport
	Stadtreinigung und Winterdienst
Organisation	Kostenwesen
	Betriebsführung, Betriebsüberwachung und Kundenorientierung
	Arbeits-, Umwelt- und Gesundheitsschutz
	Recht
Führung und Personal	Personalführung
	Personalentwicklung
	Managementsysteme

Prüfungsmodalitäten

Die Prüfung besteht aus zwei schriftlichen und einer mündlichen Prüfung, in denen alle Qualifikationsbereiche abgefragt werden und die sich wie folgt gliedern:

Qualifikationsbereiche	Prüfungsdauer
Rechtsbewusstes Handeln	mindestens 90 Minuten
Betriebswirtschaftliches Handeln	mindestens 90 Minuten
Anwenden von Methoden der Information, Kommunikation und Planung	mindestens 90 Minuten
Zusammenarbeit im Betrieb	mindestens 90 Minuten
Berücksichtigen naturwissenschaftlicher und technischer Gesetzmäßigkeiten	mindestens 60 Minuten
Die Prüfungsdauer soll jedoch insgesamt 8 Stunden nicht überschreiten.	
Technik	Es werden drei integrierende Situationsaufgaben gestellt, die alle Bereiche thematisieren, davon zwei schriftliche mit einer Bearbeitungszeit von 3 bis 8 Stunden und ein Fachgespräch von 45 bis 60 Minuten Dauer.
Organisation	
Führung und Personal	

Meisterin / Meister für Lagerwirtschaft

Tätigkeiten und Aufgaben

Meisterinnen und Meister für Lagerwirtschaft arbeiten in Unternehmen der verschiedensten Wirtschaftsbereiche, die Lagerhaltung betreiben oder Logistik-Dienstleistungen anbieten. Dort sind sie für die Planung, Organisation und Überwachung des Lagers zuständig, sowohl unter dem Aspekt reibungsloser Abläufe als auch unter dem Aspekt der Kosten. Als Bindeglied zwischen Verwaltung und Lager sind sie die Abteilungsleiterinnen und -leiter der gewerblichen Beschäftigten.

Gemäß der Prüfungsverordnung müssen Meisterinnen und Meister für Lagerwirtschaft eigenständig und verantwortlich folgende Aufgaben wahrnehmen können:

- bei der Planung und Einrichtung der Betriebsmittel mitwirken
- Betriebsmittel im Hinblick auf Qualitätsanforderungen und Störungen überwachen
- Instandhaltung und Verbesserung der Betriebsmittel veranlassen
- Aufgaben unter Berücksichtigung technischer, wirtschaftlicher und sozialer Aspekte auf die Mitarbeitenden entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit, Qualifikation und Eignung übertragen
- Mitarbeitende einarbeiten und anleiten
- Anregungen und Anliegen der Mitarbeitenden mit einer eigenen Beurteilung weiterleiten
- Zusammenarbeit mit der Geschäftsführung und dem Betriebsrat
- berufliche Bildung der Mitarbeitenden
- Überwachung der Kostenentwicklung sowie der Arbeitsleistung
- Sicherstellung der Kontrollen der ein- und ausgehenden Erzeugnisse hinsichtlich ihrer Quantität und Qualität
- auf eine reibungslose Zusammenarbeit im Betriebsablauf hinwirken
- Zusammenarbeit mit anderen Betriebseinheiten
- erforderliche Maßnahmen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung in Abstimmung mit den im Betrieb mit der Arbeitssicherheit befassten Stellen und Personen durchführen

Qualifizierungsdauer und Kosten

Meisterin bzw. Meister für Lagerwirtschaft ist eine auf der Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung und schließt mit einer IHK-Prüfung ab. Die Prüfungsvorbereitungslehrgänge werden von Bildungsträgern aber auch zum Teil von IHK selbst angeboten. Es besteht keine Pflicht zur Teilnahme an einem Vorbereitungslehrgang aber aufgrund der nachzuweisenden Kenntnisse empfiehlt sich eine Teilnahme auf jeden Fall.

Die Ausbildung umfasst je nach Bildungsträger zwischen 900 und 1.200 Stunden und dauert dementsprechend zwischen 6 Monaten Vollzeit und 31 Monaten Teilzeit oder in Wochenendseminaren. Die Lehrgangskosten liegen zwischen 3.800 und 4.800 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Es werden auch Kurse angeboten, die auf einzelne Prüfungsteile beschränkt sind, sowie vorbereitende Kurse.

Prüfungsvoraussetzungen

Für die Zulassung zur Prüfung muss eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung im Bereich Lager-, Transport- oder Versandwesen und danach eine Berufspraxis, die unter Anrechnung der in der Ausbildungsordnung für den Ausbildungsberuf vorgeschriebene Ausbildungsdauer mindestens fünf Jahre beträgt (zwei Jahre einschlägige Berufspraxis nach abgelegter Abschlussprüfung)
- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem anderen anerkannten gewerblich-technischen oder handwerklichen Ausbildungsberuf und danach eine mindestens dreijährige einschlägige Berufspraxis
- eine mindestens sechsjährige einschlägige Berufspraxis

Zur Meisterprüfung kann auch zugelassen werden, wer durch Vorlage von Zeugnissen oder auf andere Weise glaubhaft macht, dass er Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen erworben hat, die die Zulassung zur Prüfung rechtfertigen.

Prüfungsbereiche

Die Prüfung für Meisterinnen und Meister für Lagerwirtschaft umfasst die in der Tabelle aufgeführten Qualifikationsbereiche und deren Unterpunkte.

Qualifikationsbereiche	Unterpunkte
Fachübergreifender Teil	
Grundlagen für kostenbewusstes Handeln	Volkswirtschaftslehre
	Betriebswirtschaftslehre
Grundlagen für rechtsbewusstes Handeln	Grundrechte, Gesetzgebung, Rechtsprechung
	Arbeits- und Sozialrecht
	Umweltschutzrecht
Grundlagen für die Zusammenarbeit im Betrieb	Grundlagen des Sozialverhaltens der Menschen
	Einflüsse des Betriebs auf das Sozialverhalten
	Einflüsse der / des Meisterin / Meister auf die Zusammenarbeit im Betrieb
Fachspezifischer Teil	
Mathematische und naturwissenschaftliche Grundlagen	Grundkenntnisse über <ul style="list-style-type: none"> • die Zusammenhänge von Strom, Spannung und elektrischem Widerstand • Oxidation und Reduktion • Säuren, Basen und Salzen • Eigenschaften fester, flüssiger und gasförmiger Stoffe
	Berechnen von <ul style="list-style-type: none"> • Längen, Flächen, Rauminhalten und Gewichten • Kästen, Momenten, Arbeit, Leistung und Wirkungsgrad • Maßänderungen durch Temperatureinflüsse
	Statistische Verfahren, insbesondere das Erstellen von Tabellen, Statistiken und Diagrammen
Betriebstechnik und Arbeitssicherheit	Energieversorgung im Lager-, Versand- und Transportbereich
	Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnik
	Apparate, Geräte, Maschinen und Anlagen der Förder- und Verkehrstechnik
Logistik und Umweltschutz	Lagerwirtschaft und Logistik
	Wareneingang und Warenausgang

	Warenlagerung
	Verpackung, Versand und Transport
Fachspezifische Situationsaufgabe	normales Betriebsgeschehen
	Einrichtung oder Umstellung eines Lagers
	Störungen mit Auswirkungen auf das normale Betriebsgeschehen und auf Dritte
Berufs- und arbeitspädagogische Qualifikationen	Allgemeine Grundlagen
	Planung der Ausbildung
	Mitwirkung bei der Einstellung von Auszubildenden
	Ausbildung am Arbeitsplatz
	Förderung des Lernprozesses
	Ausbildung in der Gruppe
	Abschluss der Ausbildung

Prüfungsmodalitäten

Die Prüfung besteht aus zwei schriftlichen und zwei mündlichen Prüfungen, in denen alle Qualifikationsbereiche abgefragt werden und die sich wie folgt gliedern:

Qualifikationsbereiche	Prüfungsdauer
Grundlagen für kostenbewusstes Handeln	mindestens 2 Stunden
Grundlagen für rechtsbewusstes Handeln	mindestens 1,5 Stunden
Grundlagen für die Zusammenarbeit im Betrieb	schriftlich: mind. 1,5 Stunden
	mündlich bis 30 Minuten.
Die schriftliche Prüfung dieser drei Bereiche soll insgesamt nicht länger als 6 Stunden dauern.	
Mathematische und naturwissenschaftliche Grundlagen	mindestens 1,5 Stunden
Betriebstechnik und Arbeitssicherheit	mindestens 2 Stunden
Logistik und Umweltschutz	mindestens 2 Stunden
Fachspezifische Situationsaufgabe	mindestens 2,5 Stunden
Die schriftliche Prüfung dieser vier Bereiche soll insgesamt nicht länger als 10 Stunden dauern.	
Berufs- und arbeitspädagogische Qualifikationen	schriftlich bis 3 Stunden
	praktisch / mündlich bis 30 Minuten

Fachwirtin / Fachwirt für Güterverkehr und Logistik

Tätigkeiten und Aufgaben

Geprüfte Verkehrsfachwirtinnen und Verkehrsfachwirte planen und realisieren eigenständig Verkehrsdienstleistungen im Güterverkehr, im Personenverkehr oder in der Verkehrsinfrastruktur unter Einsatz der vorhandenen Verkehrsträger und im Rahmen der geltenden rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedingungen. Dabei setzen sie betriebswirtschaftliche und personalwirtschaftliche Steuerungsinstrumente ein und sind beteiligt an der kaufmännischen Steuerung des Unternehmens. Darüber hinaus kommunizieren und kooperieren sie mit Partnerunternehmen und Kunden. Als Führungskräfte der mittleren Führungsebene führen sie Beschäftigte und Projektteams.

Gemäß der Prüfungsverordnung müssen Verkehrsfachwirtinnen und Verkehrsfachwirte eigenständig und verantwortlich folgende Aufgaben wahrnehmen können:

- Mitarbeit bei der kaufmännischen Steuerung
- qualifizierte Aufgaben in der Verkehrswirtschaft wahrzunehmen, insbesondere Verkehrsdienstleistungen unter Einsatz vorhandener Verkehrsträger im Rahmen der geltenden rechtlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedingungen zu konzipieren und zu realisieren
- betriebswirtschaftliche und personalwirtschaftliche Steuerungsinstrumente des Unternehmens für die Realisierung von Verkehrsdienstleistungen einzusetzen
- Mitarbeitende und Projektteams führen
- mit Partnerunternehmen und Kunden dienstleistungsorientiert in Projekten und Teams zu kommunizieren und zu kooperieren

Qualifizierungsdauer und Kosten

Verkehrsfachwirtin bzw. Verkehrsfachwirt ist eine auf Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung, die von den IHKs und anderen Bildungsträgern durchgeführt wird.

Die Ausbildung umfasst je nach Bildungsträger zwischen 400 und 620 Stunden und dauert dementsprechend zwischen 12 Monaten und 2 Jahren. Die Lehrgänge finden in der Regel berufsbegleitend in Teilzeit oder auf Wochenendseminaren statt. Auch Fernlehrgänge werden angeboten. Die Lehrgangskosten liegen zwischen 2.500 und 3.500 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Prüfungsvoraussetzungen

Um zur Prüfung im Prüfungsteil "Grundlegende Qualifikationen" zugelassen zu werden, muss eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung als Speditionskauffrau / -mann, Reiseverkehrskauffrau / -mann, Kauffrau / -mann für Verkehrsservice, Servicekauffrau / -mann im Luftverkehr, Kauffrau / -mann im Eisenbahn- und Straßenverkehr, Luftverkehrskauffrau / -mann oder Schifffahrtskauffrau / -mann oder eines anderen kaufmännischen Ausbildungsberufs der Verkehrswirtschaft und danach eine mindestens einjährige Berufspraxis in der Verkehrswirtschaft
- eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung in einem anderen anerkannten Ausbildungsberuf und eine mindestens zweijährige einschlägige Berufspraxis in der Verkehrswirtschaft
- eine mindestens fünfjährige einschlägige Berufspraxis in der Verkehrswirtschaft.

Zur Prüfung kann auch zugelassen werden, wer glaubhaft machen kann, die entsprechenden Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen auf andere Weise erworben zu haben.

Um zur Prüfung im Prüfungsteil "Spezifische Qualifikationen" zugelassen zu werden, müssen die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

- Nachweis über den Abschluss des Prüfungsteils Grundlegende Qualifikationen, der nicht länger als 5 Jahre zurückliegt
- zusätzlich zu den für die „Grundlegenden Qualifikationen“ geforderten Praxiszeiten der Nachweis über ein weiteres Jahr Berufspraxis in der Verkehrswirtschaft

Prüfungsbereiche

Die Prüfung für Verkehrsfachwirtinnen / Verkehrsfachwirte umfasst die in der Tabelle aufgeführten Qualifikationsbereiche und deren Unterpunkte.

Qualifikationsbereiche	Unterpunkte
Grundlegende Qualifikationen	
Kaufmännische Steuerung und Personalwirtschaft	Betriebswirtschaftliche Steuerung
	Kosten- und Leistungsrechnung
	Personalwirtschaft
	Recht und Haftung
Verkehrswirtschaft und Verkehrsdienstleistungen	Verkehrswirtschaft in der Volkswirtschaft
	Strukturen und Leistungserstellung der Verkehrsunternehmen/Logistik
	Außenwirtschaft
	Verkehrsdienstleistungen
Führung, Kommunikation und Kooperation	Unternehmensziele und Unternehmensorganisation
	Führung, Kommunikation und Kooperation
Spezifische Qualifikationen	
Güterverkehr	Verträge und Versicherungen in Güterverkehr und Logistik
	Standortanalyse, Märkte und Konzeptionierung von Produkten für Dienstleistungsunternehmen in Güterverkehr und Logistik
	Leistungserstellung und Auftragsabwicklung in Güterverkehr und Logistik
	Anwendung und Einsatz der Marketinginstrumente in Güterverkehr und Logistik
	Sicherheits-, Qualitäts- und Umweltmanagement in Güterverkehr und Logistik
Personenverkehr	Reisevertrags- und Tarifrecht sowie Preisgestaltung im Personenverkehr
	Verträge und Versicherungen in Personenverkehr/Logistik
	Märkte und Konzeptionierung von Produkten für Dienstleistungsunternehmen in Personenverkehr/Logistik
	Leistungserstellung, Auftragsabwicklung und Logistik im Personenverkehr

	Anwendung und Einsatz der Marketinginstrumente in Personenverkehr/Logistik
	Sicherheits-, Qualitäts- und Umweltmanagement in Personenverkehr/Logistik
Verkehrsinfrastruktur	Infrastrukturfinanzierung aus öffentlichen Mitteln
	Vertragsrecht, Versicherungs- und Haftungsrecht
	Grundlagen des Hoch- und Tiefbaus, Bauordnungsrecht
	Instandhaltung
	Märkte, Konzeptionierung von Produkten im Bereich Verkehrsinfrastruktur
	Leistungserstellung, Auftragsabwicklung im Bereich Verkehrsinfrastruktur
	Anwendung und Einsatz der Marketinginstrumente im Bereich Verkehrsinfrastruktur
	Sicherheits-, Qualitäts- und Umweltmanagement im Bereich Verkehrsinfrastruktur

Prüfungsmodalitäten

Die Prüfung gliedert sich in drei schriftliche und einen mündlichen Teil, in denen alle Qualifikationsbereiche abgefragt werden können:

Qualifikationsbereiche	Prüfungsdauer
Kaufmännische Steuerung und Personalwirtschaft	schriftlich, 90 – 180 Minuten
Verkehrswirtschaft und Verkehrsdienstleistungen	schriftlich, 90 – 180 Minuten
Führung, Kommunikation und Kooperation	mündlich, 30 Minuten mit 20 Minuten Vorbereitungszeit
Die beiden obigen schriftlichen Prüfungen dürfen insgesamt nicht länger als 300 Minuten dauern	
Güterverkehr	schriftlich, 180 – 240 Minuten
Personenverkehr	
Verkehrsinfrastruktur	

Staatlich-Geprüfte-Qualifizierungen

Neben den IHK-geprüften Qualifizierungen gibt es noch vielfältige Angebote von Weiterbildungsinstitutionen, die zum Teil Qualifizierungen anbieten, die mit einer staatlichen Prüfung abschließen. Häufig werden diese Weiterbildungsangebote auch in Form von Fernlehrgängen oder e-learning angeboten.

Beispielhaft wird nachfolgend die Qualifizierung zur staatlich geprüften Betriebswirtin Logistik bzw. zum staatlich geprüften Betriebswirt Logistik vorgestellt.

Staatlich geprüfte Betriebswirtin / Betriebswirt Logistik

Die Ausbildung zur staatlich geprüften Betriebswirtin bzw. zum staatlich geprüften Betriebswirt gehört neben den akademischen Ausbildungen wie z.B. zur Dipl. Betriebswirtin bzw. zum Dipl. Betriebswirt mit zu den anerkanntesten Höherqualifizierungen. Aufgrund des Logistikbooms und der benötigten Fachkräfte wurde vor geraumer Zeit diese betriebswirtschaftliche Qualifizierung mit dem Schwerpunkt Logistik auf der Grundlage der „Verordnung über die Prüfung zum anerkannten Abschluss Geprüfter Betriebswirt / Geprüfte Betriebswirtin nach dem Berufsbildungsgesetz“ entwickelt.

Tätigkeiten und Aufgaben

Staatlich geprüfte Betriebswirtinnen Logistik und staatlich geprüfte Betriebswirte Logistik bekleiden häufig Managementpositionen. Sie sind aufgrund ihrer fundierten betriebswirtschaftlichen und logistischen Ausbildung in fast allen Logistikunternehmen einsetzbar.

Zu ihren Aufgaben können z.B. gehören:

- Transportmanagement
- nationales und internationales Logistikmanagement
- Betriebsorganisation
- Personal- und Ausbildungsmanagement

Weiterbildungs- Prüfungsinhalte

Die Weiterbildungs- und Prüfungsinhalte sind sehr komplex und teilen sich auf in Betriebs- und Volkswirtschaftslehre mit Wirtschaftsrecht und Inhalten aus der gewählten Fachrichtung Logistik. Inhalte sind beispielsweise:

- Rechnungswesen / Controlling
- Mathematik / Statistik / Wirtschaftsinformatik
- Englisch
- Betriebsorganisation
- Projektmanagement
- Qualitätsmanagement
- Mitarbeiterführung
- Projektarbeit
- Logistikmanagement
- Rechtliche Rahmenbedingungen in der Logistik und im Güterverkehr
- Gestaltung von Transportketten
- Informationssysteme und Telematik

Qualifizierungsdauer und Kosten

Die Ausbildung zur Betriebswirtin bzw. zum Betriebswirt ist eine auf Grundlage des Berufsbildungsgesetzes geregelte Weiterbildung, die von Fachakademien und anderen Bildungsträgern durchgeführt wird.

Die Ausbildung umfasst z.B. in Teilzeit 36 Monate mit bis zu 15 Wochenstunden je nach Bildungsträger. Die Lehrgänge finden bei Fachakademien in der Regel berufsbegleitend in Fernlehrgängen statt. Die Lehrgangskosten liegen bei rund 5.000 Euro zzgl. Prüfungsgebühren und Material.

Prüfungsvoraussetzung

Um zur Prüfung zugelassen zu werden, müssen in der Regel folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Vorliegen des Sekundarabschlusses I (Realschulabschluss) oder eines anderen gleichwertigen Bildungsstands
2. Nachweis einer erfolgreich abgeschlossenen einschlägigen Berufsausbildung und einer mindestens einjährigen einschlägigen Berufstätigkeit oder einer einschlägigen Berufstätigkeit von sieben Jahren
3. Nachweis eines Berufsschulabschlusses

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

Dieses Kapitel will dazu beitragen, bei Schülerinnen und Schülern das Interesse an einem Logistikstudium zu wecken. Es verschafft Interessierten in drei Teilen einen ersten Einblick in die vielseitigen Studienmöglichkeiten im Logistikbereich, insbesondere mit den vorgestellten Studiengängen.

Um sich umfassend über die Studienmöglichkeiten und Fachrichtungen im Logistikbereich zu informieren, sind weitere detaillierte Recherchen notwendig, die über das hier dargestellte hinausgehen müssen. Im Kapitel „Serviceteil“ befinden sich weitere Informationsquellen für angehende Studierende, die bei der ergänzenden Recherche hilfreich sein können.

Inhalte dieses Kapitels sind:

Einleitung

- Karrierechancen
- Große Auswahl an Studienplätzen
- Mit welchem Abschluss finde ich in der Logistikbranche welchen Job?
- Anforderungen
- Interview mit einem Logistiker über Anforderungen und Bewerbende

Duales Studium

- Logistikmanagement an der Cologne Business School
- Studium im Praxisverbund Fachrichtung Mechatronik an der Universität Kassel
- Studium der Warenwirtschaft und Logistik an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg
- Betriebswirtin/Betriebswirt Fachrichtung Logistik an der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Osnabrück-Emsland
- Vor- und Nachteile des dualen Studiums
- Ein BA-Absolvent über seine Ausbildung
- Tabelle der Studienmöglichkeiten

Fach- bzw. Hochschulstudium

- Bachelor of Science in der Logistik an der Universität Dortmund
- Technische Logistik (Master of Science) an der Universität Duisburg-Essen
- Die SRH Fachhochschule Hamm stellt sich vor

- Tabelle der Studienmöglichkeiten

Einleitung

Ein logistisches Studium verspricht heutzutage beruflichen Erfolg und große **Karriere-chancen**. Dafür gibt es im Wesentlichen drei Gründe.

1. Das dynamische Wachstum der Logistik

Die Logistik wächst laut BVL etwa um 6 bis 7 Prozent jährlich. Industrie und Handel vergeben immer mehr logistische Aufgaben an externe Dienstleister (Outsourcing), dieser Anteil beträgt ca. 32 Prozent.- Von der Produktionsplanung bis zur Ersatzteilversorgung arbeiten in diesem Bereich in Deutschland schon ca. 2,6 Millionen Menschen. Um dieses Wachstum bewältigen zu können, werden jährlich 12.000 Fachkräfte benötigt. Von diesem Bedarf wird ein Anteil von ca. 4.000 Kräften durch interne Umsetzungen innerhalb der Unternehmen abgedeckt. Das heißt, die Logistik bietet jährlich etwa 8.000 akademisch ausgebildeten Fachkräften interessante Perspektiven.

2. Der Anteil der Akademiker in der Logistik wächst

Laut Professor Kai Hoberg, Associate Professor für Supply Chain Management & Operations Management an der Kühne Logistics Universität beträgt der Akademiker-Anteil in der Generation der über 60jährigen gerade mal 24 Prozent, dagegen haben bei den 25- bis 29jährigen bereits 59 Prozent einen akademischen Abschluss in der Tasche.

3. Vielfältiges Angebot der Hochschulen

Über 150 Hochschulen von Aachen bis Zwickau verfügen über ein logistisches Angebot. Diese Dichte an Standorten ist nach Einschätzung von Prof. Baumgarten einzigartig in der Welt: „Sie bestätigt, dass Deutschland nicht nur in der Wirtschaft, sondern auch in der Wissenschaft einen Spitzenplatz in der Logistik innehat.“ 210 Fachgebiete an Universitäten, Fachhochschulen und Berufsakademien greifen logistische Themen auf.

Natürlich sind Prognosen über das zukünftige Wachstum der Logistik und des benötigten Akademikeranteils mit Vorsicht zu genießen. Die obigen Aussagen zeigen aber deutlich, dass es im Logistikbereich gute Berufsaussichten, insbesondere für Akademikerinnen und Akademiker, aber auch für anderweitig höher qualifizierte Fachkräfte gibt.

Große Auswahl an Studiengängen

Studiengänge mit Logistikbezug sind nicht ganz neu, aber das Studienangebot hat sich in den vergangenen Jahren stetig erweitert und verändert. Über 150 **Studiengänge** mit mehr oder weniger großem Logistikbezug gibt es laut www.logistik-studium.de in Deutschland. In den allermeisten Fällen sind die Studiengänge entweder betriebswirtschaftlich oder technisch geprägt, mit einem Logistikswerpunkt.

Wo kann ich studieren?

In Deutschland umfasst das Hochschulwesen verschiedene Hochschularten, die sich durch ihre Profile unterscheiden.

- Die **Universitäten** stellen den traditionellen Kern des Hochschulwesens dar. Hier ist das Studium wissenschaftlich ausgerichtet.
- Anwendungsbezogener und meist stärker reglementiert sind Studiengänge an **Fachhochschulen**.
- Als weitere Alternative besteht noch die Möglichkeit, an einer **Berufsakademie** zu studieren. Hier ist das duale Prinzip kennzeichnend, das bedeutet, dass das Studium mit einer Ausbildung kombiniert wird. Neben der Immatrikulation an der Berufsakademie, stehen die Studierenden gleichzeitig in einem Ausbildungsverhältnis mit einem Unternehmen.

Mit welchem Abschluss kann ich wo studieren?

Die Hochschulzugangsberechtigung entscheidet, an welcher Hochschule studiert werden kann.

- Die **allgemeine Hochschulreife** (Abitur) ermöglicht es, uneingeschränkt an sämtlichen Hochschulen zu studieren.
- Die **fachgebundene Hochschulreife** berechtigt ebenfalls zu einem Studium an allen Hochschulen, allerdings beschränkt sich die Fächerwahl auf bestimmte Kombinationen gemäß der schulischen Vorbildung.
- Die **Fachhochschulreife** (Fachabitur) berechtigt zu einem Studium ausschließlich an Fachhochschulen ohne Einschränkung bei der Fächerwahl. Vereinzelt sind auch Bachelor- / Masterstudiengänge an Universitäten möglich.
- Der so genannte **3. Bildungsweg** ermöglicht inzwischen in allen Bundesländern, dass qualifizierte Berufstätige ein Studium beginnen können, selbst wenn ihnen die schulische Qualifikation fehlt. Vorausgesetzt wird in der Regel eine erfolgreich abgeschlossene

Berufsausbildung sowie mehrjährige einschlägige Berufserfahrungen bzw. qualifizierte Weiterbildungen.

Mit welchem Abschluss finde ich in der Logistikbranche welchen Job?

Für **Master** lässt sich dies noch leicht beantworten. Sie ersetzen in der Regel die klassischen Universitätsabsolventen. „Für die Position eines Logistikplaners oder -leiters ist beispielsweise ein Master-Abschluss notwendig“, erklärte Friedbert Speiser, Vice President Corporate Purchasing and Logistics bei Bosch in Stuttgart gegenüber der Frankfurter Allgemeinen bereits 2007. Weiter führt er aus, dass die Position eines Logistikplaners Kundenbetreuung, Fertigungssteuerung sowie Materialbeschaffung insbesondere im bereichsübergreifenden und internationalen Kontext umfasse.

Die Frage: Welchen Job machen **Bachelor**-Absolventen, lässt sich nicht mehr ganz so leicht beantworten. Die Ausbildung hat mehr theoretische Tiefe z.B. im Vergleich zu einer kaufmännischen Ausbildung im Logistikbereich, entspricht allerdings auch nicht einem ehemaligen Diplomabschluss. Ebenfalls in der Frankfurter Allgemeinen ist von Bernhard Bingenheimer, Senior Vice President Corporate Human Resources bei Lekkerland zu lesen, dass er sich das Profil des neuen Kurzstudenten so vorstellt: „Theoretische Kenntnisse – aber auch Interesse am Operativen“. Beispielsweise könnte ein Bachelor als Lagerleiter in einem Warehouse, welches Tankstellen und Kioske mit Waren versorgt, eingesetzt werden. Neben der Verantwortung für ca. 200 Mitarbeiter wird aber auch operativer bzw. körperlicher Einsatz erwartet. In der Industrie plane man in die gleiche Richtung. So geht Bosch davon aus, dass Bachelorabsolventen zukünftig mit Materialdisposition, Fertigungssteuerung oder als Kundenauftragsdisponent betraut werden. Aufstiegschancen sollen aber auch, z.B. durch interne Weiterbildungen im Unternehmen, für Bachelorabsolventen möglich sein.

Anforderungen

Zukünftige Logistikerinnen und Logistiker müssen über ein enormes Wissensspektrum verfügen. Dies gilt sowohl für Fach- wie für Führungskräfte, denn das „Berufsbild Logistikerin / Logistiker“ hat sich zu einem Sammelbecken von geforderten Kenntnissen entwickelt. Dementsprechend vielfältig sind die Anforderungen an Logistikerinnen und Logistiker. Insbesondere die interdisziplinäre Ausrichtung der Logistik erzeugt nicht nur ein sehr anspruchsvolles, sondern ein ebenso breit gefächertes Wissensspektrum.

Die nachfolgende Auflistung von wichtigen Qualifikationsanforderungen gibt einen Einblick in die Anforderungen an mittlere und obere Führungskräfte ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

- Um in Projekt- oder Teamzusammenhängen zu arbeiten und steuernd in diese einzugreifen, braucht es neben **Vermittlungs-, Koordinierungs- und Moderationsfertigkeiten** auch die Befähigung zu **Parallel- und Mehrfacharbeiten**.
- Wichtig ist auch die Fähigkeit, **Konflikte auf zivilisierte Weise zu lösen**, da ohne diese die Durchsetzungsfähigkeit von Entscheidungen negativ tangiert sein könnte.
- Für den weltweiten Austausch mit Kunden und Partnern sind **Kommunikationskompetenzen, Fremdsprachen- und Kulturtechniken** gefragt.
- Damit komplexe Zusammenhänge durchdrungen und nicht minder komplexe Systeme mit der nötigen Effizienz entwickelt werden können, sind **analytische Fertigkeiten** dringend geboten.
- Der Umgang mit modernen **Informationstechnologien** ist obligatorisch sowie der Besitz von Kenntnissen über **Logistiktechnologien**.
- Umfangreiche **betriebswirtschaftliche Grundlagen** sind unbedingt notwendig.
- Weitreichende strategische Entscheidungen können nur getroffen werden, wenn man über systematische und tiefer reichende Befähigungen in **Projektmanagement-techniken, Controlling und Marketing** verfügt.

Kurz gefasst müssen Logistikbeschäftigte in Führungsebenen über **drei wichtige Kompetenzfelder** verfügen:

1. **Fachkompetenz** (z.B. Materialflussmanagement, Prozessdenken, Produktions- und Lagerwirtschaft)
2. **Methodenkompetenz** (z.B. Projektmanagement, Systemanalyse, Moderation und Problemlösung)
3. **Sozialkompetenz** (z.B. Teamfähigkeit, Konfliktbewältigung)

Die o.g. Anforderungen spiegeln sich natürlich auch in den **Fachkenntnissen** wider, die in der Regel in einem Logistikstudium neben betriebswirtschaftlichen und/oder technischen Kenntnissen **erworben** werden. Hierzu gehören z.B.:

- Logistik-Management
- Supply Chain Management
- Logistik-Technologien
- Fremdsprachen
- Strategische Planung
- Projektplanung
- Informatik
- Controlling
- Interdisziplinäre Kenntnisse

Weitere Ausführungen zu Anforderungen in Logistikberufen befinden sich im Kapitel „Ausbildung“.

Interview mit einem Logistiker über Anforderungen und Bewerbende

Welche Anforderungen Logistikdienstleister erwarten, welche Bewerbende eventuell (bessere) Chancen haben u.v.m. zeigt beispielhaft das Interview mit Bernhard Simon, Sprecher der Geschäftsführung der Dachser GmbH & Co. KG. Dieses Interview hat Anita Würmser (Chefredakteurin von „LOGISTIK inside“) geführt und durfte freundlicherweise mit ihrer Genehmigung in den Logistikguide übernommen werden.

„Warum Bachelor vor Master geht, Industrielogistiker in der Spedition oft überfordert sind, und warum Logistikbewerber keine Initialen auf dem Hemd haben sollten. *LOGISTIK inside* sprach mit dem Dachser-Chef Bernhard Simon über die Anforderungen an seinen Führungsnachwuchs.“



Quelle: www.logistik-inside.de – Foto: Jan Scheutzow

LOGISTIK inside: Wollen Sie mit einem Vorurteil aufräumen? Früher musste der Logistiker in der Spedition einen Frachtbrief ausfüllen können, heute muss er ...

Bernhard Simon (lacht): ... auch noch einen Frachtbrief ausfüllen können und jede Menge Social Skills mitbringen. Mit Menschen aus unterschiedlichen Kulturen klar kommen, mit Kunden umgehen können, die immer wieder aufs Neue ganz andere Vorstellungen haben, und vorausschauend Supply Chains organisieren können.

Die wenigsten Unternehmenslenker in Deutschland verantworten Human Resources. Warum Sie?

Das ist innere Überzeugung und das Wissen, dass ich nur mit den richtigen Leuten den Markt überzeugen kann. Familienunternehmen wie unseres haben eine sehr starke eigene Kultur und die Menschen müssen dazu passen. Uns geht es darum, Unternehmer-persönlichkeiten zu haben, die die Dienstleistungen für den Kunden in den Vordergrund stellen. Den Verkauf verantworte ich übrigens nach wie vor.

Sind Sie zufrieden mit der Qualität der Ausbildung an deutschen Hochschulen?

Die Qualität wird besser. Was aber absolut schief läuft, und das fängt schon in der Schule an, ist das mangelnde Verständnis für Wirtschaft. Studiengänge müssen wesentlich praxisbezogener sein. Man studiert nicht l'art pour l'art-artig, sondern man studiert, um später Geld zu verdienen.

Was halten Sie von den neuen Bachelor- und Masterstudiengängen?

Ich halte sehr viel von dem Praxisbezug, dass die Ausbildungsgänge in vernünftiger Zeit und Qualität organisiert werden und zunehmend die Bachelorstudiengänge mit der Praxis verwoben werden.

Wie setzen Sie Master-, Bachelor- und BA-Absolventen künftig ein?

Anders herum: Wen setzen Sie zuerst ein? Wir setzen zuerst die ein, die von der BA kommen oder klassisch ihre duale Ausbildung gemacht haben. Wer nicht eine Lehre oder den Bachelor-Abschluss erworben hat, der kann kaum ohne zusätzliches Traineeprogramm anfangen.

Wo ist dann der Unterschied zwischen klassischer Lehre und Bachelor?

Beide setzen wir am Anfang relativ gleich ein. Wir sehen aber, dass Bachelor-Absolventen schneller vorwärts kommen. Sie haben einen erweiterten Background und können mehr Verantwortung tragen. Der Bachelor ist schließlich eine abgeschlossene Berufsausbildung. Wer einen vernünftigen Job macht, kann darauf aufsetzend den Master machen.

Bachelor oder Master, wen bevorzugen Sie?

Den Bachelor natürlich. Den Master dann, wenn neben Berufserfahrung auch Führungserfahrung und weiteres Methodenwissen notwendig sind, um spezifische Projekte auf einem höheren wissenschaftlichen Level abwickeln zu können. Dann wird der Master erst richtig wertvoll.

Ihr Rat an alle Studenten lautet also: Bachelor reicht.

Ganz genau, und zwar für den Berufseinstieg. Ich kann schlecht nachvollziehen, warum es Sinn machen soll, dass jemand ohne Berufserfahrung seinen Master macht. Es hat mich schon immer gestört, dass kaum möglich war, gute Abiturienten zu halten, weil sie noch studieren wollten. Die waren weg. Ich hoffe, dass mit dem Bachelor und den Möglichkeiten zum späteren Master die Talente im Unternehmen gehalten werden können.

Die Studenten werden dabei sehr stark auf ein Unternehmen ausgebildet. Sehen Sie die Fokussierung auf Spedition als Nachteil für eine Logistikkarriere?

Ich würde es anders herum formulieren: Jemand, der aus der Industrie kommt, wird es schwer haben, die Besonderheiten des Leistungserstellungsprozesses von Dachser zu verstehen. Anders herum ist es wesentlich einfacher.

Wie meinen Sie das?

Die meisten Logistik-Neueinsteiger kommen ausbildungstechnisch von der Industrie- oder Handelslogistik und verstehen Logistik nur als Betreiben eines Warehouse-Prozesses. Der Speditionsmarkt ist anders geartet. LKW in einem Netzgeschäft zu betreiben, Value Added Services im Umschlagprozess eines Speditionsbetriebs zu gestalten, das Informationsmanagement hinweg über Landesgrenzen zu bewerkstelligen, das alles in die Kontraktlogistik einzubeziehen und die Kundenwünsche Realität werden zu lassen, ist noch einmal eine ganz andere Qualität als das, was man an Unis mitbekommt.

Ein BMW-Logistiker hat kürzlich kritisiert, den Logistikdienstleistern würde die Branchenkompetenz für höherwertige Outsourcingleistung fehlen. Er hat die Spediteure dazu aufgefordert, Industrielogistiker einzustellen. Was sagen Sie dazu?

Das sehe ich genau umgekehrt. Die industrie- oder handelsorientierte Ausbildung ist das Problem. Dort wird die Logistik immer nur als Teil der gesamten Leistung betrachtet, nie als ein ganzheitlicher Prozess. Themen wie unterschiedliche Rechtslagen, Haftung, Versicherung, Schnittstellenmanagement, um eine Supply Chain perfekt zu gestalten, das sind Fähigkeiten, die in Industrie und Handel weniger gefordert werden. Das ist aber genau der Punkt, an dem wir Mehrwert bringen.

Die meisten Logistikabsolventen träumen trotzdem von einem Job in der Industrie. Warum sollte ein Logistikneueinsteiger zu einem Dienstleister gehen?

Dieses Image kommt aus dem Nichtwissen eines Stadiums, in dem man noch nicht im Beruf tätig ist. Wenn Logistiker in Industrie und Handel plötzlich erkennen, welche Möglichkeiten ein Logistikdienstleister bietet, schauen sie aus ihrem goldenen Vogelkäfig heraus und beneiden diejenigen, die sich in der freien Welt entfalten können.

Sie übertreiben.

Wie schaut es denn in Industrie und Handel aus? Studenten, die dort untergekommen sind, sind Spezialisten in einem Umfeld, in dem die Entwicklungsmöglichkeiten begrenzt sind. Man kann bestenfalls zum Logistikleiter avancieren. In der Logistikdienstleistung ist das anders. Die Karrieremöglichkeiten wesentlich größer. Wahrscheinlich sind die Top-Positionen, die es in einem Industriebetrieb gibt, höchstens ein Zehntel von denen, die in der Logistik-Dienstleistung bestehen. In der Logistikbranche steht ganz oben die Position des Geschäftsführers, der nicht nur allein Logistikprozesse gestaltet, sondern ein Unternehmen führen kann.

Laut unserer Gehaltsstudie verdienen selbst Geschäftsführer von Speditionen deutlich schlechter als Industrielogistiker? Halten Sie den Unterschied für gerechtfertigt?

(lacht) Dann bewerbe ich mich gleich in der Industrie! Das stimmt bei den Einstiegsgehältern, danach geht es oft nicht weiter. Tatsache ist, das hat sehr viel mit der Exzellenz der Betriebe zu tun. Gute Dienstleister können sich deswegen behaupten, weil sie gute Leute haben, und die werden sie auch gut bezahlen müssen. Wir kennen die Gehälter in der Industrie und müssen uns nicht verstecken, was die Vergütungen auf den Führungsebenen anbelangt.

Wird das Gehaltsgefälle zwischen Industrie und Dienstleistung verschwinden?

Die Logistikbranche wächst momentan sehr dynamisch. Mit der Zeit werden wir auch hier den Differenzierungsprozess haben. In guten Logistikbetrieben werden sich die Gehälter angleichen.

Was verdienen Azubis und BA-Studenten und Bachelors bei Ihnen?

Ein Berufsteinsteiger mit Bachelor bekommt etwa 500 Euro mehr pro Monat als ein Azubi. Der Bachelor ist dann aber schon drei Jahre älter. Vergleicht man einen Mitarbeiter mit klassischer dualer Ausbildung und zwei bis drei Jahren Berufserfahrung mit einem Bachelor, verdient der Bachelor circa 300 Euro pro Monat mehr. Ein Trainee, der einen Bachelor-Abschluss hat, aber erst auf die spezifischen Anforderungen des Unternehmens trainiert werden muss, da das Studium wenig spezifisch auf die Anforderungen im Logistikbetrieb ausgerichtet war, wird in seiner Traineezeit ein Gehalt beziehen, das mit einem Azubi mit einjähriger Berufserfahrung vergleichbar ist.

Machen Sie einen Unterschied im Gehalt zwischen Bachelor und Master?

Ein Bewerber mit Master und einem Alter von etwa 26 Jahren wird etwa 300 Euro mehr verdienen als ein Bewerber mit Bachelorabschluss, ist aber wieder zwei bis drei Jahre älter. Im vergleichbaren Alter und entsprechender Berufserfahrung gleichen sich die Unterschiede an.

Gibt es so etwas wie eine typische Dachser-Karriere?

Nicht mehr. Früher sah die klassische Karriere so aus: Speditionskaufmann, in der Disposition mitgearbeitet, Chefdisponent, Speditionsleiter, vielleicht eine Zusatzausbildung und dann Niederlassungsleiter. Es gibt mittlerweile sehr viele andere Karrieren, die aus der Projektarbeit kommen. Praktiker können ein Studium aufsetzen, Akademiker über eine Ausbildung oder Praktika können in eine Niederlassung hineinkommen.

Welche Einsatzfelder bieten Sie akademischen Neueinsteigern?

Das gesamte Netzgeschäft ist sehr stark von der Produktion getrieben. Dazu gehören Tätigkeiten wie Disposition, Abfertigung, das Gestalten von Verkehrsströmen, die Technik des Umschlaglagers, Qualitätsmanagement oder IT. Aber auch der klassische Logistikbereich, wir sind sehr, sehr stark in der Kontraktlogistik tätig, bietet Karrierechancen. Die weitaus

größere Zahl wird im Speditionsbereich eingesetzt werden, in der See- und Luftfracht, in der Lebensmittelspedition oder eben dann auch in European Logistics, in unseren klassischen Speditionsgeschäftsfeldern.

Welche fachlichen Qualifikationen erwarten Sie von Ihren Führungskräften?

Ahnung vom Frachtgeschäft und der Logistik.

Welche Soft Skills müssen sie mitbringen?

Respekt und Teamfähigkeit. Eine Führungskraft bei Dachser muss wissen, was es bedeutet, Menschen auf allen Hierarchiestufen mit Respekt zu begegnen. Wer als Teamplayer ehrgeizig ist, ohne die Gruppe zu vernachlässigen, wer weiß, wie Entscheidungsstrukturen funktionieren, wer nicht wartet, bis er Vorgaben bekommt, sondern die Initiative ergreift, der wird seinen Weg machen.

Woran erkennen Sie so ein Talent?

Wir setzen Programme auf unterschiedlichen Leveln auf und das oberste Level sind die High Potentials. Ein High Potential ist jemand, der in der Lage ist, andere Menschen in der Dachser-Kultur zu führen und weiß, wie man für Dachser Marktanteile gewinnt. Solche Leute können sich einmal bis zum Niederlassungsleiter, Countrymanager, Bereichsleiter oder sogar zum Geschäftsführer entwickeln.

Sind Ihre Führungskräfte immer Dachser-Gewächse?

Wir bevorzugen das auf jeden Fall. Unser Ziel ist, zwei Drittel unserer Leute aus den eigenen Reihen zu entwickeln, ein Drittel extern. Es ist nicht so ganz schlecht, immer wieder frischen Wind in den Laden zu bekommen.

Wie wichtig ist Ihnen Mobilität?

Mobilität ist für uns gigantisch wichtig. In unserem Placement-Programm, das zum Top-Level führt, ist Mobilität zum Beispiel unbedingte Voraussetzung.

Wunsch und Wirklichkeit liegen ja oft weit auseinander. Der Fachkräftemangel in der Logistik ist in aller Munde. Gibt es den „War of Talents“? Muss man sich mit der Konkurrenz um die besten Köpfe bekriegen?

„Bekriegen“, ich weiß nicht, ob man als Arbeitgeber attraktiv sein kann, wenn man sich für Mensch bekriegt. Das schließt sich eigentlich aus. Ich würde es nicht als Kampf bezeichnen. Man muss als Arbeitgeber einfach attraktiv sein und wissen, auf was Menschen sehr viel Wert legen. Wir tun uns gegenüber anderen noch erheblich leichter, weil der Name „Dachser“ zieht, aber es wird zunehmend schwerer.

Ist der Standort Kempten ein Nachteil?

Ist München ein Nachteil? Kempten ist ein ganz guter Hygienefaktor. Wenn ein Bewerber seinen Weg auf eine Führungsposition angelegt hat, ist es egal, wo er wohnt und arbeitet, er wird viel unterwegs sein. Noch ein Punkt: In Kempten arbeiten etwa 600 Mitarbeiter, Dachser beschäftigt über 17.000 und die überall in den Regionen zu bekommen, das ist die Herausforderung.

Frauen werden immer gelobt, tatsächlich findet sich fast keine Frau im Top-Management?

Beides ist richtig. Wir haben mittlerweile fast schon mehr sehr gute Bewerberinnen als Bewerber. Leider ist es aber keine Selbstverständlichkeit, dass Frauen über die ersten Stufen hinauskommen. In Deutschland machen zum Beispiel mindestens 70% der Frauen nach der Babypause nicht weiter. Nach drei Jahren in unserem wirklich sehr spezialisierten Geschäft, ist es schwer, wieder einzusteigen. Ich habe selbst immer wieder erlebt, dass der Druck aus dem privaten Umfeld groß ist und sich sehr, sehr viele vielversprechende Talente vollständig ins familiäre Leben zurückziehen. Ich kann sehr gut nachvollziehen, für was Frau von der Leyen gekämpft hat. Die Familienpolitik setzt nicht unbedingt bei denjenigen an, die studiert haben und Karriere machen wollen.

Haben Sie eine Lösung dafür?

Keine Patentlösung. Daran müssen wir Unternehmer in der Zukunft sehr stark arbeiten.

Was halten Sie von „Elite-Universitäten“?

Ich halte den Begriff innerhalb des deutschen Sprach- und Kulturraums für äußerst fragwürdig, wenig hilfreich und schon gar nicht zielführend. Vor kurzem war ich an einer dieser so genannten Elite-Universitäten und habe dort Bewerberbeurteilungen gemacht. Ich war geschockt, zu welcher Konformität solche Begriffe und die öffentliche Diskussion junge Menschen führt. Die hatten über Rollenspiele gelernt, wie man sich am besten darstellen soll und waren in der Lage, sich mechanisch hundertprozentig in diese Rollen einzufinden.

... merkt man das so stark?

Absolut! Das wirkt aufgesetzt, schlimmer noch: Das hatten die Leute bereits verinnerlicht und so haben sie sich auch verhalten. Das bedeutet für uns drei Jahre weitere Arbeit, um so jemand überhaupt erst einmal auf den Boden der Tatsachen zurückzuholen.

Halten Sie Eliteuniversitäten für eine Fehlentwicklung?

Ich halte das für ein vollkommen fehlgeleitetes Marketinglabel. Mit Elite-Universitäten schafft man keinen wettbewerbsfähigen Nachwuchs für die Wirtschaft. Trotzdem tun wir gut daran, nicht darüber zu resignieren und den Buhmann woanders hinzuschieben. Wir Unternehmer müssen dafür sorgen, dass wir in der Zukunft auch die Infrastruktur haben, gut ausgebildete Leute zu bekommen. Gerade in der Logistik ist es wesentlich wichtiger, in die Lehre zu investieren als großartig in die Forschung.

Beeindruckt Sie ein Abschluss an einer Elite-Universität?

Nein. Mich beeindruckt die unverbogene Persönlichkeit, die noch Ecken und Kanten zeigt und weiß, wo sie im Leben hin möchte und dabei versteht, andere Menschen mitzunehmen.

Welchen Universitäten oder Logistiklehrstühlen würden Sie das Prädikat „sehr gut“ geben?

Wir arbeiten sehr, sehr gerne mit Berufsakademien zusammen. Besonders gut sind die Berufsakademien in Berlin, Lörrach, Mannheim und die DAV in Bremen. Sehr gute Erfahrungen haben wir auch mit der EU-FH in Brühl gemacht. Unter den Fachhochschulen möchte ich vor allem unsere Stiftungsprofessur von Professor Goebel an der FH in Kempten nennen und die FH Pforzheim. Bei den Unis sind das sicher der Nürnberger Logistiklehrstuhl und die einschlägig bekannten Lehrstühle.

Was erwarten Sie künftig von den Universitäten?

... dass sie flexibler auf die Bedürfnisse von Unternehmen eingehen. Ich erwarte, dass Universitäten sich mit den Personalverantwortlichen der Unternehmen auseinandersetzen, um zu erfahren, welche fachlichen und sozialen Kompetenzen vermittelt werden müssen, was es bedeutet, den „Praxisschock“ in den ersten Berufsjahren zu überwinden. Ich erwarte, dass die Verantwortlichen mit Vorurteilen aufräumen, etwa dass ein Industrieunternehmen die besseren Möglichkeiten für Logistiker bietet. Was sehr stark zu kurz kommt ist das Thema Controlling und Rechnungswesen, speziell die Prozesskostenrechnung.

Was war das Wichtigste, was Sie in Ihrer Ausbildung gelernt haben?

Es war das Verstehen und das Lernen, mit Menschen umzugehen, die nichts haben und nichts gelernt haben, mit Menschen, die alles haben und eine perfekte Ausbildung genossen haben und diese unterschiedlichen Welten zusammenzubringen. Man muss in den Hintergrund treten können. Diese Fähigkeiten habe ich als junger Mensch bereits erlernt und sie hat mich über die Jahre hinweg begleitet.

Was erwarten Sie von Ihren Top-Managern und solchen, die es werden wollen?

Respekt. Eine Führungskraft bei Dachser muss wissen, was es bedeutet, anderen Menschen auf allen Hierarchiestufen mit Respekt zu begegnen. Die unternehmerische Passion für sein Unternehmen Dachser, etwas bewegen zu wollen. Menschen mitzunehmen, sie zu begeistern, etwas selbst zu schaffen. Freude am lebenslangen Lernen und Spaß an der Arbeit, denn nur damit ist man in der Lage, auch wirklich Leistungen zu vollbringen.

Was sind die schlimmsten Fehler, die Ihnen in Bewerbungsgesprächen begegnet sind?

Die größten Fehler begehen die Überflieger, die meinen, als Einzelkämpfer die Welt verändern zu können. Ich habe einmal erlebt, dass ein Bewerber, der gerade sein Logistik-Hochschulstudium abgeschlossen hatte, im Nadelstreifenanzug auftrat und dabei ein Hemd

anhatte, in das an den Manschetten seine Initialen eingestickt waren. Da war von vorneherein klar, er würde nicht teamfähig sein.

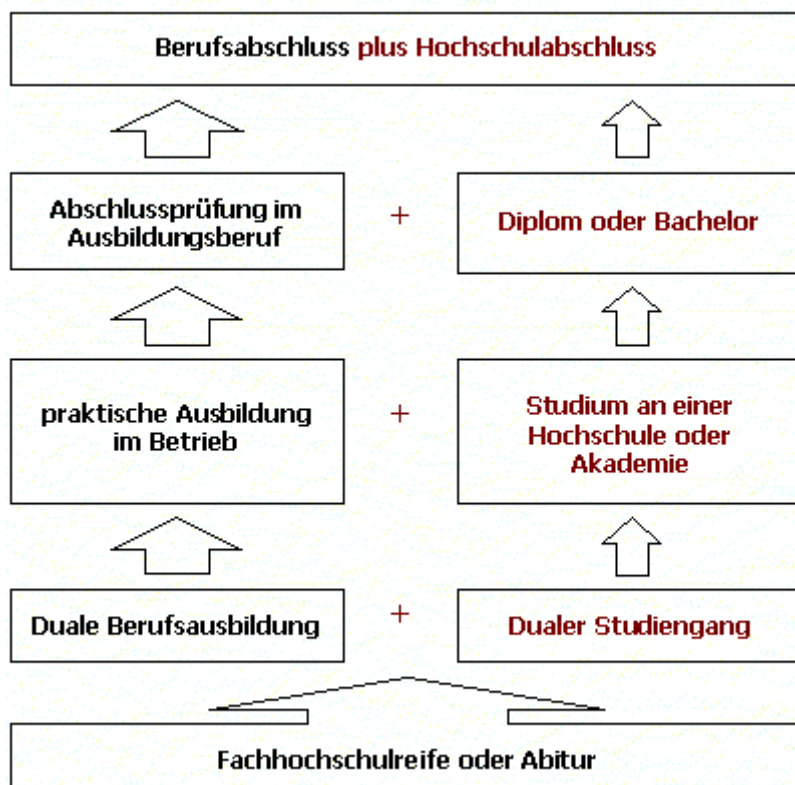
Hat er die Stelle bekommen?

(schmunzelt) Was glauben Sie?“

Quelle: LOGISTIK inside

Duales Studium

Viele Abiturientinnen und Abiturienten sind nach der Schule unschlüssig, ob sie studieren möchten oder lieber eine Ausbildung beginnen sollen. Als Alternative bietet sich ein duales Studium an. Hier wird ein Studium an einer Fach-/Hochschule oder Berufsakademie (BA) mit einer Ausbildung in einem Unternehmen kombiniert. Theoretische Phasen wechseln sich mit praktischen Phasen ab. Dies bedeutet, dass die Studierenden schon während der Ausbildung das, was sie an der Hochschule lernen im Unternehmen anwenden können. Innerhalb von drei bis fünf Jahren erreichen die Studierenden zwei Abschlüsse, den Berufsabschluss und den Hochschulgrad „Bachelor“ bzw. „Diplom“ (zukünftig „Master“).



Quelle: www.ausbildungplus.de

Das duale Studium ist straff organisiert und nur mit großem Einsatz zu bewältigen, doch die Chancen, anschließend ein feste Anstellung zu finden sind enorm hoch. Z.B. berichtet Susanna Stübner, die in der Personalentwicklung bei der Schenker Deutschland AG für den Bereich BA-Studium zuständig ist, dass die Übernahmequote für BA-Studenten, die bei Schenker ihre Ausbildung absolviert haben nahezu bei 100 % liegt.

Voraussetzungen

Um ein duales Studium beginnen zu können, ist das Abitur oder die Fachhochschulreife notwendig und natürlich auch ein **Ausbildungsplatz** in einem Unternehmen. Da die Anzahl der Bewerberinnen und Bewerber das Angebot um ein Vieles übersteigt, sind die Anforderungen an die Bewerbenden teilweise sehr hoch. Interessierte sollten sich rund ein Jahr vor Ausbildungsbeginn nach einem geeigneten Ausbildungsbetrieb umsehen, denn ohne abgeschlossenen Ausbildungsvertrag, kann auch keine Einschreibung an einer Hochschule oder Akademie erfolgen.

Duales Studium in der Logistik

Die Möglichkeiten, ein duales Studium mit Logistikbezug zu absolvieren, ergeben sich in den unterschiedlichsten Variationen. Die häufigste Kombination ist sicherlich Betriebswirtschaft gekoppelt mit einer kaufmännischen Ausbildung. Obwohl Angebote bestehen, ist die Kombination operativ/technische Ausbildung gekoppelt mit Betriebswirtschaft wesentlich seltener.

Ein duales Studium ist an folgenden **Institutionen** möglich:

- Berufsakademie
- Fachhochschule (nur wenige - mit Praxisprogrammen)
- Universität (nur wenige - mit Praxisprogrammen)
- Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie

Nachfolgend werden 4 Institution und ein mögliches Studium beispielhaft vorgestellt.

Logistikmanagement an der Cologne Business School



“Villa Büttner”

Quelle: www.cbs.de/standorte/campus-bruehl

Wer an der Cologne Business School Logistikmanagement studieren will, muss neben einem Ausbildungsplatz das Abitur oder die Fachhochschulreife nachweisen.

Die **Lehrinhalte** sind sehr umfangreich, wie die folgenden Tabellen für die einzelnen Semester zeigen.

1. Semester	2. Semester
Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre	Digitale Unternehmensarchitektur
Value Chain Management	Wissenschaftliches Themenseminar
Methodik wissenschaftlichen Arbeitens	Statistik
Mathematik für Wirtschaftswissenschaftler	Makroökonomie
Mikroökonomie	Kosten- und Leistungsrechnung
Buchführung, Bilanzierung und Bilanzanalyse	Personalmanagement
Wirtschaftsrecht	Programmspezifische Lehrinhalte
Wirtschaftsenglisch	Transport- und Verkehrslogistik
Selbstmanagement und Lernen	Wirtschaftsenglisch
Kommunikation und Gesprächsführung	Projektmanagement2
Praxisreflexion	Teamarbeit und Teamentwicklung
	Praxisreflexion

3. Semester	4. Semester
E-Commerce	Online- und Social-Media-Marketing
Europäische Wirtschaftspolitik	Europäische Finanzpolitik

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

Anwendungen des Supply Chain Management	Anwendungsorientierte Forschungsmethoden
Digitale Logistikwerkstatt	Distributions- und Beschaffungslogistik
Lagerlogistik	Produktionslogistik
Wirtschaftsenglisch	Wirtschaftsenglisch
Risikoanalyse und Entscheidungsverfahren	Interkulturelle Kompetenz
Führungsverhalten und -methoden	Praxisreflexion
Praxisreflexion	Fallstudienprojekt I und II

5. Semester Auslandssemester	6. Semester
Module/Lehrveranstaltungen gemäß Learning Agreement	Strategisches Management
Praxisreflexion	Investition und Finanzierung
	Controlling
	Trends im Value Chain Management
	Business Case
	Green Logistics
	Marketing und Vertrieb in der Logistik
	Wirtschafts-, Transport- und Speditionsrecht
	Forschungsseminar

Organisation und Form des Unterrichts

Die Ausbildungsdauer beträgt insgesamt drei Jahre. Während des dreisemestrigen Grundstudiums folgt jeweils nach einem 14-wöchigen Praxisblock am Lernort ein 12-wöchiger Theorieblock an der Hochschule.

- Nach dem vierten Semester wird die Berufsabschlussprüfung vor der IHK abgelegt.
- Während des Aufbaustudiums ist ein Auslandssemester integriert, bei dem der Theorieblock an einer Partnerschule im Ausland stattfindet.
- Ebenfalls in diesem Semester während der Praktikumsphase, ist die Bachelorthesis (Abschlussarbeit), im Inland oder Ausland, zu erstellen.
- Nach dem sechsten Semester, welches gleichzeitig das Prüfungssemester ist, wird das Studium mit dem „Bachelor“ beendet.

Zusätzlich besteht für alle Studierenden die Möglichkeit, das höchste Cambridge Business English Certificate (BEC Higher) zu erwerben.

Studium im Praxisverbund Fachrichtung Mechatronik an der Universität Kassel



Gebäude der Uni Kassel

Quelle: www.uni-kassel.de

Da Logistik nicht nur (theoretische) Planung ist, sondern viel mit Technik (-nutzung/-einsatz) zu tun hat, wie z.B. bei hochkomplexen Sortieranlagen oder vollautomatischen Lagern, wird an dieser Stelle auch ein technisch ausgerichtetes duales Studium vorgestellt.

Das Studium im Praxisverbund (StiP) ist ein Programm, welches die Universität Kassel in Kooperation mit verschiedenen in Kassel und Umgebung ansässigen Unternehmen anbietet. Die Bewerbung ist direkt an die Unternehmen zu richten, die am Programm teilnehmen und diese treffen auch die Auswahl unter den Bewerbenden.

Voraussetzungen

Für den Studiengang Mechatronik besteht keine Zulassungsbeschränkung. Die Voraussetzungen, die für ein solches Studium erwartet werden, bestimmen somit eher die Unternehmen. In der Regel erwarten diese von den Bewerbenden:

- Die Allgemeine Hochschulreife mit Note „gut“ oder besser und Leistungskurse in Mathematik und/oder Physik bzw. in Mathematik, Deutsch oder Englisch – je nach Studiengang,
- einen abgeschlossenen Wehr- oder Zivildienst oder die Freistellung davon und
- die Bewerbenden sollten noch keine Berufsausbildung absolviert haben.

Die **Lehrinhalte** gibt die folgende Grafik wieder.

6. Semester (SoSe)	Schlüsselkompetenzen 9 Credits	Wahlpflichtmodule Vertiefungsbereich 12 Credits ●			Bachelormodul 15 Credits (Bachelorarbeit 12 Credits + Seminarvortrag 3 Credits)		
30 Credits							
5. Semester (WiSe)		Wahlpflichtmodule Vertiefungsbereich 8 Credits ●		Mikroprozessortechnik und eingebettete Systeme 1 6 Credits	Elektronische Bauelemente 4 Credits	Elektrische Messtechnik 6 Credits	Fortgeschrittenen-praktikum Mechatronik 4 Credits
30 Credits							
4. Semester (SoSe)		Optik und Wärmelehre 4 Credits	Werkstoffe Maschinenbau 3 Credits	Technische Dynamik 6 Credits	Sensorapplikationen – Messen nichtelektrischer Größen 6 Credits	Grundlagen Regelungstechnik 6 Credits	Mechatronische Systeme 4 Credits
31 Credits							
3. Semester (WiSe)		Dgl./ Funktionentheorie 4 Credits	Digitale Logik 4 Credits	Technische Mechanik 2 4 Credits	Konstruktionstechnik 2 6 Credits	Einführung in die Mechatronik 6 Credits	Programmier-projekt 4 Credits ●
30 Credits							
2. Semester (SoSe)		Analysis 11 Credits		Technische Mechanik 1 4 Credits	Konstruktionstechnik 1 6 Credits	Grundlagen der Elektrotechnik 2 9 Credits	
30 Credits							
1. Semester (WiSe)		Lineare Algebra 7 Credits	Informationstechnik: Grundlagen der Programmierung 6 Credits	CAD 6 Credits	Lineare Algebra 6 Credits	Grundlagen der Elektrotechnik 1 mit Praktikum 11 Credits	
30 Credits							

Legende

- Grundlagen Mathe/Naturwissenschaften
- Informatik
- Maschinenbau
- Elektrotechnik
- Mechatronik
- Fachübergreifende Fächer + Abschlussmodul
- Wahlpflichtbereich und Vertiefung

Hinweise

- ☐ Nachweis eines Grundpraktikums, Minstdauer 6 Wochen, empfohlen vor Studienbeginn (keine Credits)
- Kann je nach Verfügbarkeit und individueller Studienplanung entweder im Wintersemester oder im Sommersemester absolviert werden.
- ➔ kennzeichnet Module mit Schlüsselkompetenzanteilen
- ⚙ kennzeichnet Module mit Praxisanteil

Quelle: www.uni-kassel.de

Organisation und Form des Unterrichts

Vollzeitstudium und Berufsausbildung finden parallel statt. Während der vorlesungsfreien Zeit finden die Praxisphasen im Unternehmen statt. Ein Semester ist ein reines Praxissemester.

- Nach drei Jahren wird vor der IHK die Berufsabschlussprüfung zur Mechatronikerin/zum Mechatroniker abgelegt.
- Das Studium schließt mit dem ersten Ingenieurdiplom in Mechatronik ab (ab dem Wintersemester 2009/2010 wird der Studiengang und somit auch der Abschluss in Bachelor of Science geändert).
- In einer zweiten Studienstufe kann, je nach vertraglicher Vereinbarung mit dem Unternehmen, das „Diplom II“ (ab Wintersemester 2009/2010 Master of Science) absolviert werden.

Studium der Warenwirtschaft und Logistik an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg



Eingang des Campus Mosbach

Quelle: www.mosbach.dhbw.de

Wer an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg Warenwirtschaft und Logistik studieren will, muss neben einem Ausbildungsplatz das Abitur oder die fachgebundene Hochschulreife nachweisen.

Die **Lehrinhalte** werden in der folgenden Grafik wiedergegeben.

Ablauf des Studiums: Inhaltliche Übersicht

	1. Studienjahr		2. Studienjahr		3. Studienjahr	
	1. Sem.	2. Sem.	3. Sem.	4. Sem.	5. Sem.	6. Sem.
BWL	Grundlagen BWL	Unternehmens- rechnung	Bilanzierung und Besteuerung	Personal- wirtschaft, Organisation und Projekt- management	Integriertes Management	
	Finanzbuchführung					
Kernmodle	HBL		Instrumente des Handelsmarketing		Integrationsseminar	
	Supply Chain		Quantitative Methoden		Strategisches Handelsmarketing	
	Spezielle Handelskompetenzen		Information und Digitalisierung		Handelsmanagement	
Weitere WiWi Kernmodule	VWL I		VWL II		VWL III	
	Recht I		Recht II			
	Mathematik/Statistik					
Schlüssel- qualifikationen	Soft Skills I		Soft Skills II		Soft Skills III	
	Wissenschaftliches Arbeiten					
Bachelorarbeit					Bachelorarbeit	
Vertiefung			Wahlfach I		Wahlfach I	
					Wahlfach II	
Praxismodul	PA1 + Reflexion		PA2 + Reflexion + Präsentation		Mündliche Prüfung + Reflexion	

Quelle: www.mosbach.dhbw.de

Organisation und Form des Unterrichts

Während des dreijährigen Studiums wechseln sich jeweils 12-wöchige Theoriephasen mit Praxisphasen ab. Für die Studierenden besteht die Möglichkeit, die Ausbildereignungsprüfung (AEVO) abzulegen.

Im Studienbereich Wirtschaft werden den Studierenden zwei internationale Programme angeboten.

- Während des 4. Semesters können sich die Studierenden mit dem „International Junior Program“ in die internationale Betriebswirtschaftslehre einarbeiten.
- Im 5. und 6. Semester bietet das „International Business Program“ eine Qualifikation besonders für internationale Aufgaben im Bereich Marketing und Vertrieb, Personalwesen, Einkauf aber auch Finanzwesen und Controlling an.
- Nach drei Jahren endet das Studium mit dem Abschluss „Bachelor of Arts“.

Betriebswirtin/Betriebswirt Fachrichtung Logistik an der Verwaltungs- und Wirtschaftsakademie Osnabrück-Emsland

Wer an der Wirtschaftsakademie Osnabrück-Emsland Betriebswirtin/Betriebswirt (VWA) Fachrichtung Logistik studieren will, muss neben einem Ausbildungsplatz für eine kaufmännische Ausbildung das Abitur oder die fachgebundene Hochschulreife (Fachabitur Wirtschaft) bzw. die Fachhochschulreife der Fachrichtung Wirtschaft nachweisen.

Die **Lehrinhalte** werden die folgenden Tabellen auszugsweise wiedergegeben.

Lehrinhalte
Grundlagen der Betriebswirtschaftslehre
Supply Chain - und Logistikmanagement
Marketing
Rechnungswesen, Kostenrechnung
Investition und Finanzierung
Personalmanagement und Organisationsgestaltung
Unternehmensplanung
Markt und Wettbewerb
Makroökonomie
Arbeitsrecht & Bürgerliches Recht
Wirtschaftsprivatrecht
Quantitative Methoden
Statistische Methodenlehre
Business Englisch

Organisation und Form des Unterrichts

Die Ausbildung gliedert sich in zwei Abschnitte.

1. Während des ersten Ausbildungsabschnitts erfolgt

- die praktische Ausbildung in allen Funktionsbereichen eines Unternehmens.
- Zur Vorbereitung auf die Ausbildungsabschlussprüfung besuchen die Teilnehmenden an einem Wochentag die Berufsschule sowie weitere Wissenschaftseinführungskurse an der Akademie.
- Zusätzlich nehmen die Lernenden an einem Abend in der Woche und samstags an speziell für sie vorgesehenen wissenschaftlichen Vorlesungen der Akademie teil.

Dieser Ausbildungsabschnitt endet mit der Kaufmannsgehilfenprüfung.

2. Im zweiten Ausbildungsabschnitt erfolgt

- eine Vertiefung in den logistikorientierten betriebswirtschaftlichen Fächern.
- Zusätzlich finden, unter der Leitung und Moderation von erfahrenen Praktikern, Arbeitsgemeinschaften statt, die die Studierenden befähigen sollen, die theoretischen Kenntnisse in die Praxis umzusetzen.

Vor- und Nachteile des dualen Studiums

Den vielen Vorteilen des dualen Studiums stehen vermutlich ebenso viele Nachteile gegenüber. Einige Aussagen werden nachfolgend gegenübergestellt.

Das duale Studium ist praxisnah aber weniger wissenschaftlich

Pro Es findet eine bessere Vorbereitung auf die Berufspraxis statt. Neben den fachlichen Fähigkeiten werden auch schon „Schlüsselqualifikationen“ wie Teamfähigkeit, praktisches Denken, kreative Auseinandersetzung mit Kollegen, Umgang mit Kunden und Organisation von Arbeitsabläufen erlernt.

Kontra Aufgrund des hohen Praxisanteils nimmt die wissenschaftliche Vertiefung ab.

Zwei Ausbildungen in einer

Pro Durch die Koppelung von Ausbildung und Studium ergibt sich ein zeitlicher Gewinn.

Kontra Es wird gleichzeitig an zwei Orten (Hochschule/Akademie und Betrieb) ein hundertprozentiger Einsatz verlangt. Das kostet viel Zeit und Kraft. „Erholungsphasen“ wie z.B. Semesterferien entfallen.

Finanzielle Absicherung während der Ausbildung aber abhängig vom Unternehmen

Pro Die finanzielle Versorgung ist durch die Ausbildungsvergütung gesichert.

Kontra Durch eventuell vereinbarte Gegenleistungen, wie z.B. die Verpflichtung eine gewisse Zeit für das Unternehmen zu arbeiten, entsteht eine Abhängigkeit zum Ausbildungsunternehmen.

Meist Arbeitsplatzgarantie aber kein „Blick über den Tellerrand“

Pro Nach der Ausbildung steht meist ein gut bezahlter Arbeitsplatz mit Aufstiegschancen zur Verfügung.

Kontra Der berufliche Weg ist schon stark festgelegt.

Die Studienbedingungen sind sehr gut aber die Bewerbungshürde sehr hoch

Pro An Berufsakademien wird unter optimalen Rahmenbedingungen studiert (kleine Gruppen, beste Ausstattung).

Kontra Aufgrund der begrenzten Ausbildungs- und Studienplätze, ist der Konkurrenzdruck hoch.

Fach- bzw. Hochschulstudium

Zurzeit sind logistische Lehrinhalte meist in herkömmlichen wirtschafts- und ingenieurwissenschaftlichen Studiengängen eingebettet. Deutschlandweit bieten rund 44 Universitäten logistische Lehrveranstaltungen an.

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

- Die Möglichkeiten ein reines Logistikstudium an einer Universität in NRW zu absolvieren, beschränken sich derzeit auf Dortmund und Duisburg-Essen.
- Das Studienangebot an Fachhochschulen sieht da schon etwas besser aus. Seit 2005 existiert sogar eine ganze Fachhochschule für Logistik und Wirtschaft in Hamm.

Neuregelung der Studienabschlüsse

Um Studienabschlüsse europaweit vergleichbar zu machen, wurde 1999 beschlossen, die alten deutschen Diplomabschlüsse durch die Abschlüsse „Bachelor“ und „Master“ zu ersetzen. Gleichzeitig wurde durch die Einführung des Bachelorabschlusses eine Möglichkeit geschaffen, ein so genanntes Kurzstudium zu absolvieren, das die Absolventen in sechs bis acht Semestern fit für den Beruf macht. Aufbauend auf das Bachelorstudium kann anschließend mit dem Masterstudium, welches in der Regel ein bis zwei Jahre dauert, ein höherwertiger Abschluss erreicht werden. Die Inhalte eines Masterstudiums sind ähnlich eines Diplomstudiums stark theoretisch-wissenschaftlich ausgelegt.

Mit der Reform der Abschlüsse entstand eine Vielzahl neuer Studiengänge im Bereich Logistik. Beispielsweise werden allein an der Universität Duisburg-Essen sechs verschiedene Master-Programme mit Logistikbezug angeboten. Das Angebot reicht dort von wirtschaftswissenschaftlichen bis hin zu technischen Logistiksicherpunkten.

Wie oben bereits erwähnt, ist es zurzeit in NRW nur in Dortmund und Essen-Duisburg möglich, ein **reines Logistikstudium** zu absolvieren. Exemplarisch werden daher nachfolgend zwei Studiengänge dieser Universitäten und für die Fachhochschulen die „FH-Hamm“ mit einem Kurzprofil vorgestellt.

Bachelor of Science in der Logistik an der Universität Dortmund



Gebäude der Uni Dortmund

Quelle: www.uni-dortmund.de

Voraussetzungen

Wer an der Universität Dortmund Bachelor of Science in der Logistik studieren will, muss die **Allgemeine Hochschulreife** (Abitur) nachweisen.

Ohne Abitur bestehen folgende Möglichkeiten:

1. Zugangsprüfung als Voraussetzungen für den Einstieg in das erste Fachsemester,
 - 22. Lebensjahr vollendet,
 - abgeschlossene Berufsausbildung und
 - 3jährige Berufspraxis oder 3 Jahre selbständige Führung eines Familienhaushaltes mit mindestens einer erziehungs- oder pflegebedürftigen Person
2. Einstufungsprüfung als Voraussetzungen für den Einstieg in ein höheres Fachsemester,
 - allgemeine Hochschulreife oder fachgebundene Hochschulreife (wer eine fachgebundene Hochschulreife mitbringt, kann nur in einen Studiengang einsteigen, der von seinem Fachabitur erfasst wird) oder erfolgreicher Abschluss einer Zugangsprüfung und
 - abgeschlossene Berufsausbildung

Die **Lehrinhalte** sind sehr umfangreich, wie die folgenden Tabellen zeigen.

Studieninhalte

1. Semester	2. Semester
Höhere Mathematik I	Höhere Mathematik II
Statische Verfahren	Grundlagen der Elektronik
Fertigungslehre	Technische Mechanik I
Einführung in die Logistik	Grundlagen der Unternehmenslogistik und Supply Chain Management
Einführung in die Informatik für Ingenieure	Wahlkatalog

3. Semester	4 Semester
Technisches Zeichnen	Maschinenelemente für Logwing
Elektrische Maschinen/Betrieb und Aufbau von Netzen	Verpackungs-, Identifizierungs- und Automatisierungstechnik
Technische Mechanik II	Warehouse Management Systeme
Verkehrslogistik I	Verkehrslogistik II
Wahlkatalog WiWi	Produktion und Logistik
Materialflusssysteme	Außerfachliche Kompetenz

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

5.Semester	6. Semester	7. Semester
Grundlagen der Arbeits- und Betriebsorganisation	Logistikprojekt	Fachwissenschaftliche Projektarbeit
Produktion und Logistik	Wahlkatalog Logistik	Bachelorarbeit
Wahlkatalog Logistik	Wahlkatalog WiWi I	Fachpraktikum
Wahlkatalog WiWi I	Wahlkatalog WiWi II	
Wahlkatalog WiWi II		

Quelle: <https://mb.tu-dortmund.de/>

Organisation und Form des Studiums

Die Dauer des Studiums beträgt in der Regel dreieinhalb Jahre (sieben Semester). Die Lehrinhalte werden in Vorlesungen und Seminaren vermittelt. Für die Studierenden wird an der Universität ein so genannter Studienverlaufsplan erstellt. In diesem sind die Lehrinhalte (Module) bestimmten Semestern zugeordnet. In Abhängigkeit des Lerntempos kann von den empfohlenen Verläufen abgewichen werden.

Das Modulhandbuch „Bachelor Logistik“ finden Sie unter diesem Link <https://t1p.de/2eu42>.

Zur erstmaligen Anmeldung zu Modulprüfungen, ab dem dritten Fachsemester des Bachelor Studiengangs Logistik, ist ein 6-wöchiges Grundpraktikum erforderlich. Nach erfolgreich abgelegter Bachelorthesis (Abschlussarbeit) mit Präsentation endet das Studium mit dem Abschluss „Bachelor of Science“.

Technische Logistik (Master of Science) an der Universität Duisburg-Essen



Uni Duisburg-Essen – Gebäude Duisburg

Quelle: www.uni-duisburg-essen.de

Der Masterstudiengang “Technische Logistik” ist ein Folgestudium, welches auf ein geeignetes Bachelorstudium aufbaut. Das Bachelorstudium muss erfolgreich mit der Gesamtnote 2,5 oder besser bestanden worden sein. Ein Bachelorabschluss aus folgenden Fachrichtungen erbringt die Qualifikation zum Masterstudium:

- Ingenieurwissenschaften (z.B. Maschinenbau, Elektrotechnik, Materialtechnik, Informatik, Bauingenieurwesen)
- Betriebswirtschaft
- Geographie
- Product Engineering
- Industrial Engineering
- International Studies of Engineering (ISE)

Über eine Zulassung mit anderen gleichwertigen Studienabschlüssen entscheidet der Prüfungsausschuss.

Besondere Einschreibevoraussetzungen:

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

- Studierende mit deutschem Bildungsabschluss benötigen mindestens fünf Punkte im Fach Englisch, nachgewiesen durch das Abiturzeugnis
- Ausländische Studienanwärterinnen/Studienanwärter benötigen Mindestkenntnisse in Deutsch (DSH-1 Niveau) und Englisch (Niveau TOEFL 500 paper based).

Einen Einblick in die **Lehrinhalte** gibt die folgende Grafik.

Semester	Studienverlaufsplan Technische Logistik(M.Sc.)				
1	Technische Logistik Pflichtfach I+II 10 CP	Gestaltung von Logistiksystemen Pflichtfach I,II,II 13 CP	Verkehrssysteme Wahlpflichtfach I 4 CP	Nichttechnischer Bereich Frei wählbares Fach I 2 CP	
2	Technische Logistik Pflichtfach III+IV 10 CP	Gestaltung von Logistiksystemen Pflichtfach IV,V,VI,VII 17 CP	Bauingenieurwesen Wahlpflichtfach II 4 CP		
3	Technische Logistik Pflichtfach V+VI 10 CP	Nichttechnischer Bereich Frei wählbares Fach II,I 4 CP	Bauingenieurwesen Wahlpflichtfach I 6 CP	Wirtschafts- wissenschaft Wahlpflichtfach III 4 CP	Wirtschaftsgeographie Wahlpflichtfach I 6 CP
4	Masterarbeit 30 CP				

Quelle: www.uni-due.de

Organisation und Form des Studiums

Die Dauer des Aufbaustudiums beträgt in der Regel zwei Jahre (vier Semester). Die Lehrinhalte werden in Vorlesungen und Seminaren vermittelt. Für die Studierenden wird an der Universität ein so genannter Studienplan erstellt. In diesem sind die Lehrinhalte (Module) bestimmten Semestern zugeordnet. In Abhängigkeit des Lerntempos kann von den empfohlenen Verläufen abgewichen werden.

Fachhochschule Hamm / Hochschule für Logistik und Wirtschaft



Gebäude der SRH Fachhochschule Hamm

Quelle: SRH Fachschule Hamm

Die SRH Fachhochschule Hamm stellt sich vor

Die SRH Hochschule in Nordrhein-Westfalen ist Teil des SRH-Hochschulnetzwerks und betreibt drei Campus in Hamm, Leverkusen und Münster. Hier studieren rund 750 Studierende aus über 25 Nationen. Die Hochschule bietet rund 30 akkreditierte deutsch- und englischsprachige Studienprogramme auf Bachelor- und Masterniveau in den Bereichen Management, Soziale Arbeit, Nachhaltigkeit, Wirtschaft, Logistik, Ingenieurwissenschaft, Gesundheit und Psychologie an.

Alle Studiengänge sind akkreditiert und staatlich anerkannt.

Gemeinsam mit den Lehrbeauftragten aus Hochschule und Wirtschaft gewährleistet ein kompetentes Professorenteam eine anspruchsvolle wie praxisorientierte Wissensvermittlung. Durch die enge Kooperation mit Unternehmen wird den Studierenden gezielt das logistische Wissen und Handwerkszeug für die Herausforderungen von morgen vermittelt. Anders als in anderen Hochschule können Sie mit „Ihren“ Professoren und Dozenten persönlich sprechen, Fachthemen diskutieren und Erfahrungen austauschen. Dies gilt sowohl für die Studierenden im Präsenzstudium sowie insbesondere auch für die Fernstudierenden.

Die SRH Fachhochschule Hamm integriert in Forschung- und Lehre die Disziplinen Technik, Informatik und Wirtschaftswissenschaften. Das modulare Bildungsangebot orientiert sich an die Herausforderungen der globalen Wirtschaft. Die Studienangebote fokussieren sich im Kern auf den Kompetenzschwerpunkt Logistik und Logistikmanagement, wobei das Wirtschaftsingenieurstudium das Angebotsspektrum branchenübergreifend erweitert.

Als praxisorientierte Hochschule werden die Studienangebote gemeinsam mit ausgewählten Unternehmen bedarfsgerecht und zukunftsorientiert kontinuierlich weiterentwickelt. Die

seminaristische Studienorganisation in den Präsenz- und berufsbegleitenden Studiengängen ermöglicht das Lernen in kleinen Gruppen, das Arbeiten in Lernteams, einen intensiven Dialog zwischen Studierenden und Professoren sowie einen straff organisierten Studienablauf in einem anspruchsvollen, persönlichen Umfeld.

Das Angebot der SRH Fachschule Hamm im Überblick

Die SRH Fachschule Hamm bietet neben einem dualen Modell das Bachelor-Studium im Bereich der Logistik 4 weitere Schwerpunkte an:

1. Digital Logistics,
2. Reverse Logistics,
3. Lean Logistics und
4. Sustainable Logistics.

Studienmöglichkeiten

Die nachfolgende Liste gibt einen Überblick über Standorte und Studienmöglichkeiten im Themengebiet „Logistik und Produktion“ in Deutschland.

Diese Liste durfte von der Website www.logistik-studium.de übernommen werden. Sie wurde erstellt und wird gepflegt von Dr. Christian G. Janker, Lehrbeauftragter und freier Mitarbeiter am Lehrstuhl für BWL, insbesondere Logistik, der TU Dresden.

Ort	Hochschule
Aachen	FH - Fachbereich Maschinenbau
Augsburg	FH - Studiengänge Fakultät für Wirtschaft
Augsburg	Universität - Lst. Production and Supply Chain Management (Prof. Tuma)
Bad Homburg	accadis Hochschule - Strategic Supply Chain Management M. A.
Bamberg	Universität - Lst. Produktion und Logistik (Prof. Sucky)
Berlin	HWR - BWL, Spedition und Logistik
Berlin	TU - Wirtschaft und Management
Berlin	TU - Fachgebiet Logistik
Bielefeld	FHDW - BWL, Schwerpunkt Logistikmanagement (dualer Bachelor)
Bielefeld	FHDW - Einkauf und Logistikmanagement (Master, berufsbegleitend)
Brandenburg	FH - Technik/Wirtschaftsingenieur (Bachelor)
Brandenburg	FH - BWL (Master)
Braunschweig:	TU - Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (Prof. Siefer)
Bremen	Universität - BWL, Studienschwerpunkt Logistik wählbar (Bachelor)
Bremen	Universität - Lst. für ABWL und Logistikmanagement (Prof. Kotzab)
Bremerhaven	HS - Transportwesen und Logistik
Brühl	CBS - Dualer Studiengang Logistikmanagement
Chemnitz	TU - Lst. Produktionsmanagement (Prof. Wichmann)
Chemnitz	TU - Institut für Betriebswissenschaften und Fabrikssysteme (Prof. Bullinger-Hoffmann)
Cottbus	BTU - Lst. Produktionswirtschaft (Prof. Winkler)
Darmstadt	TU - Lst. Unternehmensführung und Logistik (Prof. Elbert)
Darmstadt	TU - Lst. Management Science & Operations Research (Prof. Weidinger)
Darmstadt	TU - Lst. Produktion und Supply Chain Management (Prof. Glock)
Darmstadt	Hochschule - Fachbereich Ingenieurwissenschaften / Wirtschaftsingenieurwesen
Dortmund	TU - Fachgebiet IT in Produktion und Logistik (Prof. Rabe)

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

Dortmund	FH - Betriebswirtschaftliche Logistik (B.Sc.)
Dortmund	TU - Institut für Transportlogistik (Prof. Clausen)
Dortmund	TU - Lst. Produktion und Logistik (Prof. Gössinger)
Dortmund	TU - Lst. Unternehmenslogistik (Prof. Henke)
Dortmund	TU - Lst. Förder- und Lagerwesen (Prof. ten Hompel)
Dresden	TU - Lst. BWL / Logistik (Prof. Lasch)
Dresden	TU - Lst. BWL / Industrielles Management (Prof. Buscher)
Dresden	TU - Lst. VKW / Technologie und Logistik des Luftverkehrs (Prof. Fricke)
Dresden	International University - MBA-Studiengänge Logistik und Logistik International
Dresden	International University - MBA-Studiengang Logistik
Duisburg	Uni Duisburg-Essen - Zentrum für Logistik und Verkehr (Prof. Noche)
Erlangen	Lst. Supply Chain Management (Prof. Hartmann)
Erfurt	FH - Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen
Esslingen	Hochschule - Wirtschaftsingenieurwesen (B. Eng.)
Flensburg	FH - BWL / Operations & Supply Chain Management (Bachelor)
Flensburg	FH - BWL / Sustainable & Digital Supply Chain Management (Master)
Flensburg	FH - Seeverkehr, Nautik und Logistik (Bachelor)
Frankfurt/Main	International School of Management (ISM) - M.Sc. International Logistics & Supply Chain Management
Frankfurt/Oder	Europa-Universität Viadrina - Lst. für Supply Chain Management (Prof. Almeder)
Freiberg	TU - Lst. Industriebetriebslehre, Produktion und Logistik (Prof. Höck)
Fulda	FH - Fachbereich Wirtschaft
Friedberg	FH - Fernstudium Logistik (Master, berufsbegleitend)
Friedberg	FH - Studium Logistik
Furtwangen	FH Fachbereich Wirtschaftsinformatik
Gelsenkirchen	FH - Fachbereich Wirtschaft
Gera	Duale HS - Studienrichtung Logistik
Glauchau	BA - Studienrichtung Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik
Göttingen	Universität - Professur für Produktion und Logistik (Prof. Klumpp)
Halle	Universität - Lst. Produktion und Logistik (Prof. Bierwirth)
Halle	Universität Lst. Produktion und Logistik
Hamburg	<i>HFH Hamburger Fern-Hochschule - Logistik-Bachelor (B.A.)</i>
Hamburg	Universität (UHH) - Institut für Logistik und Supply Chain Management (Prof. Voigt)
Hamburg	TU Harburg (TUHH) - Institut für Technische Logistik (Prof. Kreutzfeldt)

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

Hamburg	Hamburg Universität (HSU) - BWL, insbes. Logistik-Management Prof. Geiger)
Hamburg	HAW - Studiengang Wirtschaft, Studiengang Logistik/Technische Betriebswirtschaft (Bachelor)
Hamburg	HAW - Studiengang Wirtschaft, International Logistics and Management (Master)
Hamburg	International School of Management (ISM) - M.Sc. International Logistics & Supply Chain Management
Hamburg	Kühne Logistics University - THE KLU
Hamm	FH für Logistik und Wirtschaft
Hannover	Universität - Institut für Fabrikanlagen und Logistik (Prof. Nyhuis)
Hannover	Universität - Institut für Produktionswirtschaft (Prof. Helber
Hannover	Universität - Institut für Transport- und Automatisierungstechnik (Prof. Overmeyer)
Heidenheim	Duale HS - Studiengang Spedition/Transport/Logistik
Heilbronn	Hochschule - Business Engineering Logistics
Heilbronn	Hochschule - Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik
Heilbronn	Hochschule - Transport und Logistik-Management (Master)
Hof	FH - Masterstudiengang Logistik
Ilmenau	TU - Fachgebiet Nachhaltige Produktionswirtschaft und Logistik (Prof. Souren)
Ingolstadt	Kath. Universität - Lst. Supply Chain Management & Operations (Prof. Kuhn)
Jena	Universität - Lst. Operations Management (Prof. Boysen)
Karlsruhe	Duale HS - BWL/Industrie, Studiengang Supply Chain Management
Kassel	Universität - Lst. Supply Chain Management (Prof. Seuring)
Kassel	Universität - Fachgebiet Verkehrstechnik und Transportlogistik (Prof. Hoyer)
Kempten	Hochschule - Logistik (Master)
Kempten	Hochschule - International Supply Chain Management (berufsbegleitend)
Kiel	Universität - Lst. Supply Chain Management (Prof. Meisel)
Kiel	FH - Institut für Supply Chain und Operations Management
Köln	Universität - Fakultätsbereich Supply Chain Managemen
Köln	FH - Studiengang Logistik (Bachelor)
Köln-Brühl	CBS - Master Logistik- und Supply Chain Management (berufsbegleitend)
Konstanz	FH - Studiengang Unternehmensführung (Master)
Krefeld	FH - Studiengang Unternehmensführung (Master)

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

Leipzig	HTWK - Fachgebiet Produktionswirtschaft und Supply Chain Management
Leipzig	HHL - IT-gestützte Logistik (Prof. Hausladen)
Linz	Universität - Institut für Produktions- und Logistikmanagement
Lippe/Höxter	FH - Logistikmanagement (Bachelor)
Lippe/Höxter	FH - International Logistics Management (Master)
Lörrach	Duale HS - BWL / Spedition, Transport und Logistik (Bachelor)
Ludwigshafen	FH - Studiengang Logistik (Bachelor)
Ludwigshafen	FH - Studiengang Logistik (Master)
Magdeburg	Universität - Lst. Operations Management (Prof. Müller)
Magdeburg	Universität - Institut für Logistik und Materialflusstechnik (Prof. Katterfeld) Universität Lst. Produktion und Logistik
Mannheim	Universität - Lst. Logistik und Supply Chain Management (Prof. Fleischmann)
Mannheim	Duale HS - BWL / Spedition, Transport und Logistik (Bachelor)
Meschede	FH - Fachbereich Wirtschaft und Recht
Mülheim an der Ruhr	Hochschule - Int. Handelsmanagement und Logistik (Bachelor)
Merseburg	FH - Fachbereich Wirtschaftswissenschaften
München	TU - Forschungsinstitut Unternehmensführung, Logistik und Produktion (Prof. Wildemann)
München	Bundeswehr-Universität - Lst. ABWL / Beschaffung und Supply Management (Prof. Eßi) Universität Lst. Materialwirtschaft und Distribution
München	FH - Wirtschaftsingenieurwesen / Logistik (Bachelor)
Münster	Universität - Lehrstuhl Wirtschaftsinformatik und Logistik (Prof. Hellingrath)
Münster	Universität - Lehrstuhl Wirtschaftsinformatik / Quantitative Methoden in der Logistik (Prof. Meisel)
Münster	FH - Masterstudiengang Logistik
Neu-Ulm	Hochschule - Wirtschaftsingenieurwesen Schwerpunkt Logistik (Bachelor)
Nürnberg	FH - Betriebswirtschaft (Bachelor, berufsbegleitend)
Nürnberg	TH Nürnberg Georg Simon Ohm - Betriebswirtschaftslehre, Vertiefung Supply Chain Management (Master)
Nürtingen	FH - Betriebswirtschaft (Bachelor)
Offenburg	Hochschule - BWL / Logistik und Handel (Bachelor)
Oldenburg	Jade-HS - Internationales Logistikmanagement (Bachelor)
Oldenburg	Jade-HS - Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft (Bachelor)

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

Oldenburg	Jade-HS - Maritime Management (Master)
Osnabrück	FH - Fachgruppe Logistik
Paderborn	Universität - Lst. Wirtschaftsinformatik, insb. Operations Research (Prof. Schryen)
Paderborn	Universität - Fachgruppe Wirtschaftsinformatik, insbes. CIM (Prof. Dangelmaier) Universität Lst. Produktio
Pforzheim	FH - Betriebswirtschaft / Einkauf und Logistik (Bachelor)
Pirmasens	HS Kaiserslautern - Logistik (Bachelor)
Pirmasens	HS Kaiserslautern - Wi.-Ing. Logistik und Produktionsmanagement (Master)
Ravensburg	Duale HS - Studiengang BWL/Industrie (Bachelor)
Regensburg	FH - Logistik (Master)
Remagen	FH - Logistik und E-Business (Bachelor)
Reutlingen	Hochschule ESB - Internationales Wirtschaftsingenieurwesen / Operations (Bachelor)
Reutlingen	Hochschule ESB - Operations Management (Master)
Rosenheim	FH - Wirtschaftsingenieurwesen (Bachelor)
Rostock	Universität - Lst. ABWL / Service Operations (Prof. Leyer)
Rostock	Universität - Lst. Produktionsorganisation und Logistik (Prof. Vojdani)
Saarbrücken	Universität - Lst. Digitale Transformation im Operations Management (Prof. Grosse)
Salzgitter	HTW Fachbereich Grundlagen, Informatik, Sensortechnik
Salzgitter	HTW Fachbereich Betriebswirtschaft
Salzgitter	Ostfalia - Wirtschaftsingenieurwesen / Mobilität und Verkehr (Bachelor)
Schweinfurt	FH Würzburg-Schweinfurt - Wi-Ing. Logistik (Bachelor)
Stuttgart	Duale HS - Studiengang BWL-Industrie (Bachelor)
Stuttgart	Duale HS - Studiengang BWL-Dienstleistungsmanagement / Logistik- und Supply Chain Management (Bachelor)
Stuttgart	Universität - Lst. ABWL / Logistik- und Beschaffungsmanagement (Prof. Large)
Stuttgart	Universität - Online-Masterstudiengang Logistikmanagement (berufsbegleitend)
Suderburg	Ostfalia - Handel und Logistik (Bachelor)
Ulm	Hochschule - Wirtschaftsingenieur Logistik (Bachelor)
Vallendar	WHU - Lst. Produktionsmanagement (Prof. Huchzermeier)
Vallendar	WHU - Institut für Logistikmanagement
Wernigerode	HS Harz - Fachbereich Wirtschaftswissenschaften

4. Kapitel Studienmöglichkeiten in der Logistik

Wetzlar	FH - BWL / Logistikmanagement (Bachelor)
Wiesbaden	EBS - Fachgebiet Supply Chain Management
Wiesbaden	FH - Fachbereich WirtschaftEBS - Einkauf, Logistik und SCM
Wildau	TH - Studiengang Logistik (Bachelor, auch dual möglich)
Wismar	FH - Digitale Logistik und Management (Master)
Worms	FH - Internationales Logistikmanagement (Bachelor)
Würzburg	FH Würzburg-Schweinfurt - Betriebswirtschaft (Bachelor)
Wuppertal	Universität - Lst. Öffentliche Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement (Prof. Reutter)
Zwickau	FH - Logistik (Master)

Quelle: www.logistik-studium.de

Logistik - ein Männerberuf?

Um zuerst die Frage in der Überschrift zu beantworten: Nein, im Logistikbereich gibt es nicht nur Männer, aber die Branche ist immer noch von ihnen dominiert. Dies heißt aber nicht zwangsläufig, dass Frauen in diesem Berufsfeld nicht vertreten sind oder es für sie ungeeignet wäre. Aber die Vorurteile über Tätigkeiten in der Logistikbranche sind alt und zudem tief verankert.

„In der Logistikbranche sind nur hart gesottene Männer gefragt, die technisch versiert sind, notfalls den LKW unterwegs reparieren und anpacken können.“

Das Prekäre an dieser zugegeben etwas provokanten Aussage ist, dass diese sich anhand von Daten und in Studien für Teilbereiche der Logistik eher bestätigt. Aber die genauere Betrachtung wird zeigen, dass allen Vorurteilen zum Trotz eine große Anzahl von Frauen im Logistikbereich tätig ist.

Dies zeigt sich deutlich bei der Veröffentlichung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach der ausgeübten Tätigkeit zum 31. März 2022 des Statistischen Bundesamtes. Hiernach waren im Bereich Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit insgesamt 4.605.460 Personen tätig davon 1.417.162 Frauen. Dies entspricht einem Anteil von gut 30 %.

Diese Kapitel ist in 3 Teile aufgeteilt und zeigt die Tätigkeit von Frauen in der Logistik auf unterschiedliche Weisen auf. Durch

1. einen älteren Artikel von „LOGISTIK HEUTE“,
2. eine begleitende Publikation der Bundesvereinigung Logistik e.V. bei den Transport Logistic Fachforen 2019 und
3. Lebensläufe bzw. Interviews mit Frauen.

Artikel von „LOGISTIK HEUTE“ zum Thema „Frauen in der Logistik“

Das Fachmagazin „LOGISTIK HEUTE“ hat auf seiner Website www.logistik-heute.de unter „Karrieremotivation in der Logistik“ in sieben Rubriken Artikel abgestellt. Ein Artikel der Rubrik „Karrieremotivation“ beschäftigt sich ausschließlich mit Frauen in der Logistik. Dieser Artikel fügt sich nahtlos an den vorigen Datenteil an, denn viele, der oben vorgestellten Sachverhalte werden auch in diesem Artikel wiedergeben und durch Umfragen ergänzt.

Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion von „LOGISTIK HEUTE“ darf der Artikel in den Logistikguide übernommen werden. Auch wenn dieser Artikel bereits auf dem Jahr 2008 stammt, spiegelt er die Realität doch noch gut wider.

„Frauen in der Logistik

LOGISTIK HEUTE und Europhia Consulting befragten gemeinsam mit weiteren Partnern über 1.000 Logistiker weltweit zu ihrer Karrieremotivation. Lesen Sie im vierten Teil der Logistik-HR-Umfragenreihe über die Perspektiven von Frauen in der Logistik.

In vielen entwickelten Märkten sind nur 21 % aller Arbeitnehmer in der Logistik Frauen. Was kann die Logistikbranche tun, um in der heutigen Zeit, in der die Arbeitslosigkeit in der Branche ein Rekordtief erreicht hat, für Frauen attraktiver zu werden?

Einige der Ergebnisse zeigen, dass weniger als 20 % der Management Positionen in dem Sektor von Frauen besetzt sind. Des Weiteren sind laut der Umfrageergebnisse in der Mehrheit der Logistikunternehmen mehr als 70 % aller Beschäftigten männlich. Die große Mehrheit der Befragten ist der Meinung, dass sowohl Hochschulen als auch die Branche insgesamt viel mehr tun könnten und müssten, um Frauen dazu zu ermutigen, eine Karriere in der Logistik aufzunehmen. Allerdings berichten die Befragten beider Geschlechter, dass die Karrierechancen für Frauen in der Logistik- und Supply-Chain-Branche nie besser waren.

An dem vierten Modul aus Europhia Consultings Internationaler HR Logistik Umfragereihe nahmen weltweit über 1.100 Fach- und Führungskräfte aus der Logistik und Supply-Chain-Branche teil. Zwei Drittel der Teilnehmer sind weiblich, was das enorme Interesse von Frauen an diesem Thema demonstriert. 49 % der Befragten arbeiten zurzeit in Europa, 41 % in Asien und 10 % in Amerika.

Die Logistikbranche - weiterhin eine Männerdomäne?

Verschiedene Publikationen der letzten Monate und Jahre bestätigen, dass Frauen in der Branche weiterhin unterrepräsentiert sind. Eine Studie der European Transport Federation zeigt, dass nur 20,5 % der Arbeitnehmer in der Logistik weiblich sind. Die Fachzeitschrift „Logistics Today“ berichtete, dass es eine der größten Herausforderungen für die Branche sein werde, die Kluft zwischen den Geschlechtern zu überbrücken. Von den ca. 2.000 Mitgliedern des Logistics Institutes in Kanada seien zum Beispiel nur 286 weiblich. Eine Studie der Ohio State University fand jedoch heraus, dass die Karrieremöglichkeiten von Frauen in der Logistik heute besser seien als je zuvor.

Europias Online-Umfrage bestätigt, dass in der Mehrheit der Unternehmen weniger als 30 % der Arbeitnehmer weiblich sind. Es besteht diesbezüglich kein signifikanter Unterschied zwischen den betrachteten Ländern und Regionen. Die Mehrheit der Befragten gab an, dass weniger als 10 % der Management Positionen in ihren Unternehmen von Frauen besetzt sind.

Laut einer globalen McKinsey Studie bestehen derzeit einige wesentliche Risiken für Unternehmen. Unter diesen Risiken seien die Verfügbarkeit und Qualität von Arbeitern und Angestellten eine große Sorge von Unternehmen weltweit. Obwohl die Arbeitsmärkte weltweit zunehmend enger werden, sind Frauen in der Branche weiterhin stark unterrepräsentiert. Folglich könnte und müsste die Branche viel mehr tun, um Frauen für die Branche zu gewinnen, sie zu unterstützen und in der Branche zu halten. Dies scheint unerlässlich für ein erfolgreiches Personalmanagement.

Möglichkeiten und Chancen für Frauen in der Logistik

Obwohl die bisher beschriebenen Ergebnisse die Situation von Frauen in der Logistik eher negativ aussehen lassen, sind die meisten Logistiker optimistisch bezüglich aktueller und zukünftiger Entwicklungen. Fast drei Viertel der Teilnehmer glauben, dass die Karrierechancen für Frauen heute besser sind als je zuvor.

Heute bessere Möglichkeiten als je zuvor	Ja	Nein	Weiß nicht
Insgesamt	72 %	14 %	14 %
Weiblich	70 %	15 %	15 %

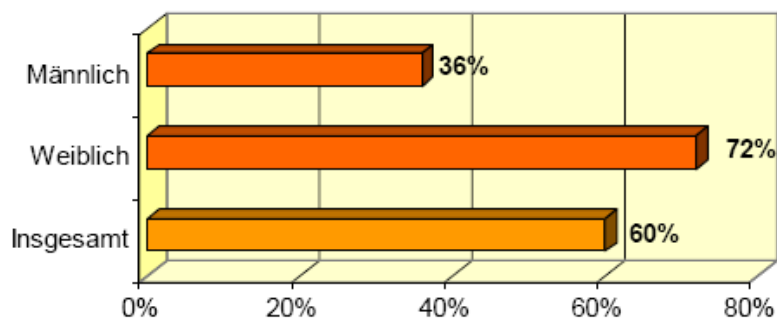
Tabelle 1: Sind die Karrieremöglichkeiten für Frauen in der Logistik heute besser als je zuvor?

Des Weiteren sind 70 % der Befragten überzeugt, dass sich die Karrieremöglichkeiten für Frauen in den nächsten Jahren weiter verbessern werden. Männer sind diesbezüglich in allen Regionen optimistischer als Frauen (siehe Tabellen 1 und 2).

Möglichkeiten werden sich weiter verbessern	Ja	Nein	Weiß nicht
Insgesamt	70 %	11 %	19 %
Weiblich	67 %	11 %	22 %
Männlich	74 %	13 %	13 %

Fast die Hälfte aller Logistiker ist jedoch weiterhin der Meinung, dass eine Tätigkeit in der Logistikindustrie für Frauen schwieriger ist als für Männer. Darüber hinaus sind 60 % davon überzeugt, dass Frauen höhere Leistung zeigen müssen, um dasselbe Maß an Anerkennung zu bekommen. Interessanterweise besteht hier ein signifikanter Unterschied zwischen den Antworten männlicher und weiblicher Teilnehmer. Zwei Drittel der weiblichen Befragten meinen, dass Frauen mehr Leistung zeigen müssen, während nur ein Drittel der männlichen Befragten dem zustimmen (siehe Abbildung).

Frauen müssen mehr Leistung zeigen, um dieselbe Anerkennung zu erhalten wie Männer.



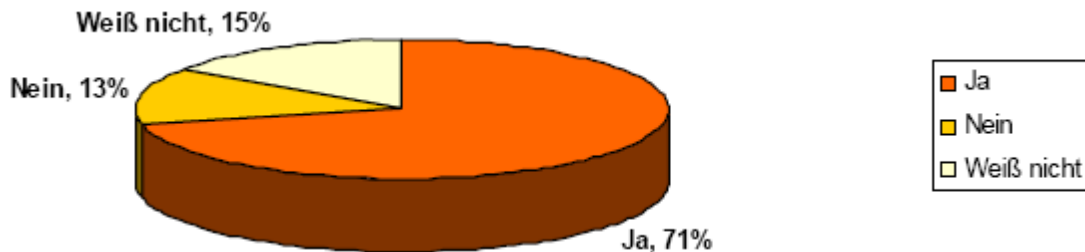
Prozent der Zustimmung unter den Befragten

Des Weiteren glauben 60 % der Fach- und Führungskräfte in der Logistik, dass Frauen bei gleicher Qualifikation weniger häufig für Management-Positionen in Betracht gezogen werden als ihre männlichen Kollegen. Hier sind ähnliche Unterschiede zwischen männlichen (40 %) und weiblichen Teilnehmenden (69 %) zu beobachten.

Geschlechterunterschiede in der Arbeitsweise

In diesem Kontext stellt sich eine interessante Frage: Gibt es Unterschiede zwischen den Geschlechtern in der Art und Weise des Supply-Chain-Managements. Etwa zwei Drittel sind der Meinung, dass Frauen einen anderen Stil des Supply-Chain-Management haben als Männer.

Sind die Geschlechterunterschiede in der Art und Weise des Supply Chain Management für Unternehmen von Vorteil?



Fehlende Unterstützung von Hochschulen und der Logistikbranche

Nur 27 % der Logistiker sind überzeugt, dass Hochschulen dazu beitragen, Frauen für eine Karriere in der Logistikbranche zu gewinnen und nur 21 % glauben, dass die Branche insgesamt genug dafür tut, um Logistikkarrieren für Frauen interessanter zu machen. Des Weiteren zeigt sich, dass fast die Hälfte der Befragten aussagt, sie wüsste nicht, ob es eine ausreichende Unterstützung seitens dieser Institutionen gebe. Dies könnte darauf hinweisen, dass der Einfluss von Hochschulen und der Branche insgesamt auf die langfristige Entwicklung der Karriereentscheidungen von Frauen bei strategischen Entscheidungen für den Sektor nicht genügend bedacht bzw. berücksichtigt werden.

Die wichtigste Frage, die sich in diesem Zusammenhang stellt, lautet: Was kann getan werden, um mehr Frauen für die Branche zu gewinnen? Und ebenso wichtig: Wer sollte hierbei eine führende Rolle übernehmen? Die Verantwortlichkeiten müssen geklärt sein, um effektive Maßnahmen durchführen zu können.

Steigerung der Attraktivität des Sektors für Frauen

Mehr Programme, die eine Balance zwischen Arbeit und Freizeit sicherstellen, Gleichberechtigung der Geschlechter im Arbeitsalltag und bessere Karrieremöglichkeiten für Frauen werden als wichtigste Faktoren zur Steigerung der Attraktivität der Logistik- und Supply-Chain-Branche angesehen.

Rang	Insgesamt	Asien	Europa	Amerika
1	Work-Life Balance Programme 58 %	Work-Life Balance Programme 58 %	Work-Life Balance Programme 60 %	Mehr Karriere-möglichkeiten 50 %
2	Mehr Karriere-möglichkeiten 45 %	Mehr Karriere-möglichkeiten 54 %	Gleichberechtigung der Geschlechter 44 %	Mehr weibliche Vorbilder 44 %
3	Gleichberechtigung der Geschlechter 41 %	Gleichberechtigung der Geschlechter 39 %	Mehr Karriere-möglichkeiten 39 %	Work Life Balance Programme 31 %

Tabelle 3: Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Branche für Frauen

Diesbezüglich liegen keine signifikanten Unterschiede zwischen männlichen und weiblichen Befragten vor. Die oben abgebildete Tabelle illustriert, dass die Vorstellungen darüber, was getan werden könnte, um mehr Frauen für die Branche zu gewinnen, international sehr ähnlich sind. Fehlender Ausgleich zwischen Arbeit und Freizeit scheint bisher das größte Problem zu sein, gefolgt von unzureichenden Karrieremöglichkeiten.

Die unterschiedlichen Akteure in der Logistikbranche, nämlich Unternehmen, Organisationen, Hochschulen etc. sollten, wie bereits erwähnt, das Thema „Frauen in der Logistik“ stärker fokussieren. Es gibt bereits heute einige Initiativen, die sich dem Problem annehmen, wie z.B. die Initiative „Women in Logistics“ (Frauen in der Logistik) des Canadian Logistics Institutes. Diese hat es sich zur Aufgabe gemacht, auf das Thema aufmerksam zu machen sowie Programme und Prozesse zu entwickeln, um mehr Frauen für die Branche zu gewinnen.

Allerdings werden zur Herstellung eines ausgeglichenen Verhältnisses zwischen den Geschlechtern wesentlich mehr Maßnahmen benötigt. Die Verantwortlichkeiten für solche Maßnahmen scheinen jedoch nicht geklärt. Wer sollte die Leitung übernehmen? Was kann getan werden und wer sollte in welche Maßnahmen involviert sein? „Es wird Zeit, dass das Thema „Frauen in der Logistik“ offener diskutiert und mehr Initiativen gestartet werden. Nur so kann in Zukunft ein ausreichendes Angebot qualifizierter Fach- und

Führungskräfte sichergestellt werden. Unternehmen sollten einerseits ihre Personalstrategien darauf ausrichten, mehr Frauen für eine Logistik- oder Supply-Chain-Karriere zu gewinnen und andererseits weiblichen Mitarbeitern mehr Unterstützung anbieten. Hochschulen sollten mehr dazu beitragen, die Logistikbranche für Frauen attraktiver zu machen, da sie einen großen Einfluss auf die Karriereentscheidungen der nächsten Arbeitnehmergeeneration haben können. „Organisationen sollten sicherstellen, dass Initiativen zur Förderung von Frauen angestoßen werden, dass Diskussionen stattfinden und Taten folgen“, sagt Eelco Dijkstra, Geschäftsführer von Europhia Consulting.“

Quellen: Logistik-Heute, Europhia Consulting Global Work-Life-Balance Survey, April, 2008

Männerdomäne?! Chancen für und mit Frauen in der Logistik

Der Wirtschaftsbereich Logistik hat alle Chancen, beide Geschlechter für sich zu begeistern. Dennoch wird oft von der „Männerdomäne Logistik“ gesprochen. Anlässlich der Session „Männerdomäne?! Chancen für und mit Frauen in der Logistik“ auf der transport logistic 2019 in München wagt die Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. einen Blick auf Tatsachen und Meinungen: Wir beleuchten, wie vielfältig der Wirtschaftsbereich Logistik ist und in welchen Berufen Frauen tätig sind.

Mit freundlicher Genehmigung der BVL dürfen Auszüge der begleitenden Publikation zur Session „Männerdomäne?! Chancen für und mit Frauen in der Logistik“ der Transport Logistic Fachforen 2019 verwendet werden. Die komplette Publikation finden Sie bei der BVL unter <https://t1p.de/sge8m>.

Ist die Logistik eine Männerdomäne?

In Logistik, Transport und Verkehr lag der Frauenanteil 2017 bei 20,7 %, ohne Berücksichtigung von Fahrzeugführer/-innen liegt der Frauenanteil bei 28,7 %. Unterstützung erfahren Frauen in der Logistik vor allem durch Netzwerke, Fördermaßnahmen wie das Förderprogramm „MentorMe“⁷, veränderte und ermutigende Stellenausschreibungen sowie erste ergonomische Anpassungen an den Arbeitsplätzen und im Arbeitsumfeld. In der öffentlichen Wahrnehmung wird die Logistik häufig mit körperlicher Arbeit in Verbindung gebracht und ist deshalb in den Berufswünschen von Frauen weit abgeschlagen.

Durch Digitalisierung wandeln sich die Tätigkeiten, und körperliche Kraft ist auch im gewerblichen Bereich keine Einstellungsvoraussetzung mehr. Der Wirtschaftsbereich Logistik bietet durch sein stetiges Wachstum und die verstärkte Einbindung hochwertiger Logistikdienstleistungen in die Wertschöpfung von Industrie und Handel vielfältige Karrieremöglichkeiten für Frauen und Männer.

Heutzutage finden sich Frauen in der Logistik überwiegend in klassischen Bürojobs, etwa im Controlling, im Einkauf oder in der Personalabteilung. Dies zeigt sich deutlich im Gehaltsreport des Logistik-Jobportals Birdiematch. Der Report berichtet unter anderem, dass der Frauenanteil im Vertriebsinnendienst doppelt so hoch ist wie im Vertriebsaußendienst.

Vergleicht man die Struktur bei den Auszubildenden 2006 und 2016, so ist der Frauenanteil in den Berufen wie Speditions-, Schiff-/Luftverkehrskauffrau oder Kauffrau für

Kurier-, Express- und Postdienstleistungen in diesem Zeitraum gesunken; bei den traditionell männlichen Ausbildungsberufen (Berufskraftfahrer, Fachkräfte für Hafenlogistik oder Lagerlogistik etc.) stieg er leicht an.

Eine eigene Auswertung der aktuellen Absolventen- und Studierendenzahlen der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie (DAV) zeigt, dass der Frauenanteil im Bachelor-Studiengang Logistikmanagement innerhalb der vergangenen zehn Jahre von ca. 25 % auf etwas über 30 % leicht angestiegen ist. Darüber hinaus stieg der Anteil der mit dem BVL Thesis Award prämierten Absolventinnen von 26,4 % (2011) auf 45,6 % (2018).

Ebenso ist der Frauenanteil auf Karriereveranstaltungen wie der Jobmesse „Vitamin BVL“ mit 40,2 % überdurchschnittlich und spricht für ein generelles Interesse beider Geschlechter an einem Berufseinstieg in der Logistik.

Für die Top-Führungspositionen ist das Bild jedoch differenzierter. Analysiert man die Top 100 der deutschen Logistikunternehmen, findet sich bei 18,6 % eine Frau in der Geschäftsführung – immerhin ein deutlicher Unterschied zu börsennotierten Unternehmen (DAX, MDAX, SDX und TecDAX), bei denen nur 8,6 % der Vorstandspositionen von Frauen besetzt sind. Selbst die Spitzenreiter unter den Indizes, die DAX-Unternehmen, haben auf der Führungsebene nur einen Frauenanteil von 14,5 %.¹⁰ Die Männerdomäne Logistik ist demnach bereits offener für qualifizierte Frauen, als ihr Ruf es vermuten lässt.

Die Tatsache, dass auch in der Logistik nur wenige Führungspositionen mit Frauen besetzt sind, wird kaum hinterfragt und oft mit einer fehlenden Durchsetzungsstärke begründet. Neben einem vermeintlich geringeren Selbstbewusstsein der Frauen könnte ein Grund darin liegen, dass die Arbeitgeber ausgeprägte rhetorische und steuernde Fähigkeiten erwarten, die immer noch eher Männern zugeschrieben werden. Auch klare und zum Teil umstrittene Entscheidungen trauen viele Personalverantwortliche Frauen nur in geringerem Maße zu als Männern. Dabei sind die „weiblichen“ Fähigkeiten und Eigenschaften wie Flexibilität, Serviceorientierung, konsequente Umsetzung von Zielen, Teamwork, Effizienz, Entscheidungs- und Konfliktmanagement ideal, um strategisch und federführend in Organisationen zu arbeiten.¹⁷ Studien belegen, dass sich eine höhere Diversität zudem positiv auf den Unternehmenserfolg auswirkt.

Exemplarische Erfahrungen von Frauen in der Logistik

Die Bundesvereinigung Logistik hat exemplarisch mit fünf Frauen in Fach- und Führungspositionen gesprochen. Diese drei Young Professionals und zwei erfahrene Führungskräfte schätzen die Logistik als Wirtschaftsbereich, der immer in Bewegung ist und sich dynamisch entwickelt, und engagieren sich in verschiedenen Rollen für die BVL. Bei

ihnen war der Funke übergesprungen, als sie sich in der Praxis mit logistischen Aufgabenstellungen beschäftigt hatten. Einen klaren Berufswunsch „Logistikerin“ gab es dabei nicht.

Die fünf Gesprächspartnerinnen sind:

- Sabrina Bouchenak (SB), Management Consultant, A.T. Kearney GmbH, Netzwerk Young Professionals, BVL
- Nina Rehschuh (NR), Key Account Managerin, LGI Logistics Group International GmbH, Netzwerk Young Professionals, BVL
- Eva Treu (ET), Projektlogistikingenieurin, Liebherr-Logistics GmbH, Studentische Sprecherin, BVL
- Klaudia Vollmer (KV), Head of Sales Germany, Nagel Group, stellvertretende Regionalgruppensprecherin, BVL
- Prof. Dr.-Ing. Katja Windt (KW), Mitglied der Geschäftsführung, SMS group GmbH, Vorstand, BVL

„Interessant an der Logistik finde ich, dass sie sehr greifbar ist und man sie eigentlich überall sehen kann. Logistik hat einen Impact auf jedermanns Leben, jedermann braucht Logistik, jeder nutzt sie. (SB)

„In der Ersatzteillistik ist es so: Da steht eine Maschine still, und man weiß, sie braucht dringend Teile, damit sie wieder läuft. Und genau dieses Bewusstsein, dass man was am Laufen halten kann, das ist es, was mich immer fasziniert hat. (ET)

Der Einstieg in die Logistik fiel den Frauen fachlich nicht schwerer als männlichen Absolventen. Alle berichten von einem guten Start in das Arbeitsleben, wenngleich die Männerdomäne ein Umdenken erforderte.

Als ich im Berufseinstieg war, habe ich auch gemerkt, dass man erst einmal damit umgehen muss, seine Meinung zu äußern – gerade in einer großen Männerrunde. Doch es ist für beide Seiten ein Lernprozess, der mit dem Selbstbewusstsein der Frau und der Akzeptanz aller untereinander sehr schnell erfolgreich sein kann. (NR)

Grundsätzlich fehlen der Logistik trotz ihrer entscheidenden Rolle im Unternehmen die Sichtbarkeit und die Vernetzung, sodass in den verschiedenen Abteilungen noch viel für sich und nicht im Sinne des gesamten Unternehmens gearbeitet wird. Vernetzung und positive Effekte von Vielfalt wirken sich in der Regel jedoch sehr vorteilhaft aus.

Um die vorhandene Vielfalt positiv zu nutzen, vermissen die Interviewpartnerinnen vor allem an Kolleginnen an ihrer Seite.

Ich bin überzeugt, dass die Logistik ein Wirtschaftsbereich ist, in dem einfach die Leistung zählt. Auch ich habe wahrgenommen, dass sich mit zunehmendem Alter und Karriereschritten der Anteil der mich umgebenden Frauen reduziert hat. Objektiv gibt es keine Gründe hierfür; es zu ändern, ist eine gemeinsame Aufgabe. (KV)

Logistikkompetenz zeichnet gleichermaßen sich sowohl durch die ingenieurwissenschaftliche als auch durch die kaufmännische Expertise aus. Zudem sind Menschen gefragt, die diese Expertise aufweisen und gleichzeitig mit Überzeugung dabei sind. Daher ist es erforderlich, frühzeitig auch Frauen für die Technikwissenschaften zu begeistern. Hierzu zählen neben den reinen Ingenieurwissenschaften wie Maschinenbau oder Elektrotechnik insbesondere Data Engineering und Mechatronik. (KW)

Diese Einschätzung wird durch Studien zur Berufswahl untermauert. Von Abiturientinnen mit sehr guten Leistungen im Fach Mathematik wählt nur etwa ein Viertel ein Studium in den technischen Fächern. Doch auch dort fehlt es der Logistik noch an Präsenz.

Es ist notwendig gerade jungen Menschen, die die Berufsausbildung oder das Studium starten, zu vermitteln, dass man insbesondere mit einer technischen Ausrichtung – z.B. im Rahmen des Studiums Produktionstechnik – in die Logistikbranche einsteigen kann. (KW)

Ebenso betonen alle Interviewpartnerinnen, dass die Kompetenzen und die Qualifikation der Frauen in der Logistik nicht angezweifelt werden können und ein Aufstieg, soweit es ein klares Karriereziel gibt, ohne weiteres möglich sein sollte.

Dass es wenige Frauen in Führungspositionen gibt, das liegt auf jeden Fall nicht an der Qualifikation der Frauen. Da stehen sie den Männern in nichts nach. Oft habe ich jedoch erlebt, dass Frauen nicht das notwendige Selbstbewusstsein zeigen und dass sie sich in dieser Männerdomäne selten entsprechend ihrer Qualifikation positionieren. (KV)

Neben der zu entfachenden Begeisterung identifizieren die Befragten drei große Aufgabenfelder. Zum einen: die Erwartungshaltung an die Frau in den Unternehmen. Hier müsse sie gewissermaßen Frau und Mann in einem sein.

Es ist für Frauen immer eine Gratwanderung, zu zeigen „ich habe die Fähigkeit“ Fähigkeit“, dabei aber nicht arrogant und angeberisch zu wirken. Und gerade diese Gratwanderung ist eine Fähigkeit, die muss man haben. (ET)

Zum Zweiten: die ungleiche Belastung mit Haushalt und Kindern, die eine strukturelle Benachteiligung im Beruf zur Folge hat. Auch Männern wird gesellschaftlich sehr wenig Handlungsspielraum eingeräumt.

Am Ende ist es eine Sache von Angebot und Nachfrage. Solange die Unternehmen auf genauso kompetente, aber flexiblere Mitarbeiter zurückgreifen können, werden sie sich wahrscheinlich für diesen bequemeren Weg entscheiden. Doch heute gilt es, das Potenzial

der Frauen noch stärker als Chance zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu begreifen. Es ist viel erreicht, wenn noch bessere Rahmenbedingungen bereitgestellt werden, sodass die weiblichen Fach- und Führungskräfte sich ohne schlechtes Gewissen dem Job widmen können. Für mich entscheidend ist jedoch ein Umdenken auf beiden Seiten – bei den Frauen und bei den Arbeitgebern. (KV)

Frauen haben in der Regel weniger Zeit, sich auf die Karriere zu konzentrieren, vor allem wenn Kinder da sind. Eine der Ursachen ist, dass die Arbeitsteilung zwischen den Geschlechtern im Haushalt noch nicht hälftig aufgeteilt ist. Dies liegt auch daran, dass für den Mann eine längere Elternzeit heute immer noch ein Karrierehemmnis darstellt, bzw. er braucht wahrscheinlich sogar mehr Zeit, um Engagement für Familie und Haushalt im Beruf wieder auszugleichen. Die Grundhaltung in unserer Gesellschaft und in den Unternehmen ist auch heute noch überwiegend schwer zu vereinbaren mit einer Familienplanung, in der sich sowohl Frau als auch Mann engagieren können. (KW)

Als dritten Punkt kritisieren die Interviewten die fehlende Einbeziehung der Männer in die Debatte. Gerade mit der Diskussion um die Frauenquote wird offenbar mehr Schaden angerichtet als Nutzen gestiftet. Man wünscht sich sowohl gemeinsames Arbeiten über Geschlechter- und Abteilungsgrenzen hinweg als auch die Einbeziehung der Männer anstelle einer starren Frauenquote.

Gerade wenn die Männer beim Thema Frauen in Führungspositionen nicht abgeholt werden, kann es leicht zu Missverständnissen kommen. Männer haben zum Teil noch nicht den Blick für all die Herausforderungen, die Frauen in ihrer Karriere und vor allem in höheren Positionen zu bewältigen haben. Ohne dieses Verständnis gestaltet sich auch eine Frauenquote sehr schwer, denn die Frau weiß dann häufig nicht, ob sie gerade nur aufgrund der Quote in ihrer Position geduldet oder für ihre Leistungen im Bereich akzeptiert und respektiert wird. Grundsätzlich ist ein Umdenken erforderlich, um die Chancen mit Frauen in der Logistik auch nutzen zu können. (NR)

Die Debatte kommt alle zwei Monate wieder, und es wird halt einfach nur geredet. Man meint immer, dass es diese zwei Lager gibt: Männer und Frauen. Aber man ist ja miteinander in den Unternehmen und muss auf Augenhöhe miteinander reden und arbeiten. Es sollte kein Gegeneinander sein, denn Frauen können nicht ohne Männer und Männer nicht ohne Frauen. (ET)

Als positiv sehen die befragten Frauen Maßnahmen, die gleiche Voraussetzungen schaffen, etwa die Anonymisierung von Bewerbungen. Darüber hinaus kann und sollte aktiv der Weg in die Logistik-Community gesucht werden, um mehr Sichtbarkeit und Informationen zu erhalten.

Die Anonymisierung von Bewerbungen finde ich tatsächlich eine gute Idee. Ich glaube, dass Frauen auf dem Papier gleichwertig oder besser sind, dass es aber zu oft noch voreingenommene männliche Führungskräfte gibt, die die Frau nicht einladen. (SB)

Eine meiner größten Chancen war das Ehrenamt bei der BVL. Meine Rolle als studentische Sprecherin bot mir ein vollständiges Netzwerk, und das hat mir unglaublich geholfen. Jetzt möchte ich diese Möglichkeit auch anderen Frauen näherbringen. Denn es wird oft unterschätzt, dass es sehr wichtig ist, sich als Frau in der Branche zu zeigen und präsent zu sein. (NR)

Essenziell ist es für die weiblichen Young Professionals, passende Vorbilder zu haben. Die Sichtbarkeit und positiven Beispiele spornen dazu an, sich ebenso in die Branche zu orientieren.

Hilfreich finde ich das Zitat ‚If she can see it, she can be it‘. Es ist wichtig, das Thema deutlich präsenter zu machen, mit Kampagnen wie den Logistik-Heldinnen, und so zu zeigen: Da gibt es Frauen, die haben ganz tolle Karrieren in der Logistik gemacht und haben sehr viel Vertrauen in sich und ihre Kompetenzen. Damit ermutigt man die jungen Frauen, mehr daran zu glauben, dass sie ebenso Karriere in diesem Bereich machen können. (SB)

Frauen in Logistikberufen

Wie Frauen zur Logistik gekommen sind, sich ihre Wege in Logistikberufen gestalten oder auch noch gestalten können, ist Inhalt dieses Teils. Stellvertretend für die vielen tausend in der Logistik tätigen Frauen, werden in diesem Teil sieben Frauen mit ihren logistischen Tätigkeiten vorgestellt und zwar durch Lebensläufe mit zum Teil sehr detaillierten Ausführungen über den Werdegang und die Tätigkeiten sowie zwei Interviews.

Lebensläufe von:

- **Sahra Rechenberg** – Auszubildende zur Berufskraftfahrerin
- **Kathrin Ullrich** – Auszubildende zur Kauffrau Spedition und Logistikdienstleistung
- **Andrea Reckmann** – Abteilungsleiterin und „frisch gebackene“ Absolventin der SRH Fachschule Hamm
- **Ilka Göke** – Personalreferentin
- **Susanne Schildknecht** – Niederlassungsleiterin

Die folgenden fünf Lebensläufe und der kurze Bericht über eine Studentin zeigen, dass Frauen – bis auf eine – eher zufällig oder aufgrund von Neigungen einen Beruf in der Logistikbranche erlernten oder ergriffen haben.

Sahra Rechenberg – hat die Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bei der Wandt Spedition Transportberatung GmbH in Braunschweig absolviert

Sarah Rechenberg ist eine der wenigen Frauen, die eine Ausbildung zur Berufskraftfahrerin absolviert und es scheint, als sei für sie ein „Kindheitswunsch“ in Erfüllung gegangen.



Sahra Rechenberg geboren 1990 in Gifhorn

1997 –2007 Besuch der Realschule mit Abschluss

seit 01.08.2007 Ausbildung zur Berufskraftfahrerin bei der Wandt Spedition

Bereits als Kind entwickelte ich eine Vorliebe für Technik und laut der Aussage meiner Mutter soll mein erstes gesprochenes Wort sogar „LKW“ gewesen sein. In der Schule hatten es mir die Naturwissenschaften angetan. Diese Technikliebe gepaart mit meinen Hobbys: Autos, LKW und LKW-Modelle und bestärkt durch Erfahrungsberichte von Berufskraftfahrern aus meiner Familie und aus dem Freundeskreis führten mich zu meiner Ausbildung als Berufskraftfahrerin.

Im Moment mache ich mir noch keine weiteren Gedanken über meine Zukunft, denn ich habe meinen Traumberuf gefunden und ich möchte gar nichts anderes machen als Fahren. Dies sehen anscheinend auch meine Kolleginnen und Kollegen so, denn sie sagen über mich, dass ich die geborene Berufskraftfahrerin bin.

(Anmerkung: Ob Sahra Rechenberg weiterhin als Berufskraftfahrerin tätig ist, ist leider nicht zu recherchieren.)

Kathrin Ullrich – hat eine Ausbildung zur Kauffrau Spedition und Logistikdienstleistung bei der HTF Logistics AG in Kerpen absoviert

Obwohl Kathrin Ullrich eher durch einen Zufall mit der Logistikbranche in Kontakt kam, hat sie großen Gefallen an der Arbeit in diesem Bereich gefunden und möchte auch weiterhin in der Speditions- und Logistikbranche tätig sein.

Kathrin Ullrich geboren 1986 in Frechen

1992 – 1996 Johannisschule Kleinkönigsdorf / Frechen

1996 – 2004 Abtei-Gymnasium Brauweiler / Pulheim

2005 – Juli 2005 Praktikum bei HTF Logistics AG, Kerpen

2005 – Ausbildung zur Kauffrau für Spedition- und Logistikdienstleistung bei HTF Logistics AG, Kerpen

Der Wunsch, eine Ausbildung zu beginnen wurde im 12. Schuljahr zunehmend größer, so dass ich im Dezember 2004 den Entschluss fasste, die Schule mit meinem bereits erreichten Fachabitur zu verlassen.

Da zu diesem Zeitpunkt der Ausbildungsplatzmarkt sehr schlecht aussah und ich mir noch nicht im Klaren darüber war in welche Richtung meine Ausbildung gehen sollte, bemühte

ich mich zunächst um eine Praktikumsstelle, um die Zeit bis zu den nächsten Bewerbungsterminen sinnvoll zu nutzen und mich für einen Berufszweig zu entscheiden. Durch Herrn Holger Burckart, einem guten Bekannten meiner Familie und Aufsichtsratsvorsitzender der Firma HTF Logistics AG, wurde der Kontakt zu Herrn Bormann, Vorstandsvorsitzender der genannten Firma, hergestellt.

Herr Bormann lud mich zu einem Vorstellungsgespräch ein und bot mir daraufhin ein sechsmonatiges Praktikum an.

Mein Praktikum bereitete mir viel Freude und der Einblick in den Beruf der Kauffrau für Spedition- und Logistikdienstleistungen war sehr interessant.

Die Firma HTF Logistics AG stellt seit 2004 Auszubildende ein und hatte 2005 erneut Ausbildungsplätze zu vergeben. Ich bemühte mich um eine Stelle und wurde zum 01.09.2005 als Auszubildende in selbigem Betrieb eingestellt.

Inzwischen habe ich meine Lehrzeit aufgrund guter Leistungen verkürzen können und werde meine Ausbildung voraussichtlich im Januar 2008 vorzeitig abschließen.

Während meiner Ausbildung arbeitete ich in unterschiedlichen Bereichen. Nach ca. einem Jahr in der Abteilung Import/Export wechselte ich in die Verkaufsabteilung/Qualitätsmanagement und wurde dort ca. sechs Monate ausgebildet. Kurzzeitig wurde mir der Bereich des Empfangs und der Zentrale zugewiesen. Anschließend wechselte ich in die Abrechnungsabteilung, in der ich bis heute tätig bin.

(Anmerkung: Heute ist Kathrin Ullrich Ausbildungskoordinatorin bei der Lidl Vertriebs GmbH & Co. KG Kerpen.)

Andrea Reckmann – Absolventin der SRH Fachschule Hamm

Andrea Reckmann ist eine Powerfrau pur, denn sie hat als erste Absolventin an der SRH Fachhochschule Hamm neben ihrer beruflichen Tätigkeit ihr Studium mit dem „Logistik-Bachelor“ abgeschlossen.



Prof. Dr. Ulrich Franke, Prof. Dr. Markus Fittinghoff, Frau Andrea Reckmann B.Sc., Herr Andreas Buchloh

Mit der erfolgreichen Verteidigung ihrer Bachelor-Thesis war es am 28.08.2008 soweit. Andrea Reckmann konnte als erste Absolventin der 2005 gegründeten privaten FH Hamm Gratulationen entgegennehmen. Neben dem Dekan des Fachbereiches Logistik, Prof. Dr. Markus Fittinghoff, gratulierte auch ihr anwesender Chef zum Prädikatsexamen. Denn Andrea Reckmann ist voll berufstätig und studiert „eigentlich“ berufsbegleitend. Dass die sympathische Powerfrau ihr anspruchsvolles Logistik-Studium allerdings in nur sechs Semestern, der Zeit für Vollzeit-Studenten, absolvierte, erstaunt an der Fachhochschule Hamm heute niemanden mehr. Andreas Buchloh, Geschäftsführer der in Erkrath ansässigen Thiel & Hoche GmbH ließ es sich dann auch nicht nehmen, seine erfolgreiche Mitarbeiterin zur mündlichen Abschlussprüfung zu begleiten.

„Das fachliche Engagement in den Vorlesungen, ihre Disziplin und ihre Leistungen waren für uns alle in Hamm – Studierende wie Dozenten – ein großer Ansporn“ resümiert Prof. Fittinghoff.

Bei der Frage nach ihren nächsten Zielen schmunzelt Andrea Reckmann. Die junge Frau ist im Gedanken schon wieder ein klein wenig bei ihren beiden Abteilungen – Logistik und Materialwirtschaft – die sie in Erkrath führt. Eben eine Powerfrau.

(Quelle: Pressemitteilung der SRH Fachhochschule Hamm)

(Anmerkung: Heute ist Andrea Reckmann Geschäftsführerin, STC GmbH & Co. KG (ein Unternehmen der Thiel & Hoche Gruppe))

Ilka Göke – ehemalige Personalreferentin bei der DACHSER GmbH & Co. KG in Dortmund

Ilka Göke ist auf Umwegen zur Logistik gekommen und wusste nach eigener Aussage nicht wirklich, was Logistik alles beinhaltet, als sie eine Anzeige für eine Personalreferentin eines großen Logistikdienstleisters in einer Zeitung las. Sie hat den Schritt in die Logistik nie bereut und fühlt sich hier „pudelwohl“. Insbesondere hat sie gemeinsam mit ihrem Arbeitgeber eine vorbildliche Lösung für die Familienphase/Kinderbetreuung mit Teilzeittätigkeiten oder ganz wenig Arbeiten realisieren können und ist somit ein gutes Beispiel wie „Mutter sein“ und Karriere unter einen Hut zu bringen sind.



Ilka Göke geboren 1972 in Unna

1991 – 1994 Ausbildung zur Bankkauffrau Sparkasse Unna

1994 – 1995 Bankkauffrau Sparkasse Unna

1995 – 1999 Studium der Wirtschaftswissenschaften FH Bochum

1999 – 2000 Abteilungsleiterin persona service GmbH & Co. KG

seit 2000 Personalreferentin bei DACHSER GmbH & Co. KG, ZN Dortmund

Nach meinem Abitur 1991 machte ich eine Ausbildung zur Bankkauffrau, da mir schon früh klar war, dass ich einen kaufmännischen Beruf ausüben möchte, der viel mit Menschen zu tun hat.

Nach der Ausbildung wurde ich in ein Angestelltenverhältnis übernommen. Nach gut anderthalb Jahren kam bei mir allerdings der Wunsch auf, mich weiterzubilden und natürlich damit verbunden auch weiterzukommen. Da mein damaliger Arbeitgeber kein besonderes Interesse daran hatte, beschloss ich die Sicherheit der Sparkasse zu verlassen

und absolvierte ein Studium der Wirtschaftswissenschaften an der Fachhochschule Bochum.

Dabei kristallisierte sich sehr schnell heraus, dass ich mein Interesse an kaufmännischen Tätigkeiten in Verbindung mit meiner hohen Kundenorientierung mit meinen Neigungen und Fähigkeiten am sinnvollsten in der Personalarbeit, insbesondere im Trainingsbereich, verbinden kann. Daher richtete ich mein Hauptstudium in erster Linie auf Personal und Unternehmensführung aus. Begleitend dazu hielt ich Tutorien und hatte das große Glück, zwei sehr interessante Praktika durchführen zu können – das eine im Bereich Human Resources Training and Development bei Kraft (damals Kraft Jacobs Suchard) in Bremen, das andere bei Kienbaum Management Consultants in Gummersbach.

Nach erfolgreichem Abschluss meines Studiums begann ich bei persona service GmbH & Co.KG als Trainerin für die internen Mitarbeiter. Um das Geschäft zu erlernen, begann meine Tätigkeit in einer Niederlassung als Trainee. Nach bereits sechs Wochen wurde ich zur Abteilungsleiterin der Kaufmännischen Abteilungen ernannt. Leider ergab es sich daher, dass der nach einem Jahr geplante Wechsel in die Zentralverwaltung zur Aufnahme meiner ursprünglich geplanten Tätigkeit als Trainerin nicht stattfand. Aus diesem Grunde entschloss ich mich zu einem Arbeitgeberwechsel.

Als ich die Anzeige für eine/n Personalreferent/in der DACHSER GmbH & Co. KG in der Zeitung las, wusste ich nicht wirklich, was die Logistikbranche alles beinhaltet. Daher informierte ich mich zunächst eingehend über die Branche und natürlich über DACHSER. Da das, was ich im Zuge meiner Recherche herausfand, sehr interessant klang, habe ich mich dann beworben. Aber das, was mich dann wirklich erwartete, übertraf meine Erwartungen bei weitem. Ich erhielt mit meinen damals gerade mal 28 Jahren die Chance, in der Niederlassung in Dortmund die Personalarbeit mitzugestalten und eigenverantwortlich zu tragen. Meine Begeisterung, die Mitarbeiter und insbesondere die Auszubildenden zu fördern, damit sie in dieser derart spannenden, abwechslungsreichen und flexiblen Branche ihre Tätigkeit mit Freude und Elan ausüben, ist bis heute ungebrochen.

Im Jahre 2002 wurde ich das erste Mal schwanger. Meinen Job wollte ich dennoch nicht aufgeben. Glücklicherweise wollte mich mein Niederlassungsleiter auch nicht gehen lassen. So einigten wir uns darauf, dass ich meine Tätigkeit direkt nach dem Mutterschutz wieder aufnahm, allerdings habe ich meine Arbeitszeit auf 25 Wochenstunden reduziert. Um mich zu entlasten und eine optimale Betreuung der Mitarbeiter zu gewährleisten, wurde eigens eine Assistentin eingestellt, die mich in allen Bereichen unterstützt und nach einer gewissen Zeit einige Bereiche eigenständig bearbeitete. Zusätzlich erhielt ich

ein Homeoffice, um Tätigkeiten, die keine Anwesenheit erfordern, von zu Hause ausüben zu können.

2006 kam mein zweiter Sohn zur Welt. Leider bedeutete dies für mich, meine Position doch zunächst abzugeben, da ich für zwei Kinder keine optimale Betreuung gewährleisten konnte. So übernahm meine Assistentin meine Position. Aber der Wunsch, nicht ganz zu Hause zu bleiben, war bei mir immer noch da. So trafen mein Chef und ich die Vereinbarung, dass ich auf Abruf zur Verfügung stehe. Ich kann weiterhin Schulungen und den innerbetrieblichen Unterricht halten, teilweise Vorstellungsgespräche führen, an Messen teilnehmen etc. Die Vorbereitung dafür und weitere Tätigkeiten, mit denen ich meine Nachfolgerin unterstützen kann, mache ich weiterhin von zu Hause aus. So kann ich in meiner derzeitigen Situation meine Familie mit meiner Arbeit optimal miteinander verbinden und ich hoffe sehr, in absehbarer Zeit meinem Arbeitgeber wieder verstärkt zur Verfügung stehen zu dürfen.

(Anmerkung: Heute heißt Sie Ilka Gahr-Göke und ist Personalleiterin GÜLICH GRUPPE, Prokurist GÜLICH GRUPPE Gebäudedienste GmbH & Co. KG.)

Susanne Schildknecht – ehemalige Niederlassungsleiterin der Briefniederlassung Magdeburg der Deutsche Post World Net

Susanne Schildknecht gehört zu den wenigen Frauen, die sich bereits bei der Auswahl des Studiums für die Logistik entschieden hat und eine Führungsposition in der „Männerdomäne“ einnimmt. Ihr Beruf als Logistikerin macht ihr nach eigener Aussage sehr viel Freude. „Er ist abwechslungsreich und die Zusammenarbeit mit den Menschen aus der Praxis macht Spaß und die Arbeit ist mit vielen Herausforderungen verbunden“.



Susanne Schildknecht geboren 1963 in Ulm/Donau

1983 – 1987 Studium an der Fachhochschule für Wirtschaft in Pforzheim mit dem Studienschwerpunkt: Logistik / Beschaffung und Wertanalyse und dem Abschluss: Dipl. Betriebswirtin (FH)

1991 – 1999 Verlagsgruppe Weltbild; Betriebsleiterin

1988 – 1991 Versandhaus Klingel, Assistentin der Betriebsleitung

2000 – heute unterschiedliche Aufgabenstellungen im Konzern Deutsche Post World Net

Als Niederlassungsleiterin der Briefniederlassung Magdeburg der Deutschen Post World Net bin ich verantwortlich für die operative Führung von ca. 1.600 Mitarbeitern. Die Niederlassung ist in sechs Abteilungen gegliedert, darunter die drei Betriebsabteilungen – Briefzentrum, Auslieferung und Verkehr.

In der Abteilung Briefzentrum werden die Briefe aus der Region Postzeitzahl 39 abends auf die abgehenden anderen 48 Briefniederlassungen sortiert und morgens die eingehenden Briefe auf die Zustellstützpunkte in unserem Auslieferungsbereich.

In der Abteilung Auslieferung werden die Briefe zugestellt, wir haben 39 Zustellstützpunkte auf einer Fläche von ca. 9000 qkm.

In der Abteilung Verkehr werden nachmittags die Fahrten für die Briefkastenleerungen durchgeführt (= Vorläufe), in der Nacht fahren wir die Ausgangspost in die anderen Briefniederlassungen (= Hauptläufe) und morgens werden die Zustellstützpunkte versorgt (= Nachläufe). In der Niederlassung Magdeburg sind ca. 60 Fahrer fest angestellt, die weiteren Fahrten, ca. 50 % unseres Transportaufkommens, werden an Transportunternehmer beauftragt.

In unserer Niederlassung haben wir einen Fahrzeugbestand von ca. 500 Fahrzeugen, der überwiegende Teil wird natürlich in der Zustellung eingesetzt und hat unter 2,8 t Gesamtgewicht. In der Abteilung Verkehr haben wir aber Fahrzeuge zwischen 3,5 t und 18 t Gesamtgewicht im Einsatz.

In dieser Aufgabe war es für mich notwendig, die fachliche Eignung zum Führen eines Güterkraftunternehmens zu erlangen. Die Ausbildung absolvierte ich in einer siebentägigen Schulung bei der Fa. IGS und konnte dann eine Woche später meine Prüfung bei der IHK Magdeburg erfolgreich absolvieren.

Mein beruflicher Werdegang führte mich jedoch nicht direkt in die Transportlogistik. In meinem Studium der Betriebswirtschaftslehre spezialisierte ich mich zwar auf Logistik, aber hauptsächlich auf die innerbetriebliche Logistik.

Nach meinem Studium (1987) war ich drei Jahre beim Versandhaus Klingel/Pforzheim als Assistentin der Betriebsleitung tätig (01/88 – 02/91). Das Versandhaus Klingel ist drittgrößter Warenversender in Deutschland. Dort lernte ich in kurzer Zeit die gesamte

Abwicklungslogistik eines Versandhauses kennen. Darunter fallen die Wareneingangsprozesse, die Nachschubprozesse, die Kommissionierung, die Packerei und die Postauflieferung incl. Verzollung und natürlich die Retourenprozesse für Rücklieferungen vom Kunden. In einem Versandhaus sind fast alle Prozesse IT- und Technik gestützt, so dass umfangreiche Konzept- und Planungsphasen notwendig sind um die Prozesse sicher zu installieren. Die größte Herausforderung war, ein komplettes Versandhaus in der Schweiz in Betrieb zu nehmen, eine Aufgabe bei der ich fachlich und auch persönlich viel lernen konnte.

In 03/91 wechselte ich als Betriebsleiterin zur Verlagsgruppe Weltbild in Augsburg. Zur Verlagsgruppe gehören Buchverlage, Zeitschriften, Buchhandlungen und der größte clubfreie Versandhandel im deutschsprachigen Raum. Ich war verantwortlich für die Führung von ca. 600 Mitarbeitern in Lager und Versand. Das Auslieferungsvolumen betrug ca. 40.000 bis 100.000 Pakete pro Tag, das Lagervolumen umfasste ca. 50.000 Palettenstellplätze, die in sieben Außenlagern untergebracht waren. Der Transport von den Lagern an die Versandstätten wurde über Transportunternehmer organisiert.

In die Verantwortung als Betriebsleiterin fiel nicht nur die operative Führung, sondern auch die permanente Entwicklung und Installation der innerbetrieblichen Logistik und deren Optimierung.

Im Januar 2000 wechselte ich zur Deutschen Post AG in Bonn als Projektleiterin Produktion Philatelie. Die Philatelie verschickt an Sammler (Abonnenten und Einzelbesteller) die postfrischen Briefmarken, sobald sie ausgegeben werden. Zu dem erweiterten Sortiment gehören Sammlerprodukte rund um die Post und seit kurzem auch Münzen.

Die Aufgabenstellung war, drei historisch gewachsene Auslieferstätten (Frankfurt/Main, Berlin und Weiden/Oberpfalz) mit einem Aufliefervolumen von ca. 20.000 Sendungen/Tag so zu optimieren, dass die Auslieferungsgeschwindigkeit deutlich gesteigert und Rationalisierungseffekte von über 50 % erreicht werden können.

Mit dem Projektteam gelang es, in nur zwei Jahren ein Logistikzentrum in Weiden/Oberpfalz zu errichten. Dabei wurden die IT-Systeme komplett abgelöst und die Prozesse werden heute vom Wareneingang bis über die Lagerung, den Nachschub, die Kommissionierung und Auslieferung durchgängig IT- und Technik gestützt. In der Kommissionierung wurde die Kommissioniertechnik – Pick by light¹ – eingeführt, d. h. der Kommissionier wird über Leuchtanzeigen geführt. Die Sendungen werden nun am Tag

¹ Pick-to-Light - "Kommissionieren nach Licht"

Bei diesem Kommissioniersystem ist an jedem Lagerfach eine Signallampe mit z.B. einem Zifferndisplay, einer Quittierungstaste und einer Korrekturtaste angebracht. Steht der Packbehälter an der „Pickposition“ leuchtet an demjenigen Lagerfach, aus welchem Ware zu entnehmen ist, die Signallampe auf und auf dem Display erscheint die zu entnehmende Anzahl. Die Entnahme wird mittels der Quittiertaste bestätigt und die Bestandsänderung wird an das Lagerverwaltungssystem zurückgemeldet.

nach der Bestellung postalisch aufgeliefert, die Qualität ist deutlich gestiegen und die Rationalisierungsziele konnten noch übertroffen werden.

In einem zweiten Schritt wurde das Kundenservicecenter der Philatelie auch von Frankfurt/Main nach Weiden verlagert, auch dort wurden wesentliche Prozessoptimierungen durchgeführt.

Nach dem Projekt Philatelie übernahm ich innerhalb der Deutschen Post noch zwei Projektaufgaben und nach deren Abschluss bekam ich die Aufgabenstellung Niederlassungsleitung Brief – das eigentliche Kerngeschäft der Post.

Die Aufgabenstellung ist umfangreich – im Briefzentrum werden hochleistungsfähige Sortiermaschinen eingesetzt – die tägliche Tourenplanung ist umfangreich und wird durch moderne Scantechnik unterstützt und die Zustellung muss täglich pünktlich und qualitativ hochwertig sichergestellt werden.

(Anmerkung: Heute ist Susanne Schildknecht in Bonn bei der VP Solutions Design MLEMEA, Deutsche Post DHL - DHL Supply Chain tätig.)

Interviews mit 2 Frauen

Die nachfolgenden zwei Interviews aus der Deutschen Logistik Zeitung und aus LOGITIK HEUTE stellen zwei unterschiedliche Frauen vor. Auch wenn diese Interviews älter sind, zeigen Sie die Tätigkeit von Frauen in der Logistik nach wie vor gut auf.

- Eine junge, aufstrebende Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung bei einem großen Logistikdienstleister und
- eine „gestandene“, erfahrene Logistikerin bei einem Automobilzulieferer.

DVZ-Interview: Man sollte stressresistent und offen sein

Nachwuchspreisträgerin Alexandra Steffes über ihre Erfahrungen in der Speditiionsbranche



Strahlende Siegerin: Alexandra Steffes (Kühne + Nagel).

Quelle: Deutsche Logistik-Zeitung

Note „sehr gut“ in der Abschlussprüfung zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistungen; dann ein erstklassiger Auftritt vor einer Expertenjury: Alexandra Steffes (Kühne + Nagel) hat den „Nachwuchspreis Spedition und Logistik 2007“ gewonnen. Über ihre Erfahrungen während der Ausbildung und die Perspektiven in der Speditionsbranche sprach die 22-Jährige mit DVZ-Chefredakteur Björn Helmke.

Frau Steffes, herzlichen Glückwunsch zum Sieg beim Nachwuchspreis Spedition und Logistik. Was hat Sie dazu bewogen, eine Berufsausbildung in der Speditionsbranche anzufangen?

Ich habe mich immer für Organisationsaufgaben interessiert und wollte auch beruflich etwas in dieser Richtung machen. Mein Vater gab mir den Ratschlag, ich solle es mal in einer Spedition probieren. Daraufhin habe ich ein Praktikum bei der Spedition Späth, einer kleinen Lkw-Spedition in Pfungstadt, absolviert. Das hat mir gefallen, und ich habe dort auch nach Ende des Praktikums nebenher gearbeitet. Da war für mich klar, dass ich auf jeden Fall in die Speditionsbranche will.

Was ist das Besondere an einer Spedition gegenüber Banken oder Industrie?

Der positive Stress, das Leben. Es ist immer etwas los. Man muss schnell agieren und reagieren. Und Spedition ist relativ bodenständig und nicht so abgehoben wie zum Beispiel Banken. Die Arbeitsatmosphäre ist angenehm locker. Es macht einfach Spaß.

Sie haben sich mit Kühne + Nagel für ein großes Unternehmen als Ausbildungsbetrieb entschieden. Warum?.

Ich habe viele Bewerbungen geschrieben und hatte auch relativ viele Zusagen. Für K+N habe mich dann bewusst entschieden, weil es ein großes Unternehmen ist, aber auch Tradition hat, eine Familientradition. Die Mannheimer Niederlassung, in der ich gelernt habe, ist sehr familiär. Trotzdem hatte ich die Möglichkeit, alles zu lernen und in alle Bereiche reinzuschauen. Seefracht, Luftfracht, Landverkehr und auch die Kontraktlogistik.

Haben sich Ihre Erwartungen an die Ausbildung erfüllt?

Ja.

Was hat Ihnen in der Ausbildung besonders viel Spaß gemacht und was weniger?

Die Berufsschule war zwar nicht langweilig, aber sehr langwierig. Es wurde Lernstoff sehr langsam durchgekaut, den man uns viel schneller hätte beibringen können. Kopieren, Telefondienst und andere typischen Azubiaufgaben gehörten nicht zu meinen Lieblingsbeschäftigungen, aber auch damit konnte ich leben, weil ich auf der anderen Seite auch anspruchsvollere Ausgaben selbstständig bearbeiten durfte. Besonders in der Seefracht, wo ich jetzt auch tätig bin, hat es mir sehr gut gefallen. In der Kontraktlogistik hatte ich sehr viele Möglichkeiten, Einblick in das Lagermanagement zu bekommen. Das hat sehr viel Spaß gemacht.

Hat man früh angefangen, Ihnen als Azubi im Rahmen der Möglichkeiten verantwortliche Aufgaben zu übertragen?

Ja, das wurde bei uns allen gemacht, wann immer sich die Möglichkeit dazu ergab. Es wurde natürlich kontrolliert, was wir machen. Aber wir konnten in vielen Bereichen selbstständig agieren, auch als Urlaubsvertretung.

Hat Sie die Ausbildung insgesamt genügend auf die Praxis vorbereitet, die Sie jetzt als Mitarbeiterin im Bereich Seefracht kennen lernen?

Auf jeden Fall. Natürlich ist es noch mal etwas ganz anderes, wenn man als eigenverantwortlicher Ansprechpartner für die Kunden agiert. Da lernt man natürlich auch im Berufsleben jeden Tag dazu. Aber ich wurde in der Ausbildung soweit vorbereitet, dass ich anfangen konnte und dass ich die Aufgaben meistern konnte, die auf mich zugekommen sind.

Welche Eigenschaften muss man haben, um in Ihrem Job richtig gut zu sein?

Man sollte stress-resistent und offen sein. Ich verbringe die Hälfte der Zeit in der Kommunikation mit Kunden, Reedereien oder mit Kollegen. Als Spediteur fungieren wir als Bindeglied zwischen allen Parteien.

Welche Aufstiegsmöglichkeiten gibt es in einer Spedition für junge und gut ausgebildete Speditionskaufleute?

Das ist unterschiedlich. Ich denke, die Logistik ist noch eine Branche, wo man nicht unbedingt ein BWL-Studium haben muss, um irgendwo einsteigen zu können. Man kann sich auch so hocharbeiten. Es gibt auch die Möglichkeit, ins Ausland zu gehen.

Wenn man den Willen und die Flexibilität zeigt, ist das auf jeden Fall eine Option, die auch gern gefördert und gefordert wird. Man muss eben Einsatzbereitschaft zeigen.

Frau Steffes, vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg bei Ihrer weiteren beruflichen Entwicklung.

Quelle: Deutsche Logistik-Zeitung

„Zur Person **Alexandra Steffes**: Die 22-jährige Alexandra Steffes wurde in Darmstadt geboren, wo sie auch ihr Abitur machte. Ihre Neigung zum Speditionsberuf entdeckte sie während eines Praktikums bei der Spedition Späth in Pfungstadt. Die Ausbildung zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen absolvierte sie in der Mannheimer Niederlassung von Kühne + Nagel. Dort arbeitet sie jetzt als Expedientin im Bereich Seefracht Export.“

Quelle: Deutsche Logistik-Zeitung

(Anmerkung: Heute ist Alexandra Steffes Key Account & Sales Support Manager bei APL Logistics in Hamburg.)

Interview LOGISTIK HEUTE: Frauen in der Logistik - „Die Luft wird sehr dünn“

Frauen sitzen in der Logistik nur selten in der Chefetage. Marion von der Hand, verantwortliche Logistikerin beim Automobilzulieferer Leoni, hat es geschafft. Axel de Schmidt, stellv. Chefredakteur LOGISTIK HEUTE, hat sie zu ihren Erfahrungen als „Bunter Vogel“ in der Männerbranche befragt.



Marion von der Hand und Axel de Schmidt, stellv. Chefredakteur LOGISTIK HEUTE

Quelle: LOGISTIK heute

LOGISTIK HEUTE: Fühlen Sie sich gelegentlich einsam?

Marion von der Hand: Ich kenne keine Führungskraft, die sich nicht einsam fühlt. Die Luft wird sehr dünn.

Dann dürfte der Sauerstoffgehalt für eine weibliche Führungskraft in der Männerdomäne Logistik, noch dazu in der Automobilindustrie, doch kaum noch messbar sein.

Wenn eine Frau mit in der Führungsmannschaft sitzt, meistens sind es nur eine oder zwei, ist sofort eine andere Atmosphäre da. Das werden Ihnen die meisten Männer bestätigen. Es soll angeblich eine bessere Atmosphäre sein. Die meisten Männer behaupten von sich, sie würden sich dann auch ordentlicher benehmen, als wenn keine Frau dabei wäre. Einsam, da haben Sie eindeutig Recht, ging es im Einkauf zu, wo ich eigentlich herkomme. Denn da gibt es in Führungspositionen in Deutschland kaum eine Frau. Da war ich in den letzten 15 Jahren schon ein Novum. Das Thema Logistik ist dann nur noch ein „Add-on“ gewesen.

Dann sind Sie, mit Verlaub, wohl eher so eine Art „Bunter Vogel“?

Ja, man fällt überall auf und steht, ohne dass man es will, teilweise dann auch im Mittelpunkt. Damit muss man lernen, umzugehen.

Hat denn dieser Status mehr Vor- oder Nachteile?

Er ist lästig.

Müssen Frauen in Führungspositionen mehr leisten, um die selbe Anerkennung wie ihre männlichen Kollegen zu bekommen?

In jungen Jahren ist das zweifelsohne meine Erfahrung gewesen. Ich gehöre hoffentlich zu der Generation, die da den Weg etwas geebnet hat. Wenn heute eine Frau mit Mitte 30

eine Führungsposition erhält, hoffe ich, dass sie nicht mehr so viel kämpfen muss. Ich habe immer zu der Kategorie gehört, 120prozentig sein zu müssen, damit 100 Prozent anerkannt werden.

Nützt Ihnen inzwischen Ihre enorme Berufserfahrung in Einkauf und Logistik?

Ja, Lebens- und Berufserfahrung! Heute zählt die Leistung, da ist das uninteressant.

Unter welchen besonderen Bedingungen sind Sie in der Automobilzulieferindustrie tätig?

An einer Einkaufsleiterin eines Kosmetikkonzerns würde kein Mann Anstoß nehmen. Oder in der Mode. Aber bei einem Automobilzulieferer? Das kann nicht sein, das geht nicht. Da muss sich das Gegenüber erst daran gewöhnen. Bei mir gilt nicht, aha, eine Frau, da habe ich leichtes Spiel. In jungen Jahren habe ich das quasi körperlich gespürt.

Mit welchen Strategien haben Sie sich darauf eingestellt?

Durch "Learning by doing". Immer wieder. Sie fangen an, an sich selbst zu arbeiten. Da kann es auch verbal einmal brutaler zugehen. Ich habe es offen angesprochen, dann war das Eis gebrochen. Heute habe ich in der Branche einen Namen. Die meisten Lieferanten können mit dem etwas anfangen.

Wie sehen denn heute aus Ihrer Sicht die Perspektiven jüngerer Frauen in der Logistik aus?

Ich glaube nicht, dass sich da in den nächsten ein, zwei Generationen viel ändern wird. Auch dann wird man nicht sagen, Frauen in Führungspositionen in der Logistik sind etwas völlig Normales. Dazu müsste sich unsere gesamte Gesellschaft verändern.

Was sind die Grundvoraussetzungen für den Erfolg weiblicher Führungskräfte, auch in der Logistik?

Sie müssen rhetorisch gut sein. Daran müssen die meisten Frauen arbeiten.

...dabei gelten Frauen doch als ausgeprägt kommunikationsstark.

Sie können auch ganz viel reden, ohne etwas zu sagen. Es geht um Gestik, Mimik, Gesprächsführung usw. Das kann man lernen – am besten so früh wie möglich im Berufsleben.

Also aktiv in Form von Rhetorikkursen?

Ja, Frauen und Männer. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass Männer versuchen, sich ab einer bestimmten Führungsebene sehr diplomatisch zu verhalten, niemandem auf die Füße zu treten und bloß mit heiler Haut herauszukommen. Ich glaube dagegen, dass man sehr viel weiter kommt, wenn man ganz offen miteinander kommuniziert. Damit bringe

ich einen Gesprächspartner zwar kurzzeitig aus der Fassung, aber er kann mich besser einschätzen und zeigt sich mir gegenüber dann auch offener. Hinzu kommt, dass die wenigsten Männer in Führungspositionen kommen, wenn sie kein Selbstbewusstsein haben. Demzufolge brauche ich das als Frau auch. Sonst bleibt man die graue Maus in der dritten Reihe.

Normiert diese angelernte Rhetorik nicht den individuellen Charakter? Oder überspitzt gesagt, werden aus Frauen Roboter?

Man darf nie den Kontakt zur Basis verlieren. Ich muss in der Lage sein, auf meinen Versandarbeiter zuzugehen und mich über seinen Job unterhalten können. Dann kommt keine „Norm“ in den Charakter. Bei jüngeren Universitätsabsolventen gibt es allerdings bedenkliche Tendenzen in dieser Richtung.

Welche Beobachtungen haben Sie da gemacht?

Viele kommen nach dem Prinzip „veni, vidi, vici“ und wollen ganz schnell Karriere machen. Die sind zu vorgeprägt und nicht wirklich offen und breit interessiert. Es geht aber darum, über den eigenen Tellerrand zu schauen.

Es gibt also zu früh zu viele Fachidioten?

Ein klares Ja. Das liegt auch an der Schulausbildung. Es fehlt dem Führungsnachwuchs schon am Allgemeinwissen. Allerdings muss man auch sagen, dass bei der heutigen wirtschaftlichen Lage Risiken und Fehlritte nicht gefragt sind.

Gehören Sie in dieser Hinsicht zu einer begünstigten Generation?

Ja. Ich habe am Anfang meines Berufslebens einen Chef gehabt, der mein Vater hätte sein können und der mich in jeder Beziehung gefördert hat. Zu der Zeit kochten Frauen in seiner Abteilung den Kaffee und tippten auf der Schreibmaschine. Als er später in Rente ging, hat er gesagt, er hätte nie eine so komplizierte Mitarbeiterin gehabt, wie mich. Ich habe eben immer alles hinterfragt. Aber, das war das Schöne, ich habe immer eine Antwort bekommen. Da klappte das Zusammenspiel. Jeder, auch jeder Mann, braucht einen Förderer, sonst strampeln Sie sich ab, können aber nichts erreichen. Da können Sie noch so gut sein.

Welche Erwartungen haben Sie an das logistische Führungspersonal bei Leoni?

In allen Firmen merken Sie, insbesondere in denen, wo die Produktion nicht mehr dort ist, wo Sie Ihren Job machen, dass die jungen Leute heute keinen Bezug mehr zu dem haben, was sie im Prinzip machen. Wenn ich für ein komplettes logistisches Konzept von der Logistikplanung durch die ganze Kette bis zum Endkunden verantwortlich bin und die Produktion nicht kenne, also nicht weiß, wie ein Kabelsatz produziert wird, dann habe ich null Chance. Ich lege allergrößten Wert darauf, dass unsere Logistikplaner in die

Werke gehen, wo die Musik spielt. Die müssen zum Lieferanten und sich mit den Materialien auseinander setzen. Ich kann nicht in der blanken Theorie am grünen Tisch etwas machen und dann der operativen Ebene sagen: Mach' mal! Das funktioniert nicht.

Frau von der Hand, vielen Dank für das Gespräch.

Marion von der Hand, Jahrgang 1952, startete nach dem Abitur ihre berufliche Laufbahn in der Exportabteilung eines Glasflaschenherstellers in Düsseldorf.

- Als erste Frau in ihrer Geburtsstadt Wuppertal absolvierte sie die IHK-Ausbildung zum „Fachkaufmann Einkaufs- und Materialwirtschaft“.
- Anschließend trat sie in die Einkaufsabteilung des Automobilzulieferers Kromberg & Schubert ein. In den folgenden drei Jahrzehnten sollten Bordnetze und Kabel ihr Thema bleiben. In dieser Zeit war sie als Leiterin Einkauf und Logistik sowie in der Geschäftsführung tätig.
- Seit 2002 ist Marion von der Hand, verantwortliche Logistikerin beim Automobilzulieferer Leoni bei Würzburg. In dieser Funktion ist sie für den Serieneinkauf und die Logistik zuständig.

Quelle: *LOGISTIK heute*

(Anmerkung: Marion von der Hand ist nach über drei Jahrzehnten in der Automobilzuliefererbranche 2014 in den Ruhestand getreten.)

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

Dieses Kapitel stellt Nordrhein-Westfalen (NRW) mit seinen vielfältigen Logistikaktivitäten und -standorten vor.

Die drei Teile

1. Einleitung
2. Logistikregionen in NRW
3. Unternehmen und Beschäftigte in NRW

geben einen Einblick in das „Logistikland NRW“ und die hiermit verbundenen Beschäftigungsmöglichkeiten. Nach der kurzen Einleitung werden die Logistikregionen mit ihren vielfältigen Logistikaktivitäten detailliert vorgestellt und im 3. Teil, einem Datenteil, werden Logistikunternehmen sowie Beschäftigte anhand von unterschiedlichem Datenmaterial dargestellt.

Da in den Teilen „Einleitung“ und „Logistikregionen“ zum Teil nur auszugsweise die vielfältigen Logistikaktivitäten wiedergegeben werden, sollten Detailinteressierte auf den in diesem Kapitel genannten Webseiten weiter nachlesen und in den vielen Querverweisen stöbern, um sich ein noch umfangreicheres Bild über Logistik in NRW zu verschaffen.

In der Einleitung zum „Berufs- und Beschäftigungsguide Logistik“ wird darauf hingewiesen, dass im gesamten Guide, außer bei Quellenangaben, keine Logistikunternehmen genannt werden. Dies gilt natürlich auch für dieses Kapitel. Aber im Kapitel „Service“ werden vielfältige Möglichkeiten genannt, wie Unternehmen in den verschiedensten Regionen gefunden werden können.

Einleitung

„Nordrhein-Westfalen (NRW) liegt inmitten der stärksten Wirtschaftszone Europas. In einem Radius von nur 500 km um die Landeshauptstadt Düsseldorf leben fast 40 Prozent der EU-Bevölkerung. Die hervorragende Infrastruktur, die zentrale Lage und die hohe Qualifikation der Menschen machen das bevölkerungsreichste deutsche Bundesland (rund 18 Mio. Einwohner) zu einem Wirtschaftsstandort von internationalem Rang.“ So schrieb es die „Deutsche Logistik-Zeitung“ in ihrer Sonderbeilage „Logistikstandort Nordrhein-Westfalen“ bereits 2008.

Wo lange Zeit Schloten qualmten und Kohle- und Stahlindustrie große Bereiche NRWs prägten, sind aufgrund des Strukturwandels von der Montanindustrie hin zu einem Dienstleistungsland mittlerweile viele Wirtschaftsbereiche angesiedelt. Schlüsselbranchen sind zwar nach wie vor die chemische Industrie, Metallerzeugung und -bearbeitung sowie der Maschinenbau, aber auch Energieversorger, Medienunternehmen und Versicherungen sowie Logistik- und IT-Unternehmen präsentieren sich hier. Heute gilt NRW

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

als wichtigstes Wirtschafts- und Verkehrsland in Deutschland und ist eine der wirtschaftsstärksten Metropolregionen Europas.

Nordrhein-Westfalen



Quelle: www.wuppertal.de/geodaten/geodatenportal_nrw/

Ein paar ausgewählte Daten zu NRW in Kurzform:

- NRW ist eines der bekanntesten der 16 deutschen Bundesländer,
- liegt im Zentrum von Europa,
- ist 34.085 km² groß,
- hat über 17,9 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner und
- besitzt eine hervorragende Verkehrsinfrastruktur.

Kein anderer Raum in Europa verfügt über ein ähnlich leistungsstarkes und engmaschiges Autobahn-, Straßen- und Schienennetz wie die Regionen an Rhein und Ruhr. Neben expandierenden Frachtflughäfen verfügt das Land mit dem Rhein und Kanälen über strategisch sehr bedeutende Wasserverbindungen.

- Die wirtschaftlichen Zentren NRWs bilden das Ruhrgebiet mit rund 5,1 Millionen und das Rheinland mit rund 4 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern.
- 730.600 mittelständische Unternehmen sind in NRW ansässig
- davon 24.000 Logistikunternehmen mit 348.500 Beschäftigte.
- Von den TOP25-Unternehmen der Logistik haben neun ihren Hauptsitz in Nordrhein-Westfalen (u.a. Deutsche Post DHL, Rhenus, UPS, FedEx, Arvato).
- Das Land verfügt über die dichteste Wissens- und Forschungslandschaft Europas: An 61 Hochschulen studieren 2020/21 bei rund 770.000 Nachwuchstalente. Mehr als 50 außeruniversitäre Einrichtungen und rund 100 An-Institute bieten ausgezeichnete Forschungsbedingungen.

Durch die geografische Lage, die vorhandenen Industrieflächen, die qualifizierten Menschen und die gute Infrastruktur hat NRW sich zu einem hervorragenden **Logistikstandort** entwickelt. Zudem begünstigt die EU-Osterweiterung den Logistikstandort NRW, denn sie hat zu einer Verschiebung der geografischen Mitte Europas geführt, so dass laut der früheren NRW-Wirtschaftsministerin Christa Thoben Deutschland und besonders NRW in den Fokus für die Ansiedlung europäischer Distributionszentren ausländischer Investoren rückt. Auch wenn Hamburg im Ranking der attraktivsten Logistikstandorte Deutschlands noch immer Platz 1 belegt, hat NRW in den letzten Jahren deutlich an Boden gut gemacht.

Aufgrund dieser Entwicklung ist es nicht verwunderlich, dass viele tausend kleine, mittlere und große Logistikunternehmen hier ihren Firmensitz bzw. eine Niederlassung haben und Logistik eine besondere wirtschaftliche und strukturpolitische Bedeutung in NRW hat. Die **Logistikbranche** gehört heute mit zu den größten Branchen in NRW.

Hohe Logistikkompetenz

Die unternehmerische Logistikkompetenz wird ergänzt durch wissenschaftliche Einrichtungen zur Erarbeitung innovativer logistischer Lösungen und eine hochwertige Infrastrukturausstattung für den Transport und den Umschlag von Gütern. In NRW ballt sich eine dichte **Forschungs- und Hochschullandschaft** im Bereich Logistik. Als Beispiele sind hier die private Fachhochschule in Hamm, die Fachhochschule und die Universität Dortmund sowie die Fraunhofer Technology Academy in Zusammenarbeit mit der Fern- Uni Hagen zu nennen. Laut Professor Michael ten Hompel, Leiter des Fraunhofer Instituts für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund, findet man nirgendwo anders auf der Welt eine so vielfältige Konzentration.

Logistikaktivitäten

Viele Logistikaktivitäten/-projekte haben dazu beigetragen, dass NRW sich zu einem etablierten Logistikstandort entwickelt hat und sich hier immer mehr Logistikunternehmen angesiedelt haben bzw. zukünftig ansiedeln werden.

Allen voran hat die bereits im März 2000 vom Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie (jetzt Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie) ins Leben gerufene „**Landesinitiative Logistik NRW**“ die Logistikbranche und den Logistikstandort NRW begünstigt und gestärkt.

Seit einiger Zeit sind die Logistikaktivitäten gebündelt im LOG-IT Club e.V. (www.logit-club.de).

Östliches Ruhrgebiet

Das östliche Ruhrgebiet entspricht dem Kammerbezirk der IHK-Dortmund, reicht in der nord-südlichen Ausdehnung vom Rand des Münsterlandes bis zum Sauerland und umfasst eine Fläche von rund 1.000 km². Die für die Logistik bedeutendsten Städte sind Dortmund, Hamm und Unna.

Östliches Ruhrgebiet



Quelle: IHK Dortmund

Innerhalb des Ruhrgebietes hat sich das Östliche Ruhrgebiet zu einem bedeutenden Logistikstandort entwickelt. Es zeichnet sich durch seine zentrale geografische Lage, eine gute Verkehrsinfrastruktur (Knotenpunkte der Autobahnen A1/A2, A1/A44, A1/A45, A2/A45, A2/A42, A45/A40) und ausreichend verfügbare Flächen durch z.B. ehemalige Stahl- bzw. Bergbaustandorte aus. Hinzu kommen renommierte Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung, der Forschung und Entwicklung wie z.B. die Technische Universität Dortmund, die Hochschule für Logistik und Wirtschaft Hamm oder das Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund.

Stellvertretend für diese große Region werden der „Dortmunder Hafen“ und der „Kreis Unna“ vorgestellt.

Dortmunder Hafen

Nachdem 1856 die ersten Initiativen seitens der heimischen Wirtschaft und der Stadt Dortmund ergriffen wurden, den Dortmunder Ems-Kanal und den Dortmunder Hafen

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

auszubauen, dauerte es noch 40 Jahre bis zur Fertigstellung des Kanals und der Eröffnung des Hafens. Die am 11. August 1899 in Betrieb genommenen fünf Hafenbecken – Kanalhafen, Stadthafen, Südhafen, Kohlenhafen und Petroleumhafen – konnten schon nach zehn Jahren den auf rund 1 Mio. Tonnen angewachsenen Güterumschlag kaum mehr bewältigen. Eine Erweiterung des Hafens war unumgänglich. Die weitere Entwicklung in Kurzform:

- 1907 entstand der Schmiedinghafen.
- 1910 der Marx- und der Mathieshafen.
- 1912 erwarb die Stadt den Hardenberghafen von der Preußischen Eisenbahnverwaltung.
- 1913/1914 wurde der Industriebahnhof gebaut.
- 1923/1924 wurden die Ausbauarbeiten im der Vergrößerung des Hardenberghafens abgeschlossen.

Die damals entstandene Kontur des Hafens hat bis heute Bestand.

Dortmunder Hafen



Quelle: Dortmunder Hafen AG

Heute gehört der Dortmunder Hafen mit seinen zehn Hafenbecken zu den größten Binnenhäfen Deutschlands – liebevoll wird er auch der größte Kanalhafen Europas genannt, der auch dem rasch anwachsenden Gebrauch von Containern in der Transportwirtschaft mit dem 1989 in Betrieb genommenen Container Terminals gerecht wurde.

Hier einige Daten:

- Ca. 2.000 Schiffe werden jährlich im Dortmunder Hafen be- und entladen.
- 40 Krananlagen bis 60 t Tragfähigkeit
- 4 Abfertigungsgleise mit insgesamt 1.800 m Gleislänge

Die günstige geografische Lage des Hafens macht ihn zu einem bedeutenden Güterverteilzentrum innerhalb kontinentaler Transportketten. Er liefert Logistikkonzepte, die sich

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

nicht nur an Schnelligkeit sondern auch an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit orientieren. Alle spezifischen Vorteile der Transportmöglichkeiten auf dem Wasser, der Schiene und der Straße werden optimal genutzt.

Innovation spielt hierbei im Dortmunder Hafen eine große Rolle. In den letzten Jahren ist die logistische Angebotspalette kontinuierlich erweitert und vertieft worden. Beispielsweise stehen für die Behandlung hochwertiger Stückgüter heute vielfältige Anlagen zur Verfügung. Die Konzentration von Produktion, Transport, Lagerung und Spedition verbunden mit der Zusammenarbeit von Industrie, Verkehr und gewerblichem Mittelstand ist die Grundlage der Zukunft des Dortmunder Hafens.

Kreis Unna

Der Kreis Unna liegt am Ostrand des Ruhrgebietes und setzt sich aus den Kommunen Bergkamen, Bönen, Fröndenberg, Holzwickede, Kamen, Lünen, Schwerte, Selm, Unna und Werne zusammen. Seine Fläche umfasst knapp 543 km².

In den letzten Jahren ist die Logistikbranche im Kreis Unna stark gewachsen. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch die hervorragende Verkehrsinfrastruktur und die strategisch günstige Lage des Kreises am Rande des größten europäischen Ballungsraumes Rhein-Ruhr. Die Ansiedlung von großen Warenverteil- und Distributionszentren im Bereich Kaufhauslogistik sowie Express- und Paketdienstleister belegen diese Entwicklung.

Logistikfläche „Am Mersch“



Quelle Kreis Unna

Die zwei wichtigsten Logistikstandorte sind zurzeit der „Indu-Park Unna Nord“ und der Gewerbepark „Am Mersch“ in Bönen. Diese beiden Standorte erfreuen sich großer Beliebtheit, die daran zu erkennen ist, dass sich dort z.B. ein Kundenstamm der Kaufhauslogistik etabliert hat. Um die Dynamik der Logistikbranche im Kreis Unna zu bewahren und auszubauen, beteiligt sich die Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WFG) für den Kreis Unna immer wieder an Initiativen und Projekten mit dem Ziel, die Rahmenbedingungen

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

für die Logistikbranche zu verbessern und neue Betriebe für den Standort Unna zu gewinnen.

Den Unternehmen sollen optimale Bedingungen für einen zuverlässigen, flexiblen und punktgenauen Transport größerer Gütermengen über längere Strecken ermöglicht werden. So plant die WFG, das in Bönen vorhandene Hilfsterminal für den Umschlag von Gefahrgütern auszubauen und für zusätzliche Kapazitäten zu erweitern. Im Industriepark Unna-Ost soll eine komplett neue Anlage des kombinierten Verkehrs erstellt werden. Die drei Terminals sollen neben dem normalen Umschlagbetrieb z.B. einen eigenen Umschlagschwerpunkt für den Tiefkühlbereich erhalten.

Mittleres Ruhrgebiet

Das mittlere Ruhrgebiet reicht von Herne bis zum Ennepe-Ruhr-Kreis, umfasst die Städte Bochum, Hattingen, Herne und Witten und erstreckt sich auf eine Fläche von 340 km².

Mittleres Ruhrgebiet



Quelle: www.mittleres-ruhrgebiet.de

Im Rahmen der früheren „Landesinitiative Logistik“ werden für diese Logistikregion (vgl. Grafik „Logistikregionen in NRW“) allerdings nur die Städte Herne, Herten und Gelsenkirchen genannt, weil sich hier aufgrund von vorhandenen Flächen und unterschiedlichen Initiativen Logistikunternehmen angesiedelt haben.

Stellvertretend für diese Region werden das „Güterverteilzentrum Emscher“ und die „Last-Mile-Logistik“ vorgestellt.

GVZ Herne-Emscher



Quelle: www.gvz-org.de

Im Rahmen der Wirtschaftskonferenz „Region Mittleres Ruhrgebiet“ wurde bereits 1993 das Projekt „GVZ Herne-EMSCHER“ ins Leben gerufen. 1994 wurde daraufhin die „Planungs- und Entwicklungsgesellschaft Güterverkehrszentrum (GVZ) Emscher mbH“ mit dem Ziel gegründet, das logistische Potential der Region zu optimieren. 1996 begann die Errichtung der Kernfläche des GVZs am Standort „Hafen Wanne West“. Hierzu wurde das Hafenbecken verfüllt und verdichtet und die erste Gewerbefläche hergerichtet.

- 1999 siedelte das erste große Logistikunternehmen auf der Kernfläche an.
- 2001 begann die Errichtung des Container Terminals Herne, der im Jahr 2002 in Betrieb genommen wurde.
- Im selben Jahr noch begann der Weiterbau des Terminals auf 2 x 700 m Zug- und Umschlaglänge.
- Ein weiterer Ausbau des Container Terminals Herne mit 3 x 700 m Gleisen ist seit 2004 in der Planung.
- Das GVZ Herne-EMSCHER gehört zum Verbund der Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH.

Das GVZ Herne-Emscher bildet eine trimodale Schnittstelle zwischen dem Schienen-, Straßen- und Wasserstraßengüterverkehr in der Region. Kooperationspartner des GVZs Emscher organisieren Schienengüterverkehre mit Quell- oder Zielorten in ganz Europa. Zahlreiche weitere logistische Serviceleistungen von allgemeinen technischen Dienstleistungen über Kurier- und Expressdienste bis hin zur Zollabwicklung und Kommissionierdiensten werden ergänzend von den Partnern des GVZs Emscher angeboten.

Das GVZ Herne-Emscher bietet nachfrageorientierte, praxisgerechte Dienstleistungen von der organisatorischen und operativen Abwicklung kombinierter Verkehre über Lagerservices bis hin zu telematikbasierten Informationsdiensten. Zu den Zielen gehören:

- Die Interessen der Verkehrswirtschaft und der verladenden Wirtschaft zu bündeln,
- moderne Kooperationsnetzwerke durch standortübergreifende und integrierte Logistikprozessketten zu entwickeln,
- die Standortvorteile und das logistische Know-how der Region zu vermarkten sowie
- die Vernetzung regionaler und überregionaler Informationstechnologien.

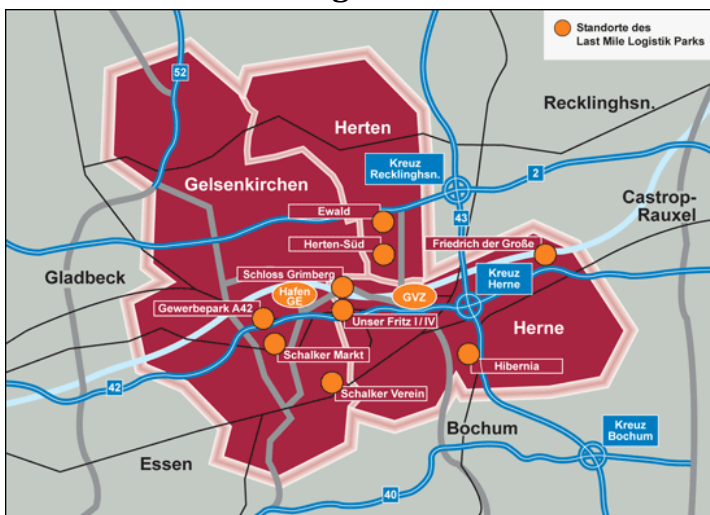
Die Realisierung des GVZ-Konzeptes optimiert das logistische Potential zum Vorteil der gesamten Region und bietet Chancen für bereits ansässige Unternehmen sowie für Neuan siedler. Ebenfall werden in dieser durch den Strukturwandel „gebeutelten“ Region Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen.

Last-Mile-Logistik

Im Jahr 2002 haben im Zentrum des Ruhrgebiets die Städte Gelsenkirchen, Herne und Herten das Entwicklungsprojekt „Last Mile Logistik Park“ ins Leben gerufen, um die gewachsenen Stärken des Standortes für Logistik gemeinsam weiter zu entwickeln. Die Entwicklung und Vermarktung wird über die interkommunale „last mile logistik netzwerk“ koordiniert.

Der „Last Mile Logistik Park“ besteht aus verschiedenen Einzelstandorten, die speziell auf die Bedürfnisse von Logistikunternehmen entwickelt werden.

Standorte Last Mile Logistik Park



Quelle www.last-mile-logistik.de

Da es sich bei den Standorten um ehemalige Industrie- und Bergbaustandorte handelt, liegen sie alle in unmittelbarer Autobahnnähe, teilweise besteht auch ein Gleisanschluss.

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

Bereits seit 2006 stehen wieder auf einer Fläche von ca. 160 ha hervorragend angebundene Standorte im Last Mile Logistik Park zur Verfügung und das Potential dieser Region scheint noch nicht ausgeschöpft zu sein.

Angesiedelt im Last Mile Logistik Park haben sich z.B. folgende Unternehmen:

- Dachser GmbH & Co. KG
- Klaeser GmbH
- Lidl GmbH & Co. KG, LC Herne
- Loxx Holding GmbH
- Müller | Die lila Logistik GmbH
- Panopa Logistik GmbH
- Spedition Grewer
- UPS Transport GmbH

Duisburg/Niederrhein

Die Logistikregion Duisburg/Niederrhein reicht vom Kreis Kleve bis Duisburg und entspricht dem Kammerbezirk der NiederRheinischen IHK Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg. Sie setzt sich aus der kreisfreien Stadt Duisburg sowie den Kreisen Wesel und Kleve zusammen. Die Region NiederRhein liegt am westlichen Rande Nordrhein-Westfalens und grenzt dabei u.a. im Norden und Westen an die Niederlande an, sowie im Osten an das Ruhrgebiet. Die Gesamtfläche der Region, die aus insgesamt 30 Städten und Gemeinden besteht, beträgt 2.507 km².

Da die bedeutendste Stadt in dieser Region für die Logistik sicherlich Duisburg ist und dies nicht zu letzt aufgrund des größten Binnenhafens in Europa, ist es selbstverständlich, dass stellvertretend für diese Region der Duisburger Hafen mit den Logistikflächen „Logport I“ und „Logport II“ vorgestellt wird.

Duisburger Hafen

Die Geschichte des Duisburger Hafens lässt sich bis auf das Jahr 1716 zurückverfolgen. In diesem Jahr wurde eine versandete Ruhrschlenke zum ersten Hafenbecken ausgebaut. Hauptsächlich diente der 7.000 qm große Hafen als geschützter Umschlagplatz für Kohle aus der östlichen Ruhrregion. Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts vergrößert sich der Duisburger Hafen immer wieder. Unter anderem wurde der Hafen durch die Fertigstellung des Rhein-Herne-Kanals im Jahr 1914 an das westdeutsche Kanalnetz angeschlossen.

Das Ende des zweiten Weltkriegs bedeutete auch für den Duisburger Hafen einen Neuanfang, denn der Hafen und die Anlagen waren weitestgehend verwüstet und das Versorgungsnetz zerstört. Nach dem Wiederaufbau Ende der vierziger Jahre begann in den fünfziger Jahren die Blütezeit für Kohle und Stahl und der Hafen vergrößerte sich entsprechend den Anforderungen immer weiter.

Da bereits Ende der siebziger Jahre eine rückläufige Tendenz im Gesamtumsatz bei der deutschen Steinkohle zu erkennen war, konkretisierte sich der Strukturwandel Ende der achtziger Jahre.

Duisburger Hafen



Quelle: duisport, Foto: Köppen

Der Wandel zum heutigen Duisburger Hafen wird nachfolgend anhand von Jahreszahlen und in Stichworten dargestellt:

- 1989** Grundsteinlegung zum Freihafen im Ruhrorter Nordhafen.
- 1990** Entstehung einer zweiten wasserüberspannenden Umschlag- und Lagerhalle.
- 1991** Der Freihafen ging offiziell an den Start und im Logistikpark Kaßlerfeld nahm das erste internationale Speditionsunternehmen den ersten Bauabschnitt seines Euro-logistik-Centers in Betrieb. Im Hafen wurde eine Schwergut-Verladeanlage eröffnet.
- 1992** Eröffnung des Bahnhofes für den Kombinierten Verkehr am Ruhrorter Südhafen.
- 1993** Umgestaltung des Ufers des Ruhrorter Südhafens und somit die Schaffung
 - von optimalen Vorraussetzungen für einen zügigen Containerumschlag an **1995** ca. 1 km Hafenuferlänge.
- 1997** Gründung der Port Agency Duisburg GmbH (heute duisport agency GmbH) zum Zwecke des Standortmarketings
- 1998** Gründung der Duisburg-Rheinhausen GmbH und Erwerb von über 200 ha Gewerbefläche des ehemaligen Krupp-Hüttenwerks.. Zur Entwicklung und Vermarktung dieses Geländes (Logport I) wurde Ende des Jahres die Logport Logistic-Center Duisburg GmbH ins Leben gerufen. Erstmal umfasste das Hafengebiet auch Flächen auf der linksrheinischen Seite.

Im Ruhrorter Hafenbereich wurde die Verfüllung des Kaiserhafens abgeschlossen und es entstanden weitere 24 ha neue Flächen für eine Nutzung im unmittelbaren

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

Anschluss an Containerterminal und Bahnhof für den kombinierten Verkehr zur Verfügung.

In den nächsten Jahren entwickelt sich der Duisburger Hafen zu einer **zentraleuropäischen Logistik-Drehscheibe**. In dieser Zeit werden mehrere große Logistikunternehmen als Investoren für das Logport-Gelände gewonnen. Mehr als 50 neue Unternehmen siedelten sich seit Ende der 90er Jahre hier an.

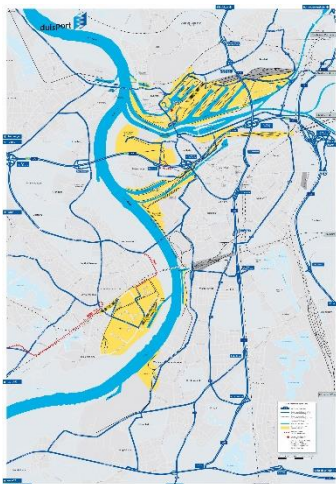
2000 Die Hafengesellschaft firmiert ab 1. März unter dem neuen Namen Duisburger Hafen AG. Die neue Dachmarke heißt „duisport“.

2002 Das neue Duisburg Intermodal Terminal (DIT) wurde eröffnet. Das Logistikzentrum erhielt damit sein logistisches Herzstück. Das 120.000 qm große Terminal war eine trimodale Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiff, Bahn und LKW. Es fungierte als Verteilzentrum für die großen Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Das DIT hatte zunächst eine Kapazität von 200.000 TEU (Container)¹ und konnte bis auf 400.000 TEU ausgeweitet werden. Heute ist der Containerumschlag auf mehr als 700.000 TEU angestiegen.

Zahlreiche weitere Bahn- und auch Schiffshuttle entstehen und verbinden Duisburg regelmäßig mit den Seehäfen und weiten Teilen Europas. Mehr als 300 regelmäßige Abfahrten im KV-Bahnbereich und mehr als 100 Schiffsabfahrten wöchentlich unterstreichen Duisburgs Bedeutung als internationalen Verkehrsknotenpunkt.

2006 entstand das Logistikzentrum „Logport II“, ein 25 Hektar großes Areal direkt am Rhein im rechtsrheinischen Duisburger Süden auf dem ehemaligen Metallhütten-Grundstück.

Hafenplan



¹ „TEU“ (Twenty feet Equivalent Unit) und „FEU“ (Forty feet Equivalent Unit) sind die Bezeichnungen für 20 Fuß oder 40 Fuß lange und 8 Fuß breite Container.

Quelle: *duisport*

Noch einige Daten und Fakten

- Der Duisburger Hafen verfügt heute über 4 große Logistikzentren: Logport I und II, Kaßlerfeld sowie Ruhrort.
- Die Gesamtfläche beträgt 1.350 ha, davon 265 ha Logport Logistic Center Duisburg.
- Die 21 Hafenbecken ergeben insgesamt 180 ha Wasserfläche mit einer Uferlänge von 40 km, davon 16 km Umschlagufer mit Gleisanschluss.
- 500.000 qm Warehouse-Fläche verteilt sich über das Areal.
- Von Duisburg aus sind sämtliche deutsche Binnenhäfen und zahlreiche weitere Häfen in ganz Europa erreichbar.
- 20.000 Schiffe laufen duisport jährlich an, darunter sogar Sechser-Schubverbände mit bis zu 18.000 Tonnen Zuladung.
- Drei intermodale Containerterminals sowie ein Terminal für den Umschlag Schiene-Straße verknüpfen die Verkehrsträger LKW und Bahn.
- 330 Blockzug-Verbindungen zu 70 innerdeutschen und internationalen Zielen verbinden „duisport“ wöchentlich mit wichtigen Seehäfen, Metropolen und Terminals von Skandinavien bis Südeuropa.
- Hinzu kommen rund 120 Verbindungen im Kombinierten Verkehr mit der Abfertigung von 25.000 Zügen.

Köln/Bonn

Die Region Köln/Bonn erstreckt sich vom Oberbergischen Kreis mit der nördlichsten Stadt Radevormwald bis hin zum Rhein-Sieg-Kreis mit Rheinbach als südlichster Stadt. Gebildet wird die Region von den Städten Köln, Bonn und Leverkusen sowie dem Rheinisch-Bergischen-Kreis, dem Rhein-Sieg-Kreis, dem Rhein-Erft-Kreis und dem Oberbergischen Kreis und umfasst eine Fläche von fast 4.000 km².

Region Köln-Bonn



Quelle: www.region-koeln-bonn.de

6. Kapitel Logistik in Nordrhein-Westfalen

Die bedeutendsten Städte für die Logistik sind Leverkusen, Köln und Bonn. Laut „Cologne Bonn Business“ zählt die Region Köln/Bonn mit rund 4.800 Unternehmen und Deutschlands größtem Umschlagbahnhof für den kombinierten Güterverkehr zu den führenden Logistik-Zentren Europas.

Stellvertretend für diese Region werden kurz der Umschlagbahnhof und das Güterverteilzentrum Köln-Eifel for sowie der Flughafen Köln/Bonn ausführlicher vorgestellt. Letztgenannter hat sich nicht nur im Passagierbereich hervorragend positioniert, sondern auch eine besondere Bedeutung für die Logistik beim Frachtumschlag.

Umschlagbahnhof und Güterverkehrszentrum Köln-Eifel for

Der Umschlagbahnhof Köln-Eifel for ist der größte Containerumschlagbahnhof für den kombinierten Güterverkehr (Schiene/Straße) in Deutschland, der bereits an seine Grenzen stößt.

Umschlagbahnhof Eifel for



Quelle www.duss-terminal.de

Im europäischen Vergleich rangiert der Umschlagbahnhof mit über 330.000 Ladeeinheiten, 320.000 qm Lager- und Logistikfläche für bis zu 840 TEU sowie Abstellflächen für rund 60 Sattelaufleger auf Platz eins.

- Rund um die Uhr werden hier bis zu 1.400 Container pro Tag verladen.
- Er hat einen eigenen Autobahnanschluss, ist mit sechs Containerumschlagskranbrücken über den 9 Umschlaggleisen bestückt, die mit zwei zusätzlichen mobilen Kränen täglich bis zu 850 LKW für etwa 40 Züge be- und entladen.
- Die über 40 ein- und ausgehenden Züge transportieren die hier umgeschlagenen Güter vor allem weiter nach Italien, in die Schweiz und nach Spanien.
- In Köln werden pro Jahr ca. 20 % des Kombiverkehrs in Deutschland abgewickelt.
- Betrieben wird der Umschlagbahnhof von der „DUSS“ Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH.

Das anliegende Güterverkehrszentrum Köln-Eifelort rangiert mit 870.000 qm auf Platz drei der deutschen Güterverkehrszentren (GVZ).

- Große Logistikdienstleister, wie z.B. ein bekannter „Global Player“ der KEP-Branche, wickeln hier in eigenen Frachtzentren ihre Geschäfte ab.
- Aber auch weniger große Speditionen aus der Region, dem restlichen Bundesgebiet und dem europäischen Ausland nutzen gewinnbringend die hervorragende Infrastruktur.
- Einige in der Region ansässige Firmen, wie z.B. ein weltweit bekannter Süßwarenhersteller, wickeln ihren gesamten Vertrieb mit Hilfe von Logistikdienstleistern über das Güterverkehrszentrum ab.
- Der Deutschlandstandort der „ProLogis“ (weltgrößter Anbieter von Logistikimmobilien und Betreiber von Logistikzentren) befindet sich mit aktuell 54.000 qm Logistikfläche mit Kapazitäten für bis zu 100.000 qm hier.

Flughafen Köln/Bonn

Nachdem der Flughafen im zweiten Weltkrieg als Fliegerhorst der Deutschen Luftwaffe diente, vergrößerten die Besatzungsmächte diesen Platz. Es entstanden eine Startbahn von 1.866 m Länge, ein Kontrollturm und mehre Hallen. Erste Gespräche über einen zivilen Flughafen gab es 1949.

Die provisorisch entstandene Hauptstadt Bonn, die Wirtschaftsmetropole Köln und das gesamte Umfeld der beiden Städte sollte somit an das internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen werden.

Flughafen Köln Bonn



Quelle www.airport-cgn.de

Die Entwicklung

- Mit der Eröffnung der ersten Luftpost-Leitstelle am 1. März 1952 trat der Flughafen erstmals logistisch in Erscheinung.
- 1958 erteilte die NRW-Landesregierung die Genehmigung, den Flughafen zum internationalen Verkehrsflughafen auszubauen.
- In den Jahren 1970-1971 entstand das Luftfrachtzentrum. Das Frachtgebäude mit Lagerhalle (Kapazität 25.000 t/Jahr) und Bürogebäude wurden an Luftverkehrsgesellschaften, Zoll und Speditionen übergeben.

Das stetig anwachsende Passagier- und Frachtaufkommen ließ den Flughafen weiter wachsen. So entstanden 1973 die dritte Frachthalle sowie ein Hochregallager. Die Kapazität war zu diesem Zeitpunkt auf 100.000 t/Jahr angewachsen.

- Ende der 80er Jahre richtete ein großes Logistikunternehmen sein Europa-Drehkreuz am Köln/Bonner Flughafen ein. Es entstanden die Frachthallen 4/5/6 und ein weiteres Bürogebäude.
- Ebenso wurde mit der Anschaffung eines Cargo-Masters die Möglichkeit geschaffen, Schwerlasten zu heben.
- Ein weiterer Express-Carrier baute seinen Europa-Hub in Köln/Bonn aus. Das Frachtvorfeld wurde um 22.000 qm erweitert.

1994 entstand die Frachthalle 7. Obwohl 1998 ein namhaftes Logistikunternehmen seinen Betrieb auf dem Köln/Bonner Flughafen einstellte, war ein Rückgang des Frachtaufkommens nicht spürbar. Die Investitionen anderer Unternehmen (Bau einer neuen hochtechnisierten Gepäcksortieranlage) ließ den Frachtumschlag des Flughafens weiter wachsen.

In den nächsten Jahren ließen sich noch weitere namhafte Logistikunternehmen am Flughafen Köln/Bonn nieder. Einige Unternehmen verlagerten ihren Standort an andere Flughäfen. Im Jahr 2007 entstand das neue Drehkreuz für Zentral- und Osteuropa des weltweit größten Express-Frachtunternehmens.

Der Köln Bonn Airport ist sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich einer der wichtigsten Verkehrsflughäfen in Deutschland. Im Jahr 2019, vor Beginn der Corona-Pandemie, nutzten ihn rund 12,4 Millionen Passagiere. 2020 brach der Passagierverkehr um 75 Prozent ein, es wurden 3,1 Millionen Fluggäste gezählt.

Das zweite wichtige Standbein ist die Luftfracht, die auch während der Pandemie stabil läuft. 2020 wurden rund 863.000 Tonnen Güter umgeschlagen, unter anderem medizinische Schutzausrüstungen und Impfstoffe. Das entspricht einem Zuwachs von 6 Prozent im Vergleich zu 2019. Der Flughafen Köln/Bonn ist das logistische Herz von NRW und als einziger deutscher Airport Drehscheibe aller drei großen Expressdienstleister UPS, FedEx und DHL.

Unternehmen und Beschäftigte in NRW

Es gibt sehr viele Berichte, Studien und Veröffentlichungen, in denen Unternehmens- und Beschäftigtenzahlen der Logistikbranche genannt werden. Je nach Ausrichtung und Betrachtungsweise sind die veröffentlichten Daten und Fakten leider unterschiedlich. Zum Teil liegt diese Unterschiedlichkeit daran, dass die Logistikbranche weit verzweigt ist und sich in vielen Wirtschaftsbereichen wieder findet, wie z.B. auch in der Industrie und in Handelsunternehmen oder im Dienstleistungsbereich. Dies macht eine Erfassung von Daten und Fakten dieser Branche schwierig.

Aus diesem Grund wird in diesem Teil nur auf **Daten** des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) zurückgegriffen, denn dieses führt zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Güterkraftverkehrs bei Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, repräsentative Erhebungen durch. Diese Erhebung wird als Bericht "Struktur der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs" veröffentlicht. Die Erhebung ist eine Bundesstatistik und erfolgt auf Grundlage des Verkehrsstatistikgesetzes.

Hinweis: Da nur auf die Daten des BAG zurückgegriffen wird, bleiben leider die Unternehmen der Eisenbahn-, des Binnenschiffs- und des Luftverkehrs unberücksichtigt.

Es werden jeweils die Daten für Nordrhein-Westfalen (NRW) und die bundesweiten aufgeführt sowie weitere Hinweise gegeben.

Struktur der Unternehmen des gewerblichen Straßengüterverkehrs und des Werkverkehrs

Aufgrund dieser Veröffentlichung ergeben sich folgende Strukturen im Straßengüterverkehrs und des Werkverkehrs für das Jahr 2020.

Anzahl der Unternehmen des Güterkraftverkehrs

In NRW sind **8.971 Unternehmen** im Bereich Güterkraftverkehr angesiedelt. Dies sind 19,1 % der bundesweiten Unternehmen, die 46.902 betragen.

Damit liegt NRW bei der Unternehmensanzahl bundesweit hinter Bayern mit 20,4 % an 2. Stelle.

Anzahl der Unternehmen des Werkverkehrs

In NRW sind **8.421 Unternehmen** im Bereich Werkverkehr angesiedelt. Dies sind 18,3 % der bundesweiten Unternehmen, die 45.929 betragen.

Damit liegt NRW bei der Unternehmensanzahl bundesweit auch hier hinter Bayern mit 21,6 % an 2. Stelle.

Unternehmen mit Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit im Güterkraftverkehr

Die 8.971 Unternehmen in NRW sind in folgenden Bereichen tätig:

- 6.455 im erlaubnispflichtigen Güterverkehr
- 449 in Spedition, Logistik, Lagerei und Frachtumschlag
- 117 im Kurier-, Express- und Kurierbereich (KEP)
- 1.950 führen sonstige Tätigkeiten aus

Der größte Teil der Unternehmen ist somit im Bereich erlaubnispflichtiger Güterverkehr tätig.

Unternehmen nach der Zahl der Beschäftigten im Güterkraftverkehr

Die 8.971 Unternehmen in NRW sind nach Anzahl der Beschäftigten wie folgt strukturiert:

- 1.248 Unternehmen haben 0 – 1 Beschäftigten
- 1.580 Unternehmen haben 2 – 3 Beschäftigte
- 878 Unternehmen haben 4 – 5 Beschäftigte
- 1.307 Unternehmen haben 6 – 9 Beschäftigte
- 1.989 Unternehmen haben 10 – 19 Beschäftigte
- 1.385 Unternehmen haben 20 – 49 Beschäftigte
- 585 Unternehmen haben ≥ 50 Beschäftigte

Hieraus ergibt sich, dass der weitaus größte Teil der Unternehmen bis 19 Beschäftigte haben.

Unternehmen nach der Zahl der Beschäftigten im Werkverkehr

Die 8.421 Unternehmen in NRW sind nach Anzahl der Beschäftigten wie folgt strukturiert:

- 2.828 Unternehmen haben 0 – 1 Beschäftigten
- 2.105 Unternehmen haben 2 – 3 Beschäftigte
- 743 Unternehmen haben 4 – 5 Beschäftigte
- 991 Unternehmen haben 6 – 9 Beschäftigte
- 949 Unternehmen haben 10 – 19 Beschäftigte
- 640 Unternehmen haben 20 – 49 Beschäftigte
- 165 Unternehmen haben ≥ 50 Beschäftigte

Hieraus ergibt sich, dass die meisten Unternehmen bis 5 Beschäftigte haben.

Ausschließlich oder überwiegend im Güterkraftverkehr Beschäftigte nach Art ihrer Tätigkeit

In NRW gibt es **148.098 Beschäftigte** mit folgenden Tätigkeiten:

- 106.949 Fahrer
- 16.206 Lagerpersonal, Ladepersonal, Fahrdienstleiter
- technisches Personal, Mechaniker
- 21.296 Verwaltungspersonal

Mit 148.098 Beschäftigten liegt NRW mit einem Anteil von 22,7 % an den bundesweit Beschäftigten an 1. Stelle.

Von den 148.098 Beschäftigten sind **2.438 Auszubildende**. Dies entspricht einem Anteil von rund 1,64 %.

Ausschließlich oder überwiegend im Güterkraftverkehr Beschäftigte nach dem Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit

Die 148.098 Beschäftigten in NRW sind in folgenden Bereichen tätig:

- 113.794 im erlaubnispflichtigen Güterverkehr
- 10.804 in Spedition, Logistik, Lagerei, Frachtumschlag
- 1.775 bei KEP-Diensten
- 21.725 bei sonstigen Tätigkeiten

Ausschließlich oder überwiegend im Werkverkehr Beschäftigte nach Art ihrer Tätigkeit

In NRW gibt es 63.117 Beschäftigte mit folgenden Tätigkeiten:

- 40.392 Fahrer
- 12.260 Lagerpersonal, Ladepersonal, Fahrdienstleiter
- 2.085 technisches Personal, Mechaniker
- 8.380 Verwaltungspersonal

Mit 63.117 Beschäftigten liegt NRW mit einem Anteil von 18,4 % an den bundesweit Beschäftigten an 2. Stelle hinter Bayern mit 21,4 %.

Von den 63.117 Beschäftigten sind **1.465 Auszubildende**. Dies entspricht einem Anteil von rund 2,32 %.



Broschüren, Fachzeitschriften, Bücher und vor allem Internet-Informationen rund um den Begriff „Logistik“ erscheinen schier unendlich und sind zu vielen unterschiedlichen Themenschwerpunkten zu erhalten. Wer im Internet sucht und z.B. „Informationen rund um die Logistik“ eingibt, dem stehen allein hierzu über 14 Millionen Einträge zur Verfügung, in denen recherchiert werden kann. Aus diesem Grund musste hier eine Auswahl getroffen werden, die auf keinem Fall eine Wertung ist, sondern zum weiterrecherchieren anregen soll.

Dieses Kapitel ist in 3 Rubriken unterteilt:

1. Informationen zur Logistik
2. Informationen für Schülerinnen und Schüler
3. Nützliches

1. Informationen zur Logistik

Die nachfolgend beispielhaft aufgeführten Webseiten zu Informationen, Büchern/Lexika und Planspielen geben, jede auf ihre Weise, einen Einblick in die Logistikwelt.

Websites mit weiterführenden Informationen

www.bvl.de

Die **Bundesvereinigung Logistik e.V. (BVL)** setzt sich z.B. für Förderung des Logistikverständnisses in der Öffentlichkeit und die Weiterentwicklung logistischer Themen ein. Sie will eine Brücke zwischen Wirtschaft und Wissenschaft sein und bietet ein Podium für nationalen und internationalen Gedankenaustausch. Zur BVL gehören führende Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung. Auf der Website der BVL sind unterschiedliche Information abrufbar, insbesondere wissenschaftliche.

www.bme.de

Der **Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)** fördert als Netzwerkgestalter den Erfahrungsaustausch zwischen Unternehmen und Wissenschaft, für

7. Kapitel Linksammlung und mehr

die Beschaffungs- und für die Anbieterseite. Auf der Website des BME sind u.a. unter der Rubrik „Fachinfos“ interessante Beiträge zu Logistikthemen veröffentlicht.

www.cargoforum.de

Cargoforum.de ist nach eigener Aussage Deutschlands führendes „Transport- und Logistikforum“ mit mehr als 22.000 Beiträgen zu vielen Logistikthemen, wie z.B. Ausbildung, Studium, Karriere, Weiterbildung, Luftfracht, Bahnfracht, Schifffahrt, Güterkraftverkehr, Ladungssicherung, Gefahrgut, Kurier, Express, Paket, Zoll u.v.m.

www.logistik.nrw.de

Die Website ist als Logistikportal NRW die zentrale Informations- und Kommunikationsplattform des Logistikclusters NRW. Sie dient als erste Anlaufstelle für alle, die sich mit dem Thema Logistik in NRW beschäftigen. Das Logistikportal bietet nicht nur Informationen zum Logistikstandort NRW, sondern ist auch Zugang zur aktiven NRW-Logistikcommunity und deren Aktivitäten.

Logistikbücher und -lexika

Es gibt eine ganze Reihe von Logistikbüchern zu vielen unterschiedlichen Themen. Aufgrund dieser breiten Palette an logistischen Fachbüchern sowie Lexika und um niemanden durch eine Nichtnennung zu benachteiligen, werden an dieser Stelle exemplarisch drei kostenlose Onlineversionen genannt und einige Verlage aufgeführt.

www.logistik-lexikon.de

Das Logistik-Lexikon liefert Ihnen schnell, komfortabel und aktuell die Definition zahlreicher Fachbegriffe aus dem Bereich Logistik und Supply Chain Management. Das Lexikon ist sehr umfangreich und einfach zu bedienen. Es ist ein Service der ROI Management Consulting AG.

<https://lexikon-logistik.de>

Beim lexikon-logistik.de finden Sie Erklärungen zur Logistik, logistischen Fachbegriffen und Abkürzungen. Neben Begriffen aus der Logistik werden viele Definitionen aus den Bereichen Supply Chain Management (SCM), Spedition, Verkehr, Fördertechnik, Lagertechnik, Transport, Informationsfluss und Materialfluss erklärt. Das Lexikon ist ein Service der logistik jobs GmbH.

<https://logistik-heute.de/branche/logistik-lexikon/index.html>

Das Logistik-Lexikon mit über 1.000 Einträgen der Fachzeitung Logistik-Heute erklärt alle logistikrelevanten Begriffe einfach und verständlich. Im Gegensatz zu den beiden Vorherigen, wo die Begriffe Alphabetisch aufgeführt sind, funktioniert diese Seite über Suchbegriffe.

Wer logistische **Fachbücher** sucht, wird z.B. bei folgenden Verlagen fündig:

- <https://www.dvmedia-shop.de/maerkte/logistik/?p=1>
- www.heinrich-vogel-shop.de
- www.huss-shop.de
- <https://www.ecomed-storck.de>
- www.verkehrsverlag-fischer.de

Fachzeitingungen

Auch die Auswahl an Fachzeitingungen ist der Logistik groß, hier eine kleine Auswahl:

- www.dvz.de – erscheint drei Mal pro Woche
- www.logistik-heute.de – erscheint monatlich
- www.materialfluss.de – erscheint 8 Mal jährlich
- www.transaktuell.de – erscheint 14tätig
- www.transportonline.de – erscheint 14tätig
- www.verkehrsrundschau.de – erscheint wöchentlich

Karriereinfos

Weit über 57 Millionen Webseiten listet „google“ zum Suchbegriff „Logistik Karriere“ auf. Die meisten Seiten bieten fast ausschließlich Stellenangebote an. Seiten, die wirklich Information zu einer Logistikkarriere bieten sind eher seltener. , so dass an dieser Stelle nur eine kleine Auswahl wiedergegeben werden kann. Nachfolgend werden drei Webseiten genannt, auf denen Informationen rund um die Karriere in der Logistik abgerufen werden können.

www.gate4logistics.de/logistikkarriere/

Dieses Internetportal informiert über Studium, Beruf und Karriere in der Logistik. Es besteht die Möglichkeit, Antworten auf individuelle Fragen zu den Themen Karriere, Bewerbung und Gehalt zu bekommen.

Planspiele

Planspiele, in denen betriebliche Realität simuliert wird, haben sich in der betrieblichen Aus- und Weiterbildung bewährt und erfreuen sich als zeitgemäße Lehr- und Lernmethode einer stark zunehmenden Verbreitung. Hier 2 Planspiele mit Logistikbezug:

<https://t1p.de/2s6q6>

Das Logistikplanspiel „**DoLoRES**“ vom Lehrstuhl für Förder- und Lagerwesen der Universität Dortmund ist ein simulationsgestütztes Planspiel zur Logistikausbildung. Es vermittelt anschaulich erforderliches Fachwissen nach dem Konzept „Learning by doing“.

www.topsim.com/de/planspiele/logistic/

Das Planspiel „**TOPSIM - Logistic**“ der TATA Interactive Systems GmbH ist ein anspruchsvolles und aktuelles Logistik-Planspiel mit dem Schwerpunkt Supply-Chain-Management. Das Unternehmensplanspiel soll den Gesamtzusammenhang der Logistik in der Logistikkette verständlich machen und die Teilnehmenden befähigen, strategische und operative Logistikkentscheidungen abzuwägen und zu treffen.

2. Informationen für Schülerinnen und Schüler

Informationen – online und gedruckt – gibt es für Schülerinnen und Schüler von vielen Institutionen in den verschiedensten Variationen und zu den unterschiedlichsten Themenbereichen. Aus diesem Grund handelt es sich bei den nachfolgend genannten Möglichkeiten um eine kleine Auswahl.

Kostenlose Broschüren

Auf den beispielhaft genannten Websites befinden sich unterschiedlichste Broschüren zu Thema Ausbildung, Beruf und Studium als kostenlose Downloads.

www.arbeitsagentur.de

Die **Bundesagentur für Arbeit** bietet auf ihrer Website unter der Rubrik „Veröffentlichungen“ sehr viele unterschiedliche Informationsmöglichkeiten.

Umfangreiche Broschüren gibt es z.B. auch für die Bereiche „Kaufmännische Berufe“ und „Transport/Logistik/Lager“.

www.bmas.de

Auf der Website des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales gibt es neben allgemeine Informationen in der Rubrik „Aus- und Weiterbildung“ zwei interessante Broschüren 1. „Jo B. – Das Joblexikon“ und 2. „Klare Sache – Jugendarbeitsschutz und Kinderarbeitsschutzverordnung“.

Tipp: Am Leichtesten über die Suchfunktion zu finden.

www.bmbf.de/publikationen

Beim Bundesministerium für Bildung und Forschung befinden sich in den zwei Rubriken „Berufliche Bildung“ und „Hochschulbereich“ viele unterschiedliche Broschüre/Berichte/Veröffentlichungen. Interessant für Schülerinnen und Schüler, die eine **Ausbildung** anstreben, ist z.B. die Broschüre

- Ausbildung & Beruf; Rechte und Pflichten während der Berufsausbildung

www.logistik.tu-berlin.de/menue/publikationen/

Auf der Website der TU Berlin stehen unterschiedliche Publikationen zur Verfügung, wie z.B. Schriftenreihen und Dissertationen.

Berufs- und Studiumsinfos

Natürlich sind auch die Informationen zu Beruf und Studium vielfältig. An dieser Stelle werden einige Webseiten genannt, auf denen allgemeine Informationen zu finden sind, aber auch Webseiten mit Logistikbezug.

www.abi.de

Diese Webseite der Bundesagentur für Arbeit bietet Abiturientinnen und Abiturenten umfangreiche Information rund um **Berufsausbildung und Studium**.

www.ausbildung-plus.de

Diese Website des Bundesinstituts für Berufsbildung bietet einen Überblick über **Ausbildungsangebote mit Zusatzqualifikation** und **duale Studiengänge** sowie Informationen rund um die **Berufsausbildung**.

<http://berufenet.arbeitsagentur.de/berufe/index.jsp>

Auf der Webseite der Bundesagentur für Arbeit werden alle **Berufe von A-Z** umfassend beschrieben, vom Ausbildungsinhalt über Aufgaben und Tätigkeiten, Zugangsvoraussetzungen, Verdienst- und Beschäftigungsmöglichkeiten bis zu Perspektiven und Alternativen.

www2.bibb.de/tools/aab/aab_start.php

Auf der Seite des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) befinden sich detaillierte Informationen (historische Entwicklung, Ausbildungsprofil, Berufsbeschreibung u.v.m.) zu **allen Berufen**.

<https://www.bmwbk.de/Redaktion/DE/Dossier/ausbildung-und-beruf.html>

7. Kapitel Linksammlung und mehr

Die Webseite des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz bietet unter der Rubrik „Ausbildung und Beruf“ detaillierte Informationen zu (fast) allen **Ausbildungsberufen**.

<https://www.mkw.nrw/hochschule-und-forschung>

Die Webseite des Ministeriums für Kultur und Wissenschaft des Landes NRW bietet Informationen zum **Studium in NRW**.

Berufsinteressentest

Berufsinteressentests sollen helfen, die Neigungen und Motive systematisch zu prüfen und gleichzeitig die persönlichen und sozialen Kompetenzen zu analysieren.

<https://www.arbeitsagentur.de/bildung/ausbildung/welche-berufe-passen> – Mit Check-U zum passenden Beruf

<https://www.einstieg.com/kein-plan/berufswahltest.html> –
Kostenloser Berufswahltest

www.assess.rwth-aachen.de – SelfAssessment der RWTH Aachen für Studiumsinteressierte

Lehrstellen- und Praktikabörsen

Ausbildungs- und Praktikabörsen können dabei helfen, einen Ausbildungs- bzw. Praktikumsplatz zu finden. Hier einige Beispiele:

www.ihk-lehrstellenboerse.de – Bundesweite Ausbildungsplatzangebote

www.jobboerse.arbeitsagentur.de - Suche nach Ausbildungsstellen

www.aubi-plus.de – Ausbildungsplatzbörse

www.praktikum.info – Praktikabörse für Student/innen und Schüler/innen

www.bgl-ev.de/web/aus_und_weiterbildung/ausbildung_boerse.htm – Ausbildungs-Datenbank

www.azubiyo.de/ – Online-Börse für Ausbildung und duales Studium

3. Nützliches

Hinweise zu Stellen- und Jobbörsen sowie Adressen von Institutionen dürfen natürlich nicht fehlen.

Stellen- und Jobbörsen

Bei der Suche nach einem neuen Arbeitsplatz bietet das Internet eine große Chance: Unternehmen gehen in Jobbörsen online auf Mitarbeitersuche, Arbeitssuchende machen mit Stellengesuchen Personalchefs auf sich aufmerksam.

www.cargoforum.de – Stellenangebote in Industrie, Spedition, Transport, Logistik, Kurier

www.logistik-jobs.de - Die Stellenbörse für Logistik-Fach- und Führungskräfte

www.jobboerse.arbeitsagentur.de - Jobbörse der Arbeitsagentur

www.jobscout24.de – Die Online-Stellenbörse JobScout24 bietet Stellenangebote namhafter Unternehmen.

7. Kapitel Linksammlung und mehr

www.monster.de – Das Online-Angebot für Stellensuchende reicht von Praktika, Ausbildungsplätzen und Studentenjobs bis hin zu Management-Positionen.

Berufsinformationszentren NRW

Angegliedert an die Agentur für Arbeit findet man die Berufsinformationszentren (BIZ), die Informationen über alles, was mit Ausbildung und Studium, berufliche Tätigkeiten und Anforderungen, mit Weiterbildung, Umschulung und Entwicklungen am Arbeitsmarkt zu tun hat, bieten.

BIZ	Straße	PLZ	Ort
Aachen	Roermonder Str. 51	52072	Aachen
Ahlen	Bismarckstr. 10	59229	Ahlen
Bergisch Gladbach	Bensberger Str. 85	51465	Bergisch Gladbach
Bielefeld	Werner-Bock-Str. 8	33602	Bielefeld
Bochum	Universitätsstr. 66	44789	Bochum
Bonn	Villemombler Str. 101	53123	Bonn
Brühl	Uwierstr. 7-11	50321	Brühl
Coesfeld	Holtwicker 1	48653	Coesfeld
Detmold	Wittekindstr. 2	32758	Detmold
Dortmund	Steinstr. 39	44147	Dortmund
Düren	Bismarckstr. 1	52351	Düren
Duisburg	Wintgensstr. 29-33	47058	Duisburg
Düsseldorf	Grafenberger Allee 300	40237	Düsseldorf
Essen	Berliner Platz 10	45127	Essen
Gelsenkirchen	Vattmannstr. 12	45879	Gelsenkirchen
Hagen	Körnerstr. 98-100	58095	Hagen
Hamm	Bismarckstr. 2	59065	Hamm
Herford	Hansastr. 33	32049	Herford
Iserlohn	Brausestr. 13-15	58636	Iserlohn
Köln	Luxemburger Str. 121	50606	Köln
Krefeld	Philadelphiastr. 2	47799	Krefeld
Meschede	Brückenstr. 10	59872	Meschede
Mönchengladbach	Lürriper Str. 56	41065	Mönchengladbach
Münster	Nevinghoff 20	48147	Münster
Oberhausen	Mülheimer Str. 36	46047	Oberhausen
Paderborn	Bahnhofstr. 26	33102	Paderborn
Recklinghausen	Görresstr. 15	45657	Recklinghausen
Rheine	Dutumer Str. 5	48431	Rheine
Siegen	Emilienstr. 45	57072	Siegen

7. Kapitel Linksammlung und mehr

Soest	Paradieser Weg 2	59494	Soest
Solingen	Kamper Str. 35	42699	Solingen
Wesel	Reeser Landstr. 61	46483	Wesel
Wuppertal	Hünefelder Str. 3-17	42285	Wuppertal

DIHK und IHK

Als Dachorganisation der 80 deutschen Industrie- und Handelskammern (IHK) übernimmt der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK – www.dihk.de), im Auftrag und in Abstimmung mit den IHK die Interessenvertretung der deutschen Wirtschaft gegenüber den Entscheidern der Bundespolitik und den europäischen Institutionen.

Die nächstgelegene (IHK) findet man am einfachsten über den DIHK unter www.dihk.de. Die IHK bieten, je nach Kammer etwas unterschiedlich, Informationen und Auskünfte zu Ausbildung und Unternehmen vor Ort.

IHK-Adressen in NRW

Name	Straße	Ort	Internet-Adresse
IHK Aachen	Theaterstr. 6-10	52062 Aachen	www.aachen.ihk.de
IHK zu Arnsberg	Königstrasse 18-20	59821 Arnsberg	www.ihk-arnsberg.de
IHK zu Bochum	Ostring 30 - 32	44787 Bochum	www.bochum.ihk.de
IHK Bonn/Rhein-Sieg	Bonner Talweg 17	53113 Bonn	www.ihk-bonn.de
IHK zu Dortmund	Märkische Straße120	44141 Dortmund	www.dortmund.ihk.de
IHK zu Duisburg	Mercatorstr. 22/24	47051 Duisburg	www.duisburg.ihk.de
IHK zu Düsseldorf	Ernst-Schneider-Platz 1	40212 Düsseldorf	www.duesseldorf.ihk.de
IHK zu Essen	Am Waldthausenpark 2	45127 Essen	www.essen.ihk.de
IHK zu Hagen	Bahnhofstr. 18	58095 Hagen	www.sihk.de
IHK zu Köln	Unter Sachsenhausen 10 - 26	50667 Köln	www.ihk-koeln.de
IHK Mittlerer Niederrhein	Nordwall 39	47798 Krefeld	www.krefeld.ihk.de
IHK Nord Westfalen	Sentmaringer Weg 61	48151 Münster	www.ihk-nordwestfalen.de
IHK Ostwestfalen zu Bielefeld	Elsa-Brandström-Str. 1-3	33602 Bielefeld	www.bielefeld.ihk.de
IHK Siegen	Koblenzer Str. 121	57072 Siegen	www.ihk-siegen.de
IHK Lippe zu Detmold	Leonardo-da-Vinci- Weg 2	32760 Detmold	www.detmold.ihk.de
IHK Wuppertal, Solingen-Remscheid	Heinrich-Kamp-Platz 2	42103 Wuppertal	www.wuppertal.ihk.de

Verbände der Transport- und Logistikbranche

Verbände der Transport- und Logistikbranche bieten auf ihren Webseiten unterschiedliche Informationen, z.B. zu Aus- und Weiterbildung, aktuelle Themen, rechtliche Hinweise bzw. stellen Gesetzestexte zur Verfügung u.v.m.

www.amoe.de – Bundesverband Möbelspedition und Logistik e.V.

www.bgl-ev.de – Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V.

www.bme.de – Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V.

www.bvl.de – Bundesvereinigung Logistik e.V.

www.bwvl.de – Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

www.dslv.org – Bundesverband Spedition und Logistik e. V.