



Vier Generationen – eine Marschrichtung.

Hier ist nichts klein: Die Plattform in Duisburg ist ein Umschlagplatz der Superlative. Dass dabei ohne Modernisierung nichts läuft, ist für Hans-Werner Wiechers, Geschäftsführer der Josef Wiechers GmbH, klar. Der Grossvater und Gründer der Firma war noch mit Pferd und Wagen unterwegs.

TEXT: ERNY HILDEBRAND – FOTOS: MICHAEL CLAUSHALLMANN



Drei Dinge nennt Hans-Werner Wiechers, ohne die ein Logistikunternehmen heute keine Zukunft habe: «Kundenwünsche berücksichtigen, technisch auf dem neusten Stand sein, stetig investieren.» Dinge, die 1904, als der Familienbetrieb gegründet wurde, «weitaus weniger wichtig waren als heute». Die Josef Wiechers GmbH betreibt für SBB Cargo die Plattform Duisburg Rheinhausen.

Mit der Fertigstellung einer Stahllogistikanlage trägt sie den modernen Anforderungen Rechnung. Solche Anpassungen gehören für den

Die junge Generation macht **manches anders**. Das muss auch so sein.

Hans-Werner Wiechers

Geschäftsführer zum Alltag. «Mir selbst geht es ja auch so», sagt der gelernte Speditionskaufmann schmunzelnd: «Früher spielte ich gerne Tennis, heute gehe ich lieber wandern.»

Das Tempo geschäftet mit.

Während seine privaten Bahnen und Hobbys eher ruhiger werden, geschieht auf der Plattform genau das Umgekehrte. So passt der geplante Fahrplanwechsel von SBB Cargo gut in den Trend. Er soll die Zahl der Züge erhöhen. Für Wiechers sind solche Optimierungen «normales Tagesgeschäft».

Die Zufriedenheit der Kunden steht für den Plattformbetreiber an erster Stelle. Dazu gehört, dass Lösungen, Verbesserungen und Konzepte gemeinsam erarbeitet werden. Die Kunden, so die Erfahrung von Wiechers, seien zunehmend bestrebt, das gesamte Leistungsspektrum einem Logistiker in die Hand zu geben. Deshalb wurde in dem mittelständischen Familienunternehmen, das durch die jahrzehntelange Erfahrung und Zusammenarbeit mit der Eisen- und Stahlindustrie geprägt ist, auch ein zentral gesteuertes Produktmanagement aufgebaut. Die Vorteile: kurze Leitungswege, eine durchgängige Laufverfolgung der Aufträge und – dadurch bedingt – garantiert termingerechte Leistungen.

Die Partnerschaft passt.

«Durch die neue Anlage erhöht sich nicht nur die Umschlagkapazität, sondern vor allem die Umschlaggeschwindigkeit», sagt Hans-

Die Plattform Duisburg Rheinhausen in Zahlen.

Die Josef Wiechers GmbH betreibt in Duisburg Rheinhausen ein Logistikzentrum nach dem neusten Stand der Technik. Ihre Kapazitäten können sich sehen lassen: 53 000 Quadratmeter Grundstücksgrösse, 17 500 Quadratmeter gedeckte und beheizte Lagerfläche für Stahlprodukte, fast 1000 Meter Umschlaggleise, davon 250 Meter gedeckte Gleise für die Ganzzugabfertigung. Acht Krananlagen von 25 bis 40 Tonnen Tragkraft mit Coilzangen, teilweise mit ausschließbaren Prätzen für Spaltmaterial, diverse Traversen bis 32 Tonnen sowie zwei Hubstapler bis 6 Tonnen komplettieren die Ausstattung.



Werner Wiechers. Da die einzelnen Hallenschiffe mit jeweils zwei Krananlagen bestückt sind, die zwei Lastwagen-Fahrstrassen und die Doppelgleisanlage parallel bedienen, «können wir jetzt allein auf der Schiene bis zu achtzig Waggons pro Tag be- oder entladen, ohne dabei die Lastwagenabfertigung zu beeinträchtigen», erklärt Hans-Werner Wiechers.

Neue Töne der nächsten Generation.

Für SBB Cargo ist Duisburg Rheinhausen damit die grösste und wichtigste Plattform nördlich der Alpen. Roland Pfaffen, Leiter Produktionsplanung und -steuerung bei SBB Cargo in Duisburg, lobt die Zusammenarbeit mit der Josef Wiechers GmbH als «hervorragend und zuverlässig». «Seit wir uns 2005 gefunden haben, ziehen wir aus Überzeugung an einem Strang», sagt auch Hans-Werner Wiechers. Das erklärte gemeinsame Ziel: den Warenverkehr weiter zu professionalisieren und die Plattform permanent den jeweiligen Anforderungen entsprechend zu gestalten.

Dass hier in Zukunft noch vieles möglich ist, verdeutlicht allein schon die Lage. Angesiedelt



im weltgrössten Binnenhafen, ist diese Plattform direkt verbunden mit den Westhäfen der Nordsee. Gleichzeitig ist der Standort ein wichtiger Knotenpunkt für alle Güterverkehre in den Süden Europas.

Die grössten Kunden auf der Plattform kommen aus der Stahlbranche. «Bei uns treffen sich alle führenden Stahlkonzerne, Stahlverarbeiter und Stahlhändler», sagt Wiechers. Sie schlagen Coils, Paketbleche, Rohblöcke und Rohre um. Bei solchen Schwergewichten spielt die Beladungssicherheit eine grosse >

«Bald Licht am Ende des Tunnels.»

Sein Institut sagt der Schweizer Wirtschaft, worauf sie sich einzustellen hat. Der Transportsektor, sagt Jan-Egbert Sturm, bleibt trotz Krisen wichtig.

INTERVIEW: MARCEL HÄNGGI
FOTO: ZVG



Herr Sturm, die gegenwärtige Finanzmarktkrise wurde letztlich dadurch ausgelöst, dass viele gut bezahlte Bankmanager den Markt falsch einschätzten. Man könnte daraus folgern, dass wirtschaftliche Prognosen sowieso nichts taugen ...

Das wäre zynisch. Nein, im Gegenteil: Wir haben bereits 2004, 2005 davor gewarnt, dass sich der Immobilienmarkt in den USA zu einer Blase entwickelt. Deren Platzen hat uns nicht überrascht. Was wir aber nicht vorhersagen konnten, weil es einmalig ist in der Geschichte, das ist die Dynamik, welche die Hypothekenkrise ausgelöst hat. Die Banken begannen, einander zu misstrauen. Uns hat überrascht, wie sehr die Investmentbanken über komplexe Finanzprodukte mit dem Subprime-Hypothekengeschäft verhängt waren.

Werfen solche Erschütterungen des Finanzmarkts alle Prognosen über den Haufen?

Wir haben die Konjunkturprognose in unserem jüngsten Bericht vom 29. September tatsächlich stark nach unten korrigiert. Aber daran war weniger die Krise an der Wallstreet verantwortlich als das, was – von den Medien weniger beachtet – in Europa geschehen ist. Europa hat mit dem starken Euro zu kämpfen, ausserdem gibt es in mehreren Ländern ebenfalls Immobilienprobleme. Das ist alles gravierender, als wir vor einigen Monaten dachten.



Erhöhte Umschlagkapazität dank der neuen Anlage – hier beim Verlad von Coils in Shimmns-Wagen.

Rolle. Nicht zuletzt deshalb gehört die Weiterbildung und Schulung der Mitarbeiter für den Vorstand des Familienunternehmens mit zu den wichtigsten Aufgaben. Denn in einem modernen Logistikunternehmen, sagt Wiechers, müsse nicht nur die technische Ausbildung auf dem neuesten Stand sein, sondern auch die Administration – und jeder einzelne Angestellte.

Derart gerüstet, schätzt Wiechers die Aussichten des Unternehmens sehr positiv ein und blickt zuversichtlich in die Zukunft: «Die Kooperation mit SBB Cargo hat sich von Anfang

an positiv entwickelt und ist auch aktuell auf einem guten Gleis.»

Einen weiteren Zukunftsgaranten hat er in seiner Tochter Verena. Die 25-jährige Betriebswirtin arbeitet schon jetzt mit ihm zusammen in der Kundenbetreuung und im allgemeinen Tagesgeschäft. «Sie wird das Unternehmen in vierter Generation weiterführen», verkündet der Senior die bereits besiegelte Sache. Dabei ist ihm auch klar, dass «die junge Generation manche Dinge sicherlich anders machen wird». Schliesslich hat seine Tochter schon heute

einige andere Ideen, die sie lebhaft diskutieren. «Das war auch schon zwischen mir und meinem Vater so», erinnert sich der heute 66-jährige Unternehmer und fügt hinzu: «Das muss auch so sein.»

Eine Einschätzung, die mehr als deutlich macht, dass Innovationen für Hans-Werner Wiechers selbstverständlich sind. ■

Wie wirkt sich die Konjunktorentwicklung auf den Transportsektor aus?

Die Verlangsamung der europäischen Dynamik und die Abschwächung der weltweiten Konjunktur tan-

Die Warenströme reagieren sehr stark auf die Konjunktur.
Jan-Egbert Sturm

gieren die Handelsströme – und damit natürlich auch den Transportsektor.

Ein Krisenphänomen sind die hohen Energiepreise, wodurch auch die Transportkosten steigen. Kommt es deswegen zu einem Rückgang der globalen Warenströme?

Die globalen Warenströme reagieren zwar stark auf die Konjunktur und auf – relative – Preisbewegungen. Ich glaube aber nicht, dass wir hier eine Trendwende sehen. Wenn etwa ein Unternehmen, das seine Produktion nach China verlagert hat, sich jetzt wieder zurückzieht, hat das nicht unbedingt mit Transportkosten zu tun, sondern oft auch mit kulturellen Problemen.

Wie verschieben sich die Warenströme?

Für die Schweiz sind die europäischen Länder die wichtigsten Handelspartner, aber die Schwellenländer gewinnen an Bedeutung. Das hat natürlich entsprechende Auswirkungen auf den Transportsektor.

Also weniger Handel mit Deutschland, mehr mit Brasilien?

Nicht unbedingt. Wahrscheinlich wächst auch der Handel mit Deutschland weiter, aber langsamer als derjenige mit Brasilien. Es geht um relative Verschiebungen. Der Transport wird insgesamt wichtiger, das wird weitergehen.

Was erwarten Sie für ein Unternehmen wie SBB Cargo?

Die Konjunkturschwäche, die wir jetzt feststellen, wirkt sich auf den Export der Schweiz aus und damit natürlich auch auf das Transportvolumen. Aber ich sehe ab ungefähr Mitte 2009 auch schon wieder Licht am Ende des Tunnels.

Ist der Zustand des Transportsektors ein Indikator für Ihre Konjunkturabschätzungen?

Auf jeden Fall. Wir betrachten das Konsumverhalten, die Investitionszyklen und die Handelsströme. Der Konsum ist relativ stabil und träge – denn Sie müssen ja auch dann Brot kaufen, wenn die Konjunktur schwach ist. Er hat aber ein grosses

Gewicht. Die Investitionszyklen dagegen überreagieren eher. Der Geschäftsgang im Transportsektor ist ein sehr guter Indikator für die Entwicklung der Handelsströme.

Jan-Egbert Sturm wurde 1969 in Hoogezand-Sappemeer (Niederlande) geboren. Er studierte und promovierte in Volkswirtschaftslehre an der Universität Groningen. Seit 2005 ist er ordentlicher Professor der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, deren Konjunkturforschungsstelle (KOF) er leitet. Die KOF (www.kof.ethz.ch) wurde 1938 gegründet und gilt als wichtigste Forschungsinstitution ihres Fachbereichs in der Schweiz. Sie publiziert unter anderem vierteljährliche Konjunkturprognosen, zuletzt am 29. September 2008.

