

Porträt: Wolfram Senger-Weiss, Gebrüder Weiss

Weitblick nach Asien

Der Vorarlberger Logistiker Gebrüder Weiss setzt auf die (Paket-) Logistik mit Asien. CEO- und Miteigentümer Wolfram Senger-Weiss verstärkt dazu Drehscheiben in Zentralasien.

VON STEFAN TESCH

Führerscheinkontrolle! „Alles außer Autobus“, antwortet Wolfram Senger-Weiss. „Alles, was man mich damals machen hat lassen und nicht weggenommen hat“, sein scherzhafter Nachsatz. Freilich kein alter „Papierdeckel“ mit Jugendfoto des heute 50-Jährigen, sondern im Scheckkartenformat, denn für alle Klassen ab 3,5 Tonnen braucht es alle paar Jahre einen ärztlichen Check.

Das „Damals“ war in Bregenz, wo der heutige CEO des Logistikunternehmens Gebrüder-Weiss aufgewachsen ist. In Vorarlberg liegt nicht nur die Firmenzentrale, sondern auch der Mittelpunkt der Eigentümerfamilie Senger-Weiss (die Familien Senger-Weiss und Jerie halten je 50 Prozent am Unternehmen). Seine Mutter, Heidegunde Senger-Weiss, führte die Firma von 1968 bis 2005 gemeinsam mit

Ehemann Paul und trug den Beinamen „Grande Dame der Österreichischen Transportlogistik“.

CEO mit Industrie-Background

Ihr Sohn Wolfram Senger-Weiss bestieg aber nach Matura und Fahrschule nicht das Führerhaus eines Lkw und auch nicht gleich das Cockpit des elterlichen Unternehmens. Er ging nach Wien und studierte Handelswissenschaften an der WU. Dann zog es ihn wieder nach Westen – nein, nicht zurück nach Bregenz, sondern in die USA. Für den Industriekonzern Berndorf aus dem Triestingtal (das Porträt der Berndorf AG lesen Sie im Juni-GEWINN 2018 ab Seite 58, für Abonnenten kostenlos unter gewinn.com) zog er „drüben“ einen Produktionsstandort hoch. „Es war mir wichtig, einige Jahre außerhalb von Gebrüder Weiss tätig zu sein und Erfahrung in

der Industrie zu machen“, so Senger-Weiss und ergänzt: „Man muss in seiner Entwicklung seinen eigenen Weg gehen. Ich wollte keine Abhängigkeit vom Familienunternehmen haben.“ Umso mehr aber freute es ihn, als er 2003 nach einem kurzen Zwischenstopp bei einem österreichischen Digital-Start-up, ins Familybusiness im Bereich Controlling eingestiegen ist.

Dazwischen absolvierte er noch ein MBA-Studium an der Pariser Eliteuni Insead mit Abstecher in Singapur. 2005 rückte er in die Geschäftsleitung auf, 2019 wurde er CEO und folgte damit Wolfgang Niessner nach. Anders als etwa Mayr-Melnhof (Porträt siehe April-GEWINN 2021 ab Seite 64) hat der Vorarlberger Logistiker keine klare Linie, was Familienmitglieder im Vorstand betrifft. „Es kann einen Mehrwert bringen, aber es muss passen“, meint Senger-Weiss dazu. ▶



Foto: Ernst Kämerstorfer

Wolfram Senger-Weiss, 50, ist seit 2019 Vorstandsvorsitzender beim Vorarlberger Logistikunternehmen Gebrüder Weiss

„Bei uns ist die Familie in verschiedenen Rollen stark präsent“, erzählt Senger-Weiss. So ist etwa seine Schwester Elisabeth im Aufsichtsrat, sein Bruder Heinz war bis 2019 in der Geschäftsleitung und zog sich dann zurück. Als Familienmitglied CEO zu sein „ist nicht nur eine große Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern, sondern auch gegenüber der Familie“, betitelt es Senger-Weiss, der in Wien wohnt und sein Büro am Standort Maria Lanzendorf hat. Das vierköpfige Vorstandsteam „teilt“ sich physisch auf diesen Standort und Lauterach auf.

Man bringe die Waschmaschine

Während im Ländle das Hauptquartier liegt, war Maria Lanzendorf mit 55 Millionen Euro die größte Investition der Firmengeschichte. Auf den 105.000 Quadratmetern zwischen dem Stadtgebiet von Wien und dem Flughafen arbeiten rund 1.000 Personen, eine ebenso hohe Zahl an LKW fährt täglich rein und raus. In der Home-Delivery-Halle werden 40 Prozent des österreichischen Volumens an Endkunden gelieferten Sendungen umgeschlagen. Und dort flitzen beim GEWINN-Lokalauschein die Hubwagerl emsig hin und her.

Waschmaschinen, Kühlschränke, Klimaanlage kommen vom Großhändler oder Hersteller und warten auf ihren Weitertransport zum Endkunden. „Dieser Markt hat sich in den Lockdowns besonders stark entwickelt“, so Senger-Weiss über diesen expeditionellen Teil des (E-)Commerce mit 38 Prozent Zuwachs im vergangenen Jahr. Doch schon vor Corona haben sich die Lieferungen von jenen Konsumgütern, die zu schwer sind, um sie selbst aus dem Geschäft zu tragen (Weißware, Braunware, Möbel, Fitnessgeräte), gut entwickelt. „Man sucht sich in Geschäften Waren aus und lässt sie sich anschließend heimliefern“, beobachtet Senger-Weiss den Trend. Namhafte Möbelketten zählen zu den Kunden, ebenso Online-Händler wie die Uniqlo-Gruppe.

Peak im Welthandel

Während die Zwei-Mann-Trupps für Waschmaschine & Co. ein wachsendes



Seit Jahresbeginn ist in der Schweiz der Wasserstoff-Lkw Hyundai Xcient Fuel Cell im Testbetrieb. Rund 600 Kilometer schafft der 36-Tonner. „Es funktioniert als Prototyp, aber die Kosten-Nutzen-Rechnung dürfen wir nicht anstellen“, sagt Wolfram Senger-Weiss. Will man vom Diesel weg, wird es Übergangstechnologien brauchen

Geschäft in Österreich sind, geht es international in anderen Dimensionen zu: Container auf Zügen, Schiffen und Lkw. Corona hat der Branche und damit auch Gebrüder Weiss einen kleinen Dämpfer verpasst, von dem man sich aber bald wieder erholt hat. „Die Industrieproduktion ist seit Mitte letzten Jahres wieder auf gutem Niveau.“

Da Österreich und Teile Europas viel exportieren, gab es bald gute Nachholeffekte“, skizziert Senger-Weiss. Derzeit kommt man sogar an die Kapazitätsgrenzen, denn „im Welthandel haben wir einen Peak. Die Mengen sind höher als je zuvor.“ Hinzu kommt ein eingeschränkter Flugverkehr (50 bis 60 Prozent der Luftfrachtmaschinen mit) und eine Containerknappheit auf See.

Teure Seecontainer

Corona-Restriktionen haben zu Behinderungen geführt. „Schiffe sind wegen gesperrter Häfen zu spät gestartet. Damit ist ein fragil eingespielter Prozess aus Vorläufen zu den Häfen, Schiffskapazitäten und Nachläufen aus dem Gleichgewicht gekommen“, schildert Senger-Weiss. Der hängengebliebene Frachter im Suezkanal war dann noch das i-Tüpfelchen obendrauf. Unterm Strich vermutet man, derzeit ist nur die Hälfte der Container auf den „richtigen“ Schiffen,

also dort, wo sie ursprünglich geplant wurden. Der Rest gurkt verspätet nach.

Waren zwischen Kontinenten zu verschieben dauert nun länger, da man als Unternehmen auch länger auf „leere“ Container wartet. Und es kostet mehr. Bei 10.000 US-Dollar steht derzeit ein Container von Asien nach Europa, das ist um den Faktor drei bis fünf höher als vor Corona. Auch wenn Gebrüder Weiss selbst kein Schiff, keinen Flieger und keinen Zug besitzt, „steigende Preise sind für uns besser als fallende. Davor lagen die Preise für die Carrier teilweise unter den Kosten und es wurden mitunter Verluste eingefahren“, so Senger-Weiss.

Zug zur Seidenstraße

Das Geschäft mit den Warenströmen zwischen Asien und Europa ist die Spezialität von Gebrüder Weiss. „Seit rund 30 Jahren sind wir in China aktiv und sehen darin weiterhin einen Wachstumsmarkt“, analysiert Senger-Weiss. Das zeigen unter anderem zwei Logistik-Hubs entlang der „neuen Seidenstraße“ in Tiflis, Georgien (für die Kaukasus-Region), sowie in Almaty in Kasachstan (für die „Stan-Länder“) – in Summe sind es 19 Standorte an wichtigen Verkehrsknotenpunkten in der Region Großchina (u.a. Usbekistan, Russland, Armenien). Dabei ist es aber nicht der Massentransport auf der



Fakten Gebrüder Weiss AG

Umsatz: 1,8 Milliarden Euro

Mitarbeiter: 7.400

Standorte: 170

(weltweit von USA bis Japan)

Eigentümer: Familie Senger-Weiss und Familie Jerie (zu je 50 Prozent)

Jährliches Transportvolumen: 15 Millionen Sendungen am Landverkehr

Drei Geschäftsbereiche:

- Landverkehr & Logistiklösungen: 65 Prozent
- Luft- & Seefracht: 25 Prozent
- Paket: zehn Prozent (Gebrüder Weiss ist Gesellschafter bei DPD Austria)

Geschichte Gebrüder Weiss AG

1823: Josef Weiss gründet mit Leonhard und Johann Alois Karl Weiss die Spedition Gebrüder Weiss aus einer Handelslinie zwischen Mailand und dem Bodensee

1988: Gründung des Paketdienstes APS

1989: Expansion nach Osteuropa, Erste Niederlassung in Shanghai

2000: Expansion in Singapur, Hong Kong, Peking. Gründung von Landesorganisationen in Osteuropa

2012: Kauf der Speditionen Diehl und Sprenger

2016: Expansion in Zentralasien: Kaukasus, Russland, Kasachstan, Türkei

2020: Übernahme der deutschen Spedition Ipsen Logistics zum Ausbau der Luft- und Seefracht; Gründung des Jointventures „Gebrüder Weiss Express China“ mit einem chinesischen Paketlogistiker

Gebrüder Weiss ist die älteste Spedition der Welt. Die Firmengründung erfolgte 1823, doch als „Mailänder Bote“ gehen die Aufzeichnungen sogar bis 1474 zurück

Schiene. Denn bei vollem Ausbau lassen sich über die „Eiserne Seidenstraße“ nur maximal fünf Prozent der Transportmengen zwischen Europa und Asien dorthin verlagern; der Großteil geht über die maritime „Seidenstraße“. Senger-Weiss: „Das Geld, das von China in den Ausbau von Infrastruktur fließt, verstärkt die industrielle Entwicklung in den Regionen und bietet europäischen Unternehmen Potenzial.“ Und die brauchen alle „speditionnahe Logistik“, wie Gebrüder Weiss seinen Fokus gerne nennt.

Dazu gehört neben Container- und Stückgut- auch die Paketlogistik zwischen China und Europa. Ende letzten Jahres gründete man mit dem chinesischen Logistiker Global Freight System (GFS) das Joint-Venture „Gebrüder Weiss Express China“. „Die Entwicklung der chinesischen E-Commerce-Player ist sehr gut“, betitelt es Senger-Weiss.

Mehr global, mehr lokal

Der oft im Zusammenhang mit Corona genannte Trend zur „Glokalisierung“ sollte dem Logistikgeschäft zuträglich sein. „Für mich bedeutet das mehr lokal und mehr global“, so Senger-Weiss. Er sieht das Wachstum in China als Treiber für die exportorientierte österreichische Industrie: „Somit wird es immer eine Tendenz geben, dort ebenso zu produzieren, als die

ganze Produktion nach Österreich oder Europa zu verlagern.“

Logistik – regional, als auch interkontinental – ist ja nicht nur der Transport einer Palette von A nach B, sondern das gesamte Spektrum an Logistiklösungen dahinter. Es beginnt bei Lagerflächen und endet bei IT-Lösungen. Kunden lagern etwa die Beschaffungslogistik, Just-in-Time-Lieferungen, Materialströme für die Industrie an Gebrüder Weiss aus. Beispiel ist der Skihersteller Kästle, für den Gebrüder Weiss vom Transport des Rohlings über die Montage der Bindung bis zum Versand an den Endkunden alles erledigt. Ebenso Geberit, Tridonic (Zumtobel) und CWS-boko werden von Gebrüder Weiss mit Logistiklösungen bedient.

Und hier profitiert Senger-Weiss von seinem Industrie-Background bei Berndorf: „Wir sind gefordert, uns in die industriellen Logiken unserer Kunden hineinzudenken.“ In der Logistik gibt es eine viel stärkere Verknüpfung zum Kunden. „Eine internationale Tätigkeit mit globalen Akzenten“, bezeichnet es der CEO, dem man übrigens seine Vorarlberger Wurzeln nicht anhört. Verlernt hat er es aber durch seine Stationen in den USA, Paris, Singapur und Wien nicht. „Wenn es mein Gegenüber versteht, kann ich schon im Dialekt reden.“