

Aschaffenburg - Bamberg - Nürnberg - Roth - Regensburg - Passau

kurs bayernhafen

Das Magazin der bayernhafen Gruppe 05-2011

Flexibilität 3.0 2030 - ein Logistik-Szenario



Besuchen Sie uns:

transport
logistic

10.-13. Mai - München
Halle B4 - Stand 436

Inhalt

- 4 **KurzGemeldet**
Von allen Standorten.
- 6 **TitelThema**
Flexibilität 3.o. 2030 – ein Logistik-Szenario.
- 8 **GüterWege**
Destination Brot. Die Kette des Korn.
- 10 **ErfolgsGeschichte**
Hurra, die Küche kommt. Hermes hält, was Hermes verspricht.
- 11 **HafenBerufe**
Was macht eigentlich ein Kommissionierer?
BeneFit
Stellungswechsel
HafenGlossar
Was ist denn ein Ganzzug?
- 12 **SynErgie**
Nur wer sich ändert, wächst.
Wie im bayernhafen Aschaffenburg neue Geschäftsmodelle entstehen.
- 13 **WachstumsZahl**
Die Giganten der Meere.
- 14 **FachMeinung**
„Die Logistik braucht flexible UND robuste Strukturen.“
Interview mit Professor Dr. Wolfgang Stölzle
- 15 **Impressum**

Golden hour. Hafenstunde.

Schwergüter und Sattelschlepper, Güterzüge und Riesenkräne ... ja, all das ist Hafen. Und doch so viel mehr. Zum Beispiel früh anfangen und spät aufhören. Der Fleiß vieler. Die Sorgfalt im Detail. Und die Freude daran, einen Wirtschaftsmotor täglich in Form zu halten. Abendrot im bayernhafen Nürnberg.

„Die Welt spricht Logistik.“

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Kunden, Partner und Freunde der bayernhafen Gruppe,

ein Hafen ist mehr als eine Kaimauer. Viel mehr.

Ein Hafen handelt, bearbeitet und stellt her, ein Hafen veredelt, lagert und schlägt um, ein Hafen entwickelt, führt zusammen und treibt voran. Hier treffen sich nicht nur Schiff, Bahn und LKW – hier treffen sich Geschäftsfelder, Interessen und Persönlichkeiten, die den Hafen als Wirtschaftsraum prägen.

Diesen "Treffpunkt Hafen" gestalten und entwickeln wir - als Standort-Architekt, der Wertschöpfung schafft. Zum Beispiel, wenn Mittelständler gemeinsame Sache machen. Oder Korn zu Brot wird. Oder Energie entsteht. Oder des einen Abfälle des anderen Ressource sind. Über all das lesen Sie in dieser Ausgabe von kurs bayernhafen.

Titelthema ist diesmal ein Blick zurück, ein Blick aus dem Jahre 2030 ins Jahr 2011. Nennen Sie es Szenario, Vision oder Vorausblick ... „Flexibilität 3.0“ zeigt, was möglich sein könnte, wenn alle Beteiligten der Logistik – Verkehrsträger und „Passagiere“, Wirtschafts- und Lokalpolitiker, Unternehmer und Kunden – gemeinsam auf ein Ziel hin steuern: einen Warenfluss, der seinen Namen verdient.

Überaus lesenswert ist auch der Fachbeitrag von Professor Dr. Wolfgang Stölzle, Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats beim deutschen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Sein Thema: Quo vadis Logistik?

Ich wünsche Ihnen im Namen all meiner Kolleginnen und Kollegen eine anregende Lektüre und freue mich heute schon auf den Dialog mit Ihnen.

Ihr



Joachim Zimmermann
Geschäftsführer



bayernhafen
Bamberg

BAYWA VERDOPPELT SILOKAPAZITÄTEN
Baywa beginnt in den nächsten Wochen im bayernhafen Bamberg mit dem Bau von acht Getreidesilos à 1.500 t und zwei Getreidesilos à 250 t. Damit verdoppelt Baywa die vorhandene Silokapazität auf insgesamt 24.000 t. Gesamtinvestition ca. 2,5 Mio. EUR, geplante Fertigstellung Oktober 2011.

MEHR LEERCONTAINER FÜR OBERFRANKENS UNTERNEHMEN
Die Reederei MOL ist neuer Depotkunde im bayernhafen Bamberg und nutzt das Terminal für die Disposition von Leercontainern. Das Depot, das Platz für insgesamt 1.000 TEU bietet, fungiert als Zwischenstation für nationale und internationale Containerverkehre.

bayernhafen
Roth

VAN MERKSTEIJN SIEDELT SICH AN
Das niederländische Unternehmen van Merksteijn Steel Netherland B.V., Almelo baut im bayernhafen Roth auf über 15.000 qm Grundstücksfläche eine rund 1.000 qm große Halle. Seit Ende 2010 werden dort Baustahl-Produkte umgeschlagen, die per Schiff aus den Niederlanden und der Slowakei kommen und dann weiter an Kunden im süddeutschen Raum geliefert werden. Herzlich willkommen in Roth!

bayernhafen
Nürnberg

EMONS SPEDITIONS ENTSCHEIDET SICH FÜR BAYERNHAFFEN
Die Emons Speditions GmbH, derzeit im Stadtgebiet Nürnberg ansässig, plant den Neubau einer Umschlag- und Logistikanlage westlich der Bremer Straße. Das Grundstück umfasst ca. 27.900 m², mit Erweiterungspotenzial von ca. 10.700 m². Geplanter Baubeginn 2. Quartal 2011. Entscheidend für den Umzug in den bayernhafen war die gute logistische Standortqualität und die Nähe zur KV-Umschlaganlage.

ABZ – WENN MITTELSTÄNDLER GEMEINSAME SACHE MACHEN
„Wohin damit?“ Auf diese Frage von Kommunen, Industrie, Gewerbe und privaten Haushalten gibt das ABZ Aufbereitungszentrum Nürnberg auf 85.000 qm eine qualifizierte Antwort. Das ABZ ist eine der größten Entsorgungsanlagen in Bayern für Abfall, Altholz, Altpapier, Bauschutt, Schlacke, Filterstaub und Schlamm. Der Zusammenschluss mittelständischer Entsorgungsdienstleister bietet neben der Entsorgung auch die Weiterverarbeitung und Aufbereitung von Abfällen. Weitere Informationen unter www.abz-nuernberg.de

DPD VERDOPPELT SEINE KAPAZITÄTEN
Der internationale Paket- und Expressdienstleister DPD investiert rund 20 Millionen Euro in den Bau einer neuen Logistikanlage im Zentralbereich des bayernhafens Nürnberg. Der Spatenstich soll im Frühjahr 2011 erfolgen, die Inbetriebnahme im ersten Halbjahr 2012. Dort können dann stündlich bis zu 15.000 Pakete umgeschlagen werden – doppelt so viel wie heute.

CDN NIMMT NEUES CONTAINERDEPOT IN BETRIEB
Die Container Depot Nürnberg GmbH (CDN), ein Tochterunternehmen der IGS Logistics Group Hamburg, hat ein neues Containerdepot direkt neben der KV-Umschlaganlage in Betrieb genommen. Auf 56.000 qm ist hier Platz für bis zu 7.500 TEU. Investitionsvolumen sechs Millionen Euro.

KORRODIN ERHÖHT DAS TEMPO
Der Schraubengroßhandel Korrodin, derzeit noch in Schwabach ansässig, kehrt im Frühjahr 2011 in den bayernhafen Nürnberg zurück. Zum neuen Firmengebäude in der Duisburger Straße gehören ein automatisches Kleinkastenlager mit 14.000 Behältern und ein Paletten-Verschieberregal mit 2.000 Palettenstellplätzen. So beschleunigt das Unternehmen die Zugriffszeiten bzw. die -genauigkeit nochmals deutlich. Investitionsvolumen 3,2 Mio. Euro.

SCHUCO – SCHÄRFSTES UNTERNEHMEN IM BAYERNHAFFEN NÜRNBERG
Seit über 80 Jahren beliefert das Nürnberger Familienunternehmen den Großhandel und die Industrie mit Gewürzen aus aller Welt. Ob in Nürnberger Rostbratwürsten oder im Lebkuchen - Schuco ist überall. Verständlich, dass auch andere Standorte der Metropolregion Schuco gern bei sich hätten. Doch Schuco bleibt dem bayernhafen Nürnberg treu und investiert 3,5 Mio. Euro in Umbau, Modernisierung und Wachstum des Betriebes: So entstehen bis Spätsommer 2011 rund 1.500 qm neue Lagerhallen und Gewürzmöhlen.

Durmin hilft Leben retten

Manche Geräte kauft man, um sie nie zu brauchen. So entschied die Durmin Entsorgung und Logistik im bayernhafen Nürnberg, einen Defibrillator anzuschaffen. Mit einem Defibrillator können auch medizinische Laien durch gezielte Stromstöße Herzrhythmusstörungen beenden. Geschäftsführer Johannes Gritz: „Jährlich sterben in Deutschland viele Menschen infolge eines Herzinfarktes oder leiden den Rest ihres Lebens an den Folgen. Die schnellst mögliche Reanimierung des Herzens kann Schlimmeres verhindern. All das ist bekannt, bewegt einen aber kaum

zum Nachdenken. Das ändert sich, sobald man persönlich betroffen ist. So ging es mir, als ein Kollege infolge eines Herzinfarktes und viel zu später Reanimation wochenlang im Koma lag. Der bayernhafen Nürnberg bietet vielen Menschen eine tägliche Anlaufstelle - als Mitarbeiter, Lieferant oder Abholer. Für den südlichen Einzugsbereich, insbesondere alle Mitarbeiter und Kunden des ABZ Aufbereitungszentrums Nürnberg, halten wir nun einen Defibrillator vor, dazu geschulte Mitarbeiter zur Erstversorgung. Natürlich in der Hoffnung, ihn nie zu brauchen.“



© Durmin / Johannes Gritz

bayernhafen Regensburg

RVR ERWEITERT ROHSTOFF- RECYCLINGZENTRUM

Die RVR Rohstoffverwertung Regensburg hat den 2. Bauabschnitt ihres Rohstoff-Recyclingzentrums in Betrieb genommen. Die Fläche hatte bayernhafen entwickelt, die Investition beträgt rund 10 Mio. Euro. RVR ergänzt damit die Sortierhalle, in der verschiedene Metalle sortenrein getrennt werden, um ein Büro- und Verwaltungsgebäude sowie eine Werkstatt und Sozialräume.

ZELLNER RECYCLING WÄCHST

Den Großteil seiner Recyclingaktivitäten führte Zellner Recycling bisher schon in der Budapester Straße durch; jetzt kommen weitere Bereiche und ein modernes Bürogebäude hinzu für die kaufmännische Abwicklung.

CDN SCHAFFT MEHR PLATZ FÜR REGIONALE VERLADER

Die CDN Container Depot Nürnberg reagiert auf die stark gestiegene Nachfrage der regionalen Verloader und erweitert ihre Abstellfläche für Leercontainer im bayernhafen Regensburg auf 8.300 qm. Baubeginn im Frühjahr 2011.

AGRARSEKTOR BOOMT BAYWA UND RKW ERWEITERN

Die BayWa, einer der größten Agrar-Vollsortimenter Europas, erweitert im bayernhafen Regensburg seine Getreideannahme- und -lagerkapazitäten. Dazu gehören eine komplett neue eingebaute Getreideannahme, eine neue Trocknungsanlage, zusätzliche Silolager und ein neues Transportband zum Kai für eine zweite Schiffsbeladungsanlage mit „Fallrohr“. Desweiteren ein neuer „Dalben“ zur Schiffsbefestigung und eine zusätzliche LKW-Waage. So können in Zukunft

noch mehr Fahrzeuge angenommen werden. Geplanter Baubeginn drittes Quartal 2011, geplante Fertigstellung zur Ernteaufnahme 2012.

Parallel plant die RKW Süd einen neuen Annahmetrichter für die Schiffsentladung, eine Förderstrecke zu den vorhandenen Silos und zusätzliche Silos für Futtermittel. Die Gleisanlagen werden an die neue Kainutzungsstruktur angepasst.

ROLLENDE LANDSTRASSE WIRD NOCH SCHNELLER

Dreimal täglich fährt ein 550 Meter langer RoLa-Zug von Regensburg nach Trento und zurück. In Zukunft braucht der Zug 45 Minuten weniger bis zum Start. Möglich macht dies die neue elektrische Oberleitung zwischen dem DB-Rangierbahnhof Regensburg-Ost und dem Hafenhafen. Nähere Informationen zum kundenfreundlichen Fahrplan unter www.oekombi.at.

bayernhafen Passau

BAYWA SETZT AUF BAYERNHAFEN

Die BayWa startet 2011 mit umfangreichen Bauaktivitäten im Passauer Hafen. Es entstehen eine moderne Anlage für die Verladung von Getreide in Schiffe und Waggon, Lagersilos für Futtermittel und ein Büro mit LKW-Waage.

TÜRKISCHER GRANIT FÜR BAYERISCHE BAUSTELLEN

Constanza ist nicht nur einer der elegantesten Badeorte am Schwarzen Meer, hier, wo sich Rumänien von seiner schönsten Seite zeigt, geht 2011 auch eine besonders wertvolle Fracht auf die Reise. Rund 30.000 Tonnen türkischer Granit, von Küstenmotorschiffen angeliefert, werden in Constanza auf Binnenschiffe umgeladen und fahren dann weiter nach Passau. Das Unternehmen Bayerische Granit, das zur österreichischen Schärtinger Granit gehört, wird die Natursteine im Passauer Hafen in Empfang nehmen und weiter auf Baustellen und in Verkaufslager transportieren. Eine weitere gelungene logistische Kette!

„Victoria Cruziana“ erfolgreich geborgen



Wieder über Wasser: die „Victoria Cruziana“ im Passauer Hafen. Dank sorgfältiger Vorbereitung und einer technisch anspruchsvollen Bergung.

Knapp 90 Meter lang, rund 12 Meter breit, geschätzt 1.000 Tonnen schwer – im November 2010 sollte das Fluss-Kreuzfahrtschiff „Victoria Cruziana“ nach Serbien überführt werden. Als dem Eigentümer das Geld ausging, wurde das Schiff in den Passauer Hafen geschleppt, um dort zwangsversteigert zu werden. Am Tag der Zwangsversteigerung sank das Schiff und lag seitdem an der Kaimauer. Es folgten intensive juristische und technische Abstimmungen. Jetzt schwimmt es wieder. Die von bayernhafen akribisch vorbereitete und durchgeführte Bergung war erfolgreich: Erst wurden alle unter Wasser zugänglichen Öffnungen des gesunkenen

Schiffs verschlossen, danach hochleistungsfähige Pumpen und Saugleitungen installiert. Die Hebung selbst erforderte dann höchstes technisches Know-how. Die zum Schutz der Donau errichtete Ölsperre wurde selbstverständlich auch während der Bergungsarbeiten aufrechterhalten. Die Bergungskosten werden zunächst von bayernhafen getragen und dann den Verantwortlichen in Rechnung gestellt. Behördliche Ermittlungen zur Ursache des Untergangs laufen. Sämtliche Rechtsmittel werden ausgeschöpft. Die juristische Klärung kann dauern - entsprechend lange kann das Schiff noch im bayernhafen Passau liegen.

Flexibilität 3.0

2030 - ein Logistik-Szenario.

Trimodalität, die Verknüpfung von Schiff, Bahn und LKW, ist natürlich auch 2011 bereits üblich. Doch damit sie ihre ganze Stärke ausspielt, ist noch eine Wegstrecke zurückzulegen.

Wir schreiben das Jahr 2030 - ein Jahr, in dem die weltweiten Warenströme erneut auf ein Allzeithoch klettern und die Logistikkette alle Herausforderungen souverän meistert. Die Trimodalität, die optimale Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff, Bahn und LKW, ist längst Standard, die supply chain hochflexibel, die Partnerschaft zwischen Industrie, Handel, Seehäfen, Binnenhäfen und der Transportbranche funktioniert. Intelligente Verkehrsleitsysteme suchen – und finden - den besten Weg für die Ware, Auslastung ist die Regel. Die Logistik ist da angekommen, wo sie über Jahrzehnte hin wollte. Was hat diesen Weg ermöglicht? Ein Szenario.

Der Blick geht zurück ins Jahr 2011. Wo standen wir damals? - Die große Frage 2011 war: Wie lange hält die Infrastruktur das Verkehrswachstum noch aus? Wann stoßen die Verkehrsinfrastruktur und ihre wichtigsten Verknüpfungspunkte, die See- und Binnenhäfen, an ihre Grenzen? Die Frage war umso dringender, als 2011 erstmals Seeschiffe mit einer Kapazität von bis zu 18.000 TEU geordert wurden. Welche Häfen konnten diese 400-Meter-Kolosse überhaupt bewältigen? So hatte

Hamburg seinerzeit nur vier Plätze für solche Megashiffe. Damit stellte sich die nächste Frage: Wie sollten diese zusätzlichen Warenmengen überhaupt abgefertigt und ins Landesinnere gebracht werden? Was fehlte, waren Lagerplätze, Netztrassen für längere Züge, durchgängig elektrifizierte Schienenanbindungen und leistungsfähige Wasserstraßen ins Hinterland sowie Umschlagskapazitäten in regionalen Terminals. Auch die Straßen und Autobahnen waren seinerzeit oft heillos verstopft. Viele Engpässe also – und das bei permanentem Zeitdruck.

Hinzu kamen enge Zeitfenster am Anfang und Ende der Kette: Verloader und Empfänger in Handel und Industrie waren 2011 nur zu bestimmten Zeiten bereit, Waren anzuliefern bzw. anzunehmen. Just-in-Time ja, „robust design“ nein. Noch ein Nadelöhr also. Da war das Vorhalten von Überkapazitäten gefragt! Eine durchgängig optimierte Transportkette sah anders aus.

KÖNIGSWEG VERNETZUNG

Ganzheitlich, so sollte der Lösungsweg zu einer leistungsstarken Logistik sein – und so waren es 2011 drei große Ressourcen, an denen Logistiker und Verkehrs-

experten feilten: die „Hardware“ aus Infrastruktur, Umschlagtechniken und Terminals, die „Software“, basierend auf einer Logistik-Philosophie und einer klaren Organisation, und der möglichst effiziente Einsatz von Information und Kommunikation.

NEUE QUALITÄTEN IN INFRASTRUKTUR UND TERMINALS

2011 waren Projekte in Vorbereitung, die heute, 2030, längst Realität sind. So wurden nach und nach eigene Trassen für den Güterverkehr gebaut, meist parallel zu den vorhandenen. Dies erhöhte die Länge der Züge, die 2011 noch bei 700 Metern lag, deutlich. Gleichzeitig wurden Bahntunnel angepasst, damit der Kombinierte Verkehr ohne Höheneinschränkung passieren konnte. Auch der Brennerbasistunnel, heute die direkte Achse zu den Güterverkehrszentren Norditaliens, ging 2011 in die vertiefende Planung. Kurz vor dem Abschluss standen seinerzeit bereits die NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale)-Projekte in der Schweiz.

Parallel wurden die besonders umweltfreundlichen Wasserwege ertüchtigt: So wurden die Brücken an den Schifffahrts-

routen eine nach der anderen angehoben, so dass auch 3- bis 5-lagige Containerschiffe problemlos durchkamen. Auch die heute bewährten Umschlagstechniken, mit denen nicht kranbare LKW-Sattelaufleger „kombiniert“, das heißt mit Bahn und Schiff, fahren können, wurden 2011 möglich – durch die intelligente Kombination von Standards. Dadurch entstand eine Automatisierung bei Container-Umschlagsterminals, wie sie seinerzeit in Distributionszentren bereits üblich war.

All dies schuf neue Kapazitäten, erhöhte die Effizienz und Flexibilität der logistischen Kette. Und natürlich das Tempo.

TERMINALS – MASTER OF TEU*

*1 TEU ist ein Container mit einer Länge von 19 Fuß 10 1/2 Zoll; dies entspricht 6,058 Meter.

2011 galten Terminals vielerorts noch als „Umschlagsmaschinen“ oder „Schnittstellen“ in der Kette. In jener Zeit wuchs die Überzeugung, dass Terminals viel eher als „Verbindungsstellen“ fungieren müssten. Die Richtung war damit vorgegeben: Umschlagstechniken wurden schneller, Läger und Terminals arbeiteten in Empfang und Versand mehr und mehr vollautomatisch - und das rund um die Uhr. Parallel entwickelten sich die Förderbedingungen weiter: Gefördert wurde nur noch, was die Prozesse in Terminals optimiert. Das erhöhte nachhaltig die Qualität der Terminals.

MEHR FLEXIBILITÄT FÜR LEERCONTAINER

Eine weitere Frage, die 2011 intensiv diskutiert wurde, war: Wie lässt sich die Flexibilität der Leercontainer steigern? Klar war: Die Leercontainer mussten dorthin, wo sie gebraucht wurden, dafür waren die Containerdepots noch stärker in die Kette einzubinden. Auch die Binnen-

schifffahrt zeigte jetzt ihre Stärke: zum einen mit alternativen Depot- und Transportkonzepten, zum anderen als Hauptverkehrsträger für die Rückführung von Leercontainern. Vergleichbar dem Leergutprinzip bei Getränkeflaschen setzte sich mehr und mehr der „neutrale“ Container durch und schaffte so zusätzliche Transport- und Lagerkapazitäten.

ALLES FLIESST. EINE SACHE DER ORGANISATION.

Eine starke Kette braucht starke Glieder. Diese Erkenntnis gewann ab 2011 in der Logistik noch mehr an Bedeutung. So begannen Seehafenterminals in jener Zeit, Binnenhäfen nicht nur als „Feuerwehr zu Stoßzeiten“ zu sehen, sondern als strategische Partner für effiziente Prozessketten. Binnenhäfen wurden mehr und mehr zum Aktivposten der Logistikkette - als „Standortarchitekt“, der einen Branchen- und Unternehmens-Mix auf Synergie trimmt.

Auch die verladende Wirtschaft entschied sich zunehmend für längere und flexiblere Ladezeiten und mehr Lagerhaltung. „Virtuelle Unternehmen“ als Kooperationen von Unternehmen entstanden, um Logistikeffizienz gemeinsam darzustellen. Zu diesem Mehr an Autarkie – und damit Flexibilität – trug auch der isländische Vulkan Eyjafjallajökull bei, der Europas Flugverkehr 2010 wochenlang lahmgelegt hatte.

Auch das, was seit der Weltumweltkonferenz 1992 in Rio de Janeiro „Nachhaltigkeit“ hieß, wurde zunehmend in der Logistik Standard. So begannen im Jahre 2011 Verlager, bei Ausschreibungen klare Vorgaben für den „modal split“ zu machen: für die prozentuale Verteilung der Güter also auf die drei Verkehrsträ-

ger Bahn, Schiff und LKW. Zudem entwickelten sich individuelle Preismodelle, die Zeitfenster und Transportmodus mit berücksichtigten. Klar, der Weg zur Flexibilität 3.0 war noch weit. Aber der Anfang war gemacht ...

IT – MASTER OF SUPPLY CHAIN

Von heute, aus dem Jahr 2030, betrachtet, ist es kaum mehr vorstellbar, wie „schnittstellig“ IT noch im Jahre 2011 funktionierte. Den Begriff der supply chain gab es zwar bereits lange vor 2011, doch zu einer wirklich durchgängigen Transportverfolgung vom Versender bis zum Empfänger fehlte noch viel: Medienbrüche zwischen IT-Systemen waren keine Seltenheit, die zahlreichen „Schnitt-Stellen“ machten ihrem Namen Ehre. Erst im Laufe der Jahre entwickelte sich die Echtzeit-Abfrage von Schiffen, Zügen und LKWs, die eine detaillierte Planung der Transportketten erst möglich machte. Intelligente Verkehrsleitsysteme waren 2011 noch in den Kinderschuhen: Dass die Fahrzeuge Schiene, Straße, Schiff und Luft souverän miteinander, mit dem Verkehrswegenetz und dem Umfeld kommunizierten, stand erst noch bevor. Auch lernende Systeme, die heute den Versand intelligenter Packstücke regeln und den optimalen Verkehrsträger suchen, hatten ihren Siegeszug 2011 noch vor sich.

2011 IM RÜCKBLICK DES JAHRES 2030

Eine hochinteressante Zeit war das, als sich die Logistik auf den Weg machte, echte Flexibilität 3.0 herzustellen. Eine Flexibilität, die die drei Verkehrsträger Binnenschiff, Schiene und LKW so intelligent „leitet“, dass eine ebenso effiziente wie flexible logistische Kette entsteht. Viele aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik trugen dazu bei – das Ergebnis 2030 kann sich sehen lassen: eine durchgängig optimierte Ressourcen-Steuerung.



Eine komplett vernetzte supply chain erfordert vor allem eines: Kommunikation. In Echtzeit, mit allen Beteiligten der logistischen Kette, über alle Verkehrsträger, ohne Schnittstellen und Medienbrüche. Der Anfang war 2011 bereits gemacht.

Flexibilität 3.0 ist unser Ziel – und unsere Vision. Wir bei bayernhafen werden als Standortarchitekt unseren Beitrag leisten, um die logistische Kette flexibler und effizienter zu machen. Trimodalität – die intelligente Kombination von Schiff, Schiene und Straße - ist unser Markenzeichen. Was wir dafür bereits tun und für die Zukunft anstoßen, lesen Sie in dieser Ausgabe von kurs bayernhafen. Gute Lektüre!



Destination Brot

Die Kette des Korns

Gebacken wird jeden Morgen, gefrühstückt auch. Knusprig, nahrhaft, Start in den Tag. Wie geht das eigentlich? Wie schaffen es Weizen und Roggen, 365 Tage im Jahr zu Semmeln und Brot zu werden, obwohl sie nur im Hochsommer geerntet werden? Ein Fall für bayernhafen - und für leistungsstarke Unternehmer, die viel mit den Augen arbeiten.

MÜHLE UND SILO - EIN SIEGER-GESPANN

Eigentlich ist das mit dem Getreide ganz einfach: Der Landwirt sät und erntet, die Mühle mahlt, das Silo lagert, der Bäcker bäckt. Und am Ende kommt Brot heraus. Doch diese Getreide-Kette hat es in sich. Denn Getreide lebt, und was lebt, braucht Pflege. Gerade dann, wenn es um große Mengen in verschiedenen Sorten geht. So weiß Müller Heinrich Wiesneth aus Pommersfelden, der im Hafen Nürnberg ein Silo mit 42 Getreide-Silokammern betreibt: „Qualität ist alles. Mit meinem Hafensilo decke ich als Mühle die Zwischenstation Lagerlogistik selbst ab. Dadurch kann ich die Getreide-Qualitäten aus der regionalen Landwirtschaft erfassen, sortieren und bis zu einem Jahr lagern. Hier lagere ich, was zum Mahlen kommt und was bereits gemahlen ist. Die Warenströme sind heute anders als früher



Wenn Getreide ins Silo kommt, muss alles stimmen: Temperatur, Luftfeuchtigkeit und die Sauberkeit des Silos selbst. Diese Qualität ermöglicht es, Getreide auch bis zu einem Jahr zu lagern.



© istockphoto.com / scope-xl

QUALITÄT IST ALLES

Auch der international tätige BayWa-Konzern ist Teil der Wertschöpfungskette Agrar. Als einer der größten Vollsortimenter Europas handelt die BayWa in ihrer Sparte Agrar mit landwirtschaftlichen Betriebsmitteln, erfasst und vermarktet pflanzliche Erzeugnisse vom Feld bis zur Ernährungsindustrie. Die BayWa ist in den bayernhafenen Standorten Aschaffenburg, Bamberg und Regensburg präsent – und baut zudem im bayernhafenen Passau. Josef Auburger, BayWa Agrar-Geschäftsführer Oberpfalz: „Unsere Berater betreuen ihre Kunden teilweise schon bis zu 40 Jahre lang; da gibt es manche, die haben jetzt schon mit den Enkeln ihrer Kunden zu tun. Vertrauen ist alles, wir legen daher großen Wert auf Qualität. Das war früher so, als wir vor allem den regionalen Markt bedient haben. Und das ist heute noch so, da wir Getreide auch nach ganz Europa und in alle Welt liefern. Augenschein und Geruch sind beim Getreide die elementaren Parameter – und werden es immer sein.“

Im Hafen Regensburg hat die BayWa ihren größten Agrar-Standort bayernweit – und investiert jetzt über 10 Mio. Euro, um neue Silo- und Schiffsverlade-Kapazitäten zu schaffen. Bis Ende 2012 soll die neue Anlage stehen, die den BayWa Getreide-Umschlag im Hafen Regensburg von derzeit rund 150.000 Tonnen auf 300.000 Tonnen pro Jahr verdoppeln soll.

BACKWAREN UND MEHR

Und noch eine Genossenschaft ist fürs Brot unverzichtbar: die BÄKO, größter Handelspartner der Bäcker und Konditoren für Rohstoffe, Halbfabrikate, Handelswaren, Verpackung und Investitionsgüter. Bundesweit ist die BÄKO-Gruppe mit 37 Regionalgenossenschaften und zwei GmbHs präsent, darunter auch die BÄKO-Zentrale Süddeutschland eG mit Hauptsitz in Ladenburg und der Niederlassung im bayernhafenen Nürnberg. Ob Gewürze, Saaten oder Schrote – mit der BÄKO wird Mehl zu Brot.

Seit 1972 ist BÄKO im Nürnberger Hafen präsent, erweiterte kontinuierlich und eröffnete im Herbst 2009 sein neues Logistikzentrum. Georg Popp, BÄKO Niederlassungsleiter im bayernhafenen Nürnberg: „Das neue Logistikzentrum macht Fremdlager überflüssig, wir bündeln jetzt noch mehr Einkaufskraft und sichern damit die Warenversorgung für unsere

Backbetriebe. Mit acht eigenen LKWs versorgen wir täglich von Nürnberg aus die regionalen BÄKO-Genossenschaften: von Chemnitz bis Kempten, von Schweinfurt bis Passau.“

GEBACKEN UND FÜR GUT BEFUNDEN

Vom bayernhafenen Regensburg aus versorgt die österreichische Bäckerei Resch&Frisch Gastro GmbH Hotels, Restaurants, Bistros und Imbissstände mit Brot, Brötchen, Kuchen, Pizza, Snacks etc. Die hochwertigen Tiefkühlprodukte werden vor Ort, in von Resch&Frisch zur Verfügung gestellten Spezialöfen, fertiggebacken. Verbreitungsgebiet ist der Großraum Regensburg, Passau, Nürnberg und Ingolstadt; in ganz Deutschland befinden sich elf weitere Vertriebsstandorte.

AGRARCLUSTER BAYERNHAFEN

Ob Familienbetrieb, Genossenschaft oder global player – im „Agrarcluster bayernhafenen“ verbindet alle ein Ziel: auf dem Weg zum Brot Qualität zu liefern – und das jeden Tag. Modernste trimodale Silo- und Verladeanlagen gehören dazu. Und immer wieder der Mensch, der das Korn fest in den Blick nimmt ...



© forfolia.de

Getreide ist Grundlage unserer Ernährung – und damit unserer Lebensqualität. Das „Gut Getreide“ spielt eine wesentliche Rolle an den bayernhafenen Standorten.

– das Binnenschiff kann wesentlich mehr transportieren als der LKW. Und umweltfreundlicher ist das Schiff auch. So gibt mir mein Standort im Hafen Nürnberg die Flexibilität, die ich zum wirtschaftlichen Betrieb meiner Mühle brauche.“

„ZUR RICHTIGEN ZEIT AM RICHTIGEN ORT!“

... ist für Stefan Heinrich von der Regensburger Hafensilo GmbH entscheidend. Eine Erzeugergemeinschaft, die hochwertiges Getreide von heimischen Landwirten verkauft. Ca. 70% gehen an Mühlen in der Region, ca. 30% per Schiff nach Norddeutschland, Benelux und Nordafrika. Stefan Heinrich: „In unser Hafensilo kommt das Getreide praktisch direkt vom Mähdrescher. Wir säubern es von Staub, Spelzen und Steinen und lagern die verschiedenen Sorten dann bis zu einem Jahr. Gut belüftet und zwischen 5 und 15 Grad C kühl. Wichtigste Aufgabe unserer Lagermeister ist die Qualitätssicherung - mit diversen Messgeräten für die Backfähigkeit und den Sinnen Auge und Nase.“



Hurra, die Küche kommt!

Hermes hält, was Hermes verspricht.

Zwei-Mann-Handling durch die Bamberger Spedition Dümler für Hermes.

Liefern, auspacken, anschließen und zum Laufen bringen - das ist Service, den Kunden schätzen.

Um 12:45 Uhr sollte die Küche kommen, und sie kam. Und mit ihr zwei Servicemitarbeiter, die – wie zuvor bestellt – sofort mit dem Aufbau begannen. Hinter diesem Service steckt die Zusammenarbeit des Hermes Einrichtungs Service mit dem Bamberger Mittelständler Dümler.

Als Teil der Hermes Logistik Gruppe verantwortet der Hermes Einrichtungs Service das Geschäftsfeld „2-Mann-Handling“ und damit alle Prozesse rund um die Auslieferung und Montage von Möbeln, Großgeräten und anderen schweren Sendungen. Auftraggeber sind große Versender wie Otto, QVC und IKEA, aber auch eine zunehmende Zahl an reinen Onlinehändlern. Mit jährlich mehr als drei Millionen belieferten Privathaushalten ist Hermes Marktführer in diesem Bereich der Logistik.

DIE LETZTE MEILE. EIN FALL FÜR DÜMLER.

Für die letzte Meile, die Anlieferung beim Kunden, kooperiert Hermes deutschlandweit mit regionalen Speditionen. So auch in Bamberg. Wenn also Hermes im Frankenland Waschmaschinen, Kühlschränke, Fahrräder oder eben ganze Einbauküchen liefert, übernimmt dies der Bamberger Mittelständler Dümler. Gegründet 1976 von Bernhard Dümler, hat das Unternehmen heute rund 200 Mitarbeiter in den Geschäftsreichen Spedition, Logistik und Service.

EIN DEPOT IM BAYERNHAFEN BAMBERG

Für das Umladen der Waren nutzt Dümler sein Depot im bayernhafen Bamberg – hier werden die Sendungen im so genannten „Wechselbrückenverkehr“ von den großen LKWs entladen, kundengenau kommissioniert und danach auf die Nahverkehrs-Lieferwagen umgeladen. Täglich rund 240 Kunden erhalten so ihre Sendung – und dazu, wenn sie dies wollen, gleich noch die Montage vor Ort.

ZWEI-MANN-HANDLING

Dümler-Geschäftsführer Alexander Schrott und Depotleiter Frank Miller: „Service beim Kunden schreiben wir ganz groß – das geht von der Terminabsprache über die pünktliche Lieferung bis hin zu unserem Zwei-Mann-Handling. Die Kollegen kommen zu zweit, schließen Waschmaschine, E-Herd und LCD-Fernseher an, stellen das Sofa auf seine Füße, bauen Möbel auf. Da freut sich jeder Kunde, wenn gleich alles läuft. Liefern wir wertvolle Möbelstücke, ziehen wir auch mal unsere weißen Samthandschuhe an. Diesen Montageservice schätzen unsere Kunden sehr.“

Gewusst wie. Gewusst mit wem. Hermes und Dümler – eine Erfolgsgeschichte im bayernhafen Bamberg.





Was macht eigentlich ein Kommissionierer?

Lagerlogistik-Unternehmen übernehmen für ihre Kunden nicht nur die Lieferung, sondern auch die Lagerung der Waren. In diesen Lagern, oft automatisiert und mit Hochregalen bestückt, lagert eine Vielzahl unterschiedlicher Produkte. Bestellt ein Kunde, umfasst der Auftrag in aller Regel mehrere Produkte unterschiedlicher Stückzahl. Der Auftrag muss also zusammengestellt, die gewünschten Artikel aus der Gesamtmenge aller Artikel „herausgepickt“ werden. Dies ist Aufgabe des Kommissionierers, der auch als Picker oder Greifer bezeichnet wird. Bei Lagerlogistikern wie HDE Logistik im bayernhafen Bamberg, teamlog im bayernhafen Aschaffenburg oder STUTE im bayernhafen Nürnberg sorgt der Kommissionierer dafür, dass der Kunde genau das bekommt, was er bestellt hat. Klar, dass für die Effizienz des Lagers die Genauigkeit und die Geschwindigkeit des Kommissionierers entscheidend sind!

So gleichmäßig. Und so groß.

... sie lagern im Passauer Hafen. Bereit, regenerative Energie in Ungarn, Bulgarien und Rumänien zu erzeugen. Fabrikneue Windflügel. Beeindruckend: Obwohl fast 80 Meter lang, reichen 5 cm, um eine Unwucht zu erzeugen. Millimeterarbeit also, daher das Gleichmaß ...



Stellungswechsel

Bisher wirkte er in Regensburg, jetzt be- und entlädt er Schiffe, Züge und LKWs im bayernhafen Passau. Mit seinen bis zu 63 Tonnen Hubkraft ist der Hafenmobilkran LHM 250 von Liebherr das, was man in der Fachsprache eine Suprastruktur nennt - eine mobile dazu. Denn nur wenige Tage dauerte es, bis er in Regensburg ab- und in Passau wieder aufgebaut war. LHM 250 ist jetzt da, wo ihn die wachsenden Umschlags-Anforderungen aus dem Projektgeschäft brauchen. Mobile, markt- und kundenorientierte Kranleistung - Flexibilität à la bayernhafen.



Was ist denn ein Ganzzug?

Ein Ganzzug ist ein Güterzug, der vom Start- bis zum Zielbahnhof "ganz bleibt", das heißt weder geteilt noch durch beigestellte Wagen ergänzt wird. Dies macht ihn zu einem besonders effektiven Teil der logistischen Kette. Ganzzüge transportieren Schüttgüter wie Kies oder Schotter, Stückgut wie zum Beispiel Autos vom Werk ins Auslieferungslager oder in den Verschiffungshafen, flüssige Massengüter wie Mineralölprodukte von der Raffinerie ins Tanklager oder auch Erze vom Abbaugelände ins Stahlwerk. Ganzzüge, die meist aus gleichen Waggons bestehen, sind bis zu 700 Meter lang. Vom KV (Kombinierter Verkehr)-Terminal des bayernhafens Nürnberg fahren wöchentlich 50 Ganzzüge nach Hamburg, Bremerhaven und Norditalien. Von Regensburg starten jeden Tag drei RoLa (Rollende Landstraße)-Züge beladen mit LKWs über den Brenner nach Trento. Im Bild ein Ganzzug aus Kesselwaggons, der täglich Zement von Berlin zum bayernhafen Regensburg fährt - für Baustellen in ganz Süddeutschland.

- Industrie: Papier, Baustoffproduktion, Maschinenbau, Anlagenbau, Farb- und Faserchemie, Automobilzulieferer ...
- Großhandel: Naturstein, Holz, Baustoffe, Heizöl, Diesel, Dünger, Haushalt ...
- Sowie: Metall- und Elektrohandwerk, Holzbearbeitung, Logistik ...

Nur wer sich ändert, wächst

Wie im bayernhafen Aschaffenburg neue Geschäftsmodelle entstehen

Jahrzehntelang gewann das Bayernwerk im Hafen Aschaffenburg aus Kohle Energie. Mit der Liberalisierung des Strommarktes entstand die E.ON, die ihren Kraftwerksstandort im Jahr 2000 aufgab. Damit entfiel im Hafen auf einen Schlag rund ein Fünftel des Umschlags. Die bayernhafen Gruppe stand vor der Frage: *Wie sichern wir die Zukunft? Was bieten wir über Infrastruktur und Umschlagsleistung hinaus? Die Antwort: Wir entwickeln als Standortarchitekt Geschäftsmodelle, an denen Unternehmen im und außerhalb des Hafens partizipieren.*

Stämme über Stämme, hunderte Meter weit, wie ein riesiges Mikado. Es riecht nach Buche. Riesige Greifarme packen die Stämme, als wären es Strohhalme. Meterhoch liegt das Holz, aus dem hier, am Südbecken des Aschaffener Hafens, Laubschnittholz wird. Pollmeier Massivholz ist Europas größter Laubholzsäger – die Stämme kommen aus dem Spessart, dem Odenwald und anderen Buchenwäldern Mitteleuropas. Das geschnittene Holz

geht dann vor allem in die Möbelindustrie. Vor allem, aber nicht nur – denn im bayernhafen Aschaffenburg gibt's Nachbarn, die sogar Sägereste brauchen können.

KRAFT-WÄRME-KOPPLUNG „AM SELBEN BAHNSTEIG GEGENÜBER“

Seit Mai 2010 hat der bayernhafen Aschaffenburg ein Biomasse-Heizkraftwerk, betrieben von der Bioenergie Aschaffenburg GmbH, einem Gemeinschaftsunternehmen der Aschaffener Versorgungs-GmbH, der HEAG Südthüringische Energie AG Darmstadt und der Entsorgung AG Darmstadt. Das hochmoderne Biomasseheizkraftwerk verbrennt naturbelassene Holzhackschnitzel aus der Region und liefert Strom und Fernwärme für ca. 2.900 Haushalte. Zusätzlich werden aus Sägeresten des Nachbarn Pollmeier "Spessartwärme"-Holzbriketts gepresst.

KOOPERATION MIT PAPIERFABRIK

Das Schöne am lebendigen Werkstoff Holz: Es geht so viel damit, zum Beispiel Papier. Sägereste von Pollmeier fließen auch in die Herstellung von Zellstoff ein,

dem Grundstoff für die Papierherzeugung: beim südafrikanischen Papierkonzern Sappi in Stockstadt am Main, einem langjährigen Kunden des Hafens.

„WIR BETREIBEN AKTIVE STANDORTPOLITIK.“

Wolfgang Filippi, Niederlassungsleiter des bayernhafen Aschaffenburg: „Wir haben uns nach der Schließung des



Alles im Blick, alles im Griff – der Kranführer richtet die Stämme für die Weiterverarbeitung her. Ein wichtiges Glied in der Wertschöpfungskette „Produktion, Logistik und erneuerbare Energien“.



Hafenkunden. Und die reichen von Konsum- bis zu Investitionsgütern.

MODERATOR FÜR DIE REGIONALE WIRTSCHAFT

„Genau das ist die Chance, die wir als Standort-Architekt konsequent nutzen“, so Wolfgang Filippi: „Unsere Kunden profitieren vom Hafen, weil sie von hier aus ihre Kunden optimal bedienen können. Umso wichtiger für uns ist es, dass wir in den Märkten unserer Kunden zuhause sind. So sind wir eng vernetzt mit den Akteuren der von uns identifizierten Märkte, wirken im LogistikNetz oder dem Holz-Cluster mit und kooperieren mit dem Chemieindustriepark Mainsite in Obernburg. Diese Vernetzung kommt unseren Kunden zugute. Dadurch schaffen wir neue Synergien im bayernhafen Aschaf-

fenburg – und eben auch darüber hinaus. Die Frage „Ich suche einen Dienstleister für ... Können Sie mir ein regionales Unternehmen empfehlen?“ höre ich oft. Und ich beantworte sie gern.“

DIE GESCHICHTE EINER TRANSFORMATION ...

So hat sich der Hafen Aschaffenburg gewandelt: vom Anbieter von Infrastruktur und Umschlagsleistung hin zum Entwickler von Geschäftsmodellen, an denen viele partizipieren: die im Hafen angesiedelten Unternehmen, deren Kunden national und international sowie der bayernhafen Aschaffenburg selbst. Kurze Wege, Synergien und wettbewerbsfähige Preise schaffen Wertschöpfung für alle Beteiligten. Winwin eben.

E.ON Kraftwerks zum Ziel gesetzt, neue Geschäftsmodelle aufzubauen, die auf regionalen Gütern beruhen, und uns so mit der regionalen Wirtschaft zu verknüpfen. Mit einer Marktpotenzialanalyse haben wir Zielmärkte identifiziert: Industrielogistik, Recyclingwirtschaft als Antwort auf knappe Rohstoffe und die regionale Ressource Holz. Für dieses Cluster „Produktion, Logistik und erneuerbare Energien“ agieren wir als Standortarchitekt, führen Unternehmen zusammen, stiften Partnerschaften und schaffen so passgenaue Lösungen – natürlich diversifiziert über mehrere Standbeine. Dass wir freie Dachflächen nutzen, um Photovoltaikanlagen zu initiieren, versteht sich von selbst.“

VON AKKU BIS ZAHNBÜRSTE

Nur jede sechste Tonne, die am bayernhafen Aschaffenburg umgeschlagen wird, kommt von oder geht an ein Unternehmen, mit dem bayernhafen in direkter Vertragsbeziehung steht. Die anderen fünf Tonnen – und damit rund 80% des Umschlags – stammen von Kunden der



WachstumsZahl

©Maersk Line

Die Giganten der Meere

Containerschiffe werden in Generationen eingeteilt. Die erste, die 1968 vom Stapel lief, transportierte 750 TEU (=20-Fuß-Container). Lange Jahre war der Panama-Kanal das Maß aller Dinge – und da war bei 32,30 m Breite und 294 m Länge Schluss. Die heutigen „Panamax“-Neubauten können im Einzelfall bis zu 5.060 TEU laden.

1996 kam mit der „Regina Mærsk“ das erste Post-Panamax-Schiff in Fahrt: Stellplatzkapazität 7.000 TEU, in 17 Reihen nebeneinander. Im September 2006 übernahm die „Emma-Mærsk-Klasse“ die Spitze auf den Weltmeeren. Die acht Schiffe dieser Klasse können bei 56,40 m Breite 22 Container nebeneinander auf

Deck laden; sie sind 397 m lang und 56,40 m breit. Bis zu elf Containerlagen werden im Rumpf des Schiffes, maximal neun an Deck übereinander gestapelt. 15.500 TEU können diese Giganten transportieren, es gibt Anschlüsse für 1.000 Kühlcontainer. Maersk kündigte im Februar 2011 an, zehn 18.000-TEU-Schiffe zu bestellen mit einer Option auf 20 weitere Schiffe. Damit fällt die „Schallgrenze“ von 400 m Länge. Der Stückpreis soll rund 140 Mio. Euro betragen.

Das heißt: Der steigende Nachschub von den Weltmeeren ist DIE Herausforderung für die Logistik im Hinterland – und damit für die intelligente Vernetzung von Binnenschiff, Bahn und LKW.

„Die Logistik braucht flexible UND robuste Strukturen.“

Interview mit Prof. Dr. Wolfgang Stölzle vom Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen

Quo vadis Logistik? Wer die Entwicklung der globalen Verkehrs- und Warenströme prognostizieren will, muss eines können: mit allem rechnen. Denn Unwägbarkeiten sind an der Tagesordnung. Ein Fall für Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Experte für Logistikmanagement.

Herr Professor Stölzle, die Welt globalisiert, das muss der Logistik doch gut tun?

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle: „Ja, die Logistik ist einer der großen Profiteure der Globalisierung. Doch umgekehrt funktioniert Globalisierung nur dank einer leistungsfähigen Logistik. Die Logistik ist, wie wir sagen, ein „Enabler“ der Globalisierung, ein Ermöglicher und Antreiber. Die Globalisierung selbst hat viele Väter: Handelshemmnisse sind entfallen, multinationale Wirtschaftsräume wachsen, die EU erweitert sich ... Der Megatrend Globalisierung wird weitergehen. Doch eines haben die letzten Jahre gezeigt: Globale logistische Systeme sind stör anfällig und werden es immer bleiben. Darauf müssen sich die Akteure in der Logistik einstellen.“

Störanfällig? Was meinen Sie damit?

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle: „Nehmen Sie nur den elften September, den Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull oder die jüngste Katastrophe in Japan: Solche Ereignisse sind unvorhersehbar, und sie wirken direkt auf die weltweiten Warenströme. Während des Vulkanausbruchs in Island ruhte der europäische Flugverkehr, innerhalb weniger Tage stand z. B. auch die Produktion bei NOKIA still. Fukushima – wenn der

Teilenachschub ins Stocken kommt, bleiben bei Automobilunternehmen die Bänder stehen. Nordafrika, wer hätte vor kurzem gedacht, dass sich gleich in drei Ländern so gravierende politische Veränderungen ergeben? Da brechen auf der einen Seite Lieferketten zusammen, auf der anderen entstehen neue Märkte und damit neue Warenströme. Oder gehen wir ans Horn von Afrika, die somalischen Piraten erzwingen neues Nachdenken über die Sicherheit des Seewegs.

Kurz gesagt: Strukturbrüche in der globalen Logistik sind jederzeit möglich. Darauf muss die Logistik flexibel und robust reagieren können.“

Welche Einflussfaktoren wirken noch auf die logistischen Systeme?

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle: „Eine große Rolle spielen die CO₂-Thematik und die zunehmende Verknappung des Rohöls. Beide Einflussfaktoren werden eine Bremsspur in der Globalisierung hinterlassen. Heute gehen nicht alle relevanten Kosten in die Kalkulation von Transportleistungen ein. Das wird sich ändern, wenn z.B. CO₂-Zertifikate und die kompletten Energiekosten stärker eingepreist werden. Logistik-Leistungen werden damit teurer werden.“

Und noch ein weiterer Faktor beeinflusst die Logistik: die Demografie. In Deutschland ist in 10 bis 15 Jahren jeder zweite Rentner, auch im Riesenland China wird es eine „Rentnerschwemme“ geben. Mit strukturellen Marktverschiebungen kommen neue Bedürfnisse auf uns zu, die neue Anforderungen an logistische Leistungen stellen.“

Ist die vorhandene Transportlogistik diesen Herausforderungen gewachsen?

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle: „Ein Kollaps des Verkehrssystems droht nicht, aber dessen Leistungsfähigkeit hängt stark von der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ab, den Seehäfen und großen Terminals beispielsweise, die immer mehr zum Flaschenhals werden. Gefördert und nachgerüstet sollte also dort werden, wo Knotenpunkte an ihre Kapazitätsgrenze stoßen. Flaschenhälse sollten punktuell angegangen und beseitigt werden. Bisher fehlt oft noch die Gesamtsystem-Betrachtung, viele Infrastruktur-Entscheidungen sind noch zu „kleinräumig“ ausgerichtet.“

Zudem sollte sich nach meiner Überzeugung die oftmals anzutreffende Einstellung von Industrie und Handel ändern: „Das macht mein Spediteur“. Das Denken in Transportketten inklusive aller Zeitpuffer ist beim Verlagerer heute meist wenig ausgeprägt. Da wird z.B. ein enges Rampenzeitfenster genannt, in dem der Spediteur abzuholen oder anzuliefern hat. So entstehen künstliche Engpässe fürs System.

Wenn sich dagegen ein Verlagerer bei der Planung und Steuerung von Transportketten aktiv einbringt, kann man gezielt die Flexibilität des Verkehrssystems erhöhen: Beispielsweise ließen sich produktionsbedingte Engpässe durch längere Betriebszeiten von Lagerhäusern oder Terminals ausgleichen. Zudem könnten alle Verkehrsträger ihre Leistungsstärke optimal ausnutzen. Längere Transportzeiten des Binnenschiffs wären durch Zeitverkürzungen in vor- und nachgelagerten Prozessen auszugleichen. Dafür

braucht es aber mehr Transparenz und mehr Wissen beim Verlager.“

Wie kann in diesem Szenario das Binnenschiff seine Stärken ausspielen?

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle: „Kurz gesagt: Wer Zeitpuffer hat, für den ist das Binnenschiff im innereuropäischen Verkehr optimal geeignet: es ist sicher, berechenbar, umweltverträglich und wirtschaftlich. Weil das Binnenschiff im europäischen Landverkehr unterwegs ist, ist es auch weniger stör anfällig gegenüber globalen Ereignissen im Vergleich zum See- und Luftverkehr. Und: Das Binnenschiff passt in eine Strategie, die Warenlieferungen nicht alle über den Kamm „Tempo“ schert, sondern – wo es passt – auf Ent- statt auf Beschleunigung setzt.“

Kann der Preis ein solches Umdenken bewirken?

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle: „Was heute fehlt, sind Anreizsysteme für Transparenz in der Transportkette. Wenn das Ausschöpfen von Zeitpuffern Kosten spart, werden Verlager genau überlegen, wann sie die Ware wirklich benötigen. Wir brauchen also Incentives für das Aufzeigen von Zeitpuffern, und diese Puffer müssen disponibel sein. Dies erhöht dann automatisch die Bereitschaft, auf die Verkehrsträger mit längeren Transportzeiten, also Schiene und Binnenschiff, zu wechseln. Um dieses Bewusstsein zu schaffen, brauchen wir Showcases, die zeigen, wie flexible Logistik funktionieren kann. Dann werden auch die eher passiven Akteure mitziehen.“

Herr Professor Stölzle, ein Blick nach vorn: Wie können in der Zukunft Warenströme besser fließen?

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle: „Weil wir immer mit Unvorhersehbarem rechnen müssen, kommt es in der Logistik auf Robustheit und Zuverlässigkeit an. Die Logistik muss stärker in Sicherheitsdimensionen denken. Wir sollten erkennen, wo logistische Systeme besonders anfällig sind. Die Logistik braucht Reserven im System, sie muss robust und flexibel sein. Klar, das ist eine Gemeinschaftsanstrengung in der Transportkette – aber sie ist zu schaffen.“

Danke Herr Professor Stölzle für das Interview.



Nach seinem Studium der Wirtschaftswissenschaften und Betriebswirtschaftslehre promoviert Wolfgang Stölzle 1994 über „Umweltschutz und Entsorgungslogistik“ und erhält dafür den Wissenschaftspreis der Stinnes AG.

Nach der Habilitation 1999 wird er Professor für Betriebswirtschaftslehre der Brau- und Lebensmittelindustrie an der TU München in Weihenstephan. 2001 wechselt er auf den Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Logistik und Verkehrsbetriebslehre an der Uni Duisburg und wird 2002 zusätzlich Direktor des dortigen Zentrums für Logistik und Verkehr.

Seit 2004 leitet er den Lehrstuhl für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen und als Studiendirektor das berufsbegleitende Diplomstudium Logistikmanagement.

Professor Dr. Wolfgang Stölzle ist u.a. Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats beim deutschen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Impressum

Herausgeber:
Bayernhafen GmbH & Co. KG
Linzer Straße 6
93055 Regensburg

www.bayernhafen.de

Joachim Zimmermann
Karin Moro
(verantwortlich i.S.d.P.)

Tel +49 (0) 941 / 7 95 04-0

Redaktion:
Kommunikationsberatung,
PR, Public Affairs
Andreas J. Schneider
Alramstraße 19
81371 München

Tel. +49 (0) 89 / 12 71 79 90

andreasj.schneider@wordinx.de
www.wordinx.de

Gesamtherstellung:
Creativconcept GmbH
Prüfening Str. 35
93049 Regensburg

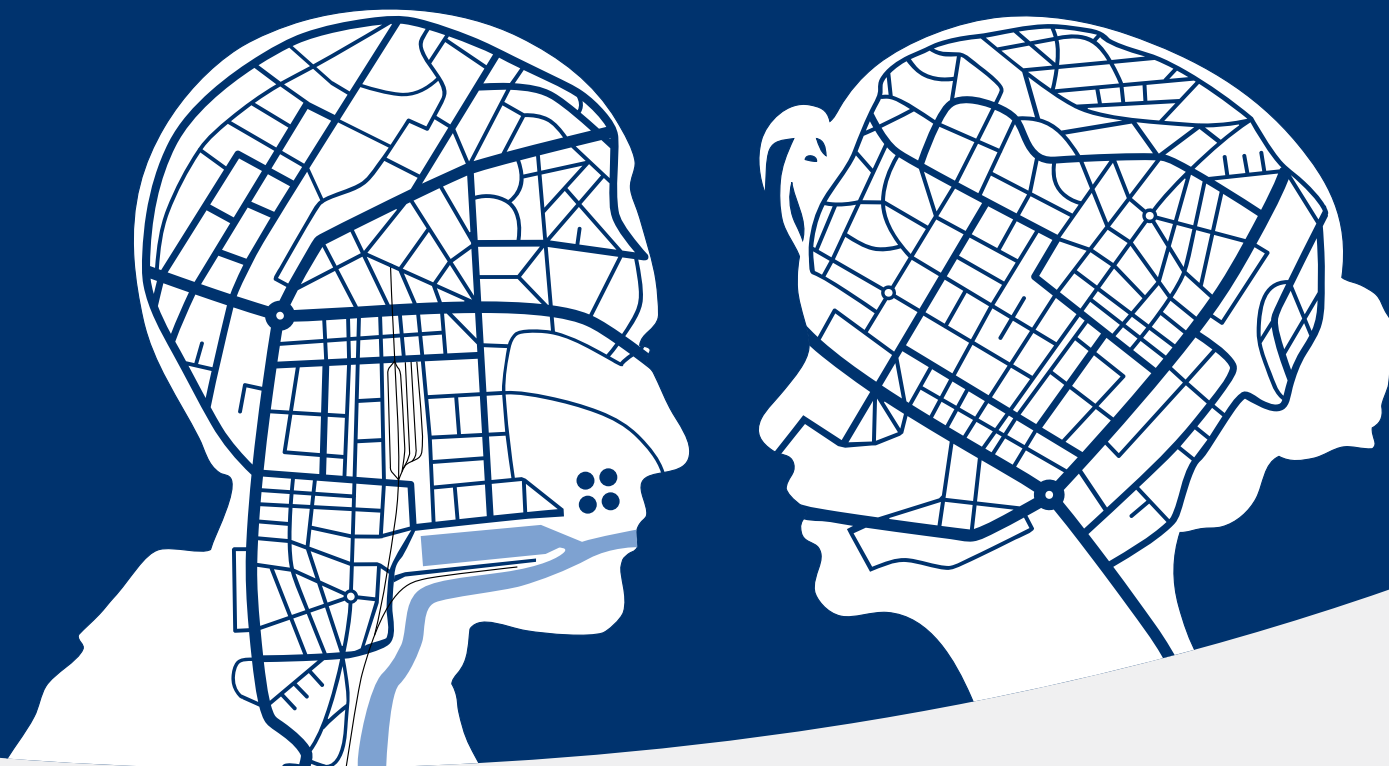
www.creativconcept.de

Titelbild: creativconcept



Gedruckt auf PEFC zertifiziertem Papier, d.h. aus nachhaltiger Waldbewirtschaftung im Hinblick auf ökonomische, ökologische sowie soziale Standards

Was macht eigentlich ein Standort-Architekt?



Die bayernhafen Gruppe entwickelt unternehmens- und standortübergreifend Strategien, investiert in hochflexible Infrastruktur und erschließt in enger Zusammenarbeit mit den Hafenansiedlern neue Wertschöpfungspotenziale. Das macht einen Standort-Architekten aus.

BESTE VERBINDUNGEN: Mit den sechs Standorten Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau bietet die bayernhafen Gruppe optimale Voraussetzungen für die Vernetzung von Produktion, Güterverkehr, Umschlag und Logistik auf nationaler und internationaler Ebene.

INTELLIGENTE TRANSPORTLÖSUNGEN: Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit einer effizienten Verknüpfung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße zeichnet die Standorte aus. Jährlich werden etwa 29 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und LKW umgeschlagen.

LOGISTIKCLUSTER DER EXTRAKLASSE: 800 Hektar Gesamthafenfläche und rund 500 ansässige Unternehmen mit mehr als 12.000 Beschäftigten machen die Gruppe zu einem der leistungsstärksten Logistik-Netzwerke in Europa. Ein strategisches Flächenmanagement gewährleistet einen idealen Branchen-Mix mit Synergie-Effekten für die Ansiedler.

STICHWORT NACHHALTIGKEIT: Unser Grundstücksmanagement beinhaltet die Revitalisierung bestehender Areale. Mit einer flexiblen Verknüpfung der Verkehrsträger Schiff, Bahn und LKW leisten wir einen wichtigen Beitrag für ökologisch wie ökonomisch sinnvolle Verkehrskonzepte.

An unseren Standorten schaffen wir Platz für die Zukunft.

Mehr Infos unter www.bayernhafen.de

Beste Verbindungen.
Best Connections.

bayernhafen 
Gruppe

Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau