

22. Dortmunder Gespräche: Zukunftsaufgabe Logistik und Verkehr

Strukturelle und qualitative Ziele

Die zunehmend individuellen und branchenspezifischen Anforderungen der Kunden und der um zehn neue EU-Mitgliedsstaaten erweiterte Europäische Wirtschaftsraum stellen die Logistikbranche wie die Verkehrsträger vor große strukturelle und qualitative Herausforderungen. Die 22. Dortmunder Gespräche präsentierten hierzu unter dem Leitthema ‚Zukunftsaufgabe Logistik und Verkehr‘ eine Reihe innovativer Lösungen, wie unsere Beispiel-Auswahl zeigt. Gleichzeitig wurden auch Anforderungen formuliert, die angesichts der rasanten Internationalisierung und Globalisierung der Märkte und Warenströme kurzfristig erfüllt werden sollten. Geschäftspotenzial für innovative, flexible und kundennahe Logistik-Services ist jedenfalls gegeben.

„Die Zukunft von Verkehr und Logistik geht uns alle an“, so lautete die Kernbotschaft von **Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen**, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML und als Verantwortlicher für den Bereich Logistik, Verkehr und Umwelt fachlicher Leiter der 22. Dortmunder Gespräche, die das Fraunhofer IML am 14. und 15. September 2004 in den Dortmunder Westfalenhallen veranstaltete. Den rund 330 Teilnehmern aus allen Branchen präsentierten unter der Moderation der drei Leitenden des IML, Prof. Uwe Clausen, Prof. Axel Kuhn und

Prof. Michael ten Hompel, hochkarätige Referenten aus Industrie-, Handels- und Verkehrsunternehmen, aktuelle Lösungen, diskutierten Entwicklungen und demonstrierten praxisnahe Szenarios. Zur Begrüßung und Eröffnung skizzierte **Prof. Dr. Axel Kuhn**, geschäftsführender Leiter des IML, Inhaber des Lehrstuhls für

Fabrikorganisation, Uni Dortmund, und Ehrenprofessor der Beijing University of Science and Technology, den Handlungsrahmen für die Zukunftsaufgabe Logistik und Verkehr: So sei die Begrenzung auf den Gütertransport eine Chance, den Dialog zwischen den verschiedenen Interessenvertretern überschaubar zu machen. Aus der ganzheitli-

chen Sicht Kuhns gehöre der Personenverkehr dazu, und künftig werden Güterverkehrs- und Personenverkehrssysteme kreativer zu verbinden sein.

Prof. Kuhn nannte einige Beispiele, die die Negativentwicklung auf dem Gebiet des Verkehrs deutlicher machen. So bedeute ein einzige Stunde Verkehr weltweit gesehen: 5700 produzierte Autos, 472.000.000 Autos in Betrieb, 160.000 t Erdöl-Verbrauch. Ein Autofahrer sitzt im Mittel rund 400 Stunden pro Jahr im Auto und wartet dabei 65 Stunden im Verkehrsstau oder vor Ampeln. Dabei entspricht die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Autos im

heutigen Innenstadtverkehr der Reisegeschwindigkeit einer Pferdekutsche im Mittelalter. Und im Straßengüterverkehr beträgt der Anteil der Leerfahrten zur Zeit 30 Prozent, mit steigender Tendenz.

Die Forschungsaktivitäten im Dortmunder Sonderforschungsbereich ‚Modellierung großer Netze in der Logistik‘ versuchen hier Lösungen zu entwickeln: Hierbei stehen zwei umfassende Themenbereiche im Mittelpunkt: Die Optimierung der Netzwerkstrukturen sowie die Organisation von kollaborativen Beschaffungsnetzen.

Nur internationale Netze können noch profitabel sein

Dr. Bernd Malmström, Vorstandsvorsitzender der Stinnes AG und Mitglied des Vorstandes der Deutsche Bahn AG, unterstrich in seinem Referat über ‚Entwicklungen der Verkehrs- und Logistikleistungen in Europa – aktuelle Entwicklungen bei der Stinnes AG‘, den eindeutigen Trend pro

Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik (IML), Dortmund



Dr. Bernd Malmström, Vorstandsvorsitzender der Stinnes AG und Mitglied des Vorstandes der Deutsche Bahn AG, Berlin



Aktuell gehören 25 Staaten zur Europäischen Union

Branchenlogistik: „Wer Geld verdienen will, muss Branchenlogistik anbieten“. Entscheidend sei hierbei die Spezialisierung auf drei bis vier Branchen, auch um wirtschaftliche Standardprozesse anbieten zu können. Dennoch erwirtschaftete sein Unternehmen nach wie vor einen wesentlichen Teil seines Ertrages aus dem traditionellen Transportgeschäft, das allerdings auf einem hochleistungsfähigen Netzwerk basiert. Dass beispielsweise bei der Deutschen Bahn derzeit das Großkunden-Geschäft dominiert und rund 85 Prozent des Geschäftsvolumens mit nur 200 Kunden getätigt werden, erachtet Malmström aufgrund zweier Tendenzen als „nicht

50 Prozent der grenzüberschreitenden Verkehre der Deutschen Bahn, „fährt aber stets leer zurück. Daher sei, bei der zunehmend kundennahen Inlands-Performance der Bahn, ein Ausbau der kundengerechten Systemverkehre mit eigenen Netzen und Leistungsgarantien sowie die „Internationalisierung der DB dringend erforderlich“.

Hermann Grewer, Präsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung, BGL, beurteilte die „Entwicklung des Güterkraftverkehrs in Europa, insbesondere unter Berücksichtigung der Osterweiterung“, durchaus positiv. So ist bei den Transportleistungen mit den EU-Bei-

lohnkostenunterschiede und der „Wettbewerbsverzerrungen, beispielsweise durch die hohen Differenzen bei der Diesel-Steuer. Da laut Grewer mit fast 70 Prozent der Löwenanteil des Verkehrswachstums auf die Straße entfallen wird, empfiehlt er Transportdienstleistern als Strategie „das Begleiten der bisherigen Kundschaft in die neuen Standorte“. Fest steht für ihn allerdings, „dass der Modernitätsgrad der deutschen Verkehrsinfrastruktur den Erfordernissen eines modernen Industriestandortes immer weniger gerecht wird“.

Auf nachhaltig effektive und transparente umfassende Logistikprozesse setzt Optimus Logistics,

stellt ein Bindeglied zwischen allen beteiligten Parteien dar.

Zu den Zielen des TMS zählt die Unterstützung der bestehenden und künftigen Logistikprozesse der heutigen Kunden durch ein neues Planungsüberwachungs-, Steuerungs- und Informationssystem. Zudem soll die Ausweitung des Drittkundengeschäftes vorbereitet werden.

TMS bietet „signifikanten Mehrwert für die Logistik und das Supply Chain Management“, betont Lippe. So beispielsweise durch verbesserte Logistikabwicklung mit Kapazitätsplanung für alle Logistikbeteiligten, automatischer Rechnungserstellung und Durchbuchung bei



Karl-Heinz Lippe, Vorsitzender der Geschäftsführung der Optimus Logistics GmbH, Nürnberg



Christian Kuhn, Geschäftsführer der Connex Cargo Logistics, Berlin



Dr. Peter Kruse, Vorstand Express der Deutschen Post World Net, Bonn

unproblematisch“: So schreiben seiner Erkenntnis nach die großen Kunden keine Einzelverkehre mehr aus, wodurch die Situation derjenigen Logistikunternehmen, die ausschließlich Verkehrsleistungen anbieten, immer schwieriger werde. Zum anderen sind laut Malmström „diejenigen Logistiker auf dem Holzweg, die keine Landverkehre anbieten“. Vor allem „eigene europäische Verteilernetze in Kombination mit System-Logistikdienstleistungen“ sind unabdingbar“, die allerdings bis dato nur von „zwei bis drei Anbietern“, Schenker inklusive, angeboten werden.

So fordere die global produzierende Automobilindustrie von ihren Dienstleistern internationale und weltweite Logistiknetzwerke mit Länderverkehren, Systemlogistik und hochleistungsfähigen IT-Netzwerken. „Da haben nur Logistik-Vollsortimenter Geschäftschancen.“

Schenker leistet heute mit seinem europaweiten Netz von Niederlassungen an die 2500 Verkehre pro Tag, inklusive der Systemverkehre und fährt zudem rund

trittsländern nach den Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes im Zeitraum von 1997 bis 2015 über alle Verkehrsträger mit Wachstumsraten von durchschnittlich 190 Prozent auszugehen. Beim Straßengüterverkehr könne man bei der Verkehrsleistung sogar mit Steigerungen zwischen 250 bis 300 Prozent rechnen.

Ein Wermutstropfen in dieser positiven Zukunftsperspektive“ sei allerdings die bisherige „geringe Markteteiligung deutscher Unternehmen“ aufgrund der hohen

das Mitte 2000 gegründete Logistikunternehmen des Karstadt-Quelle-Konzerns. **Karl-Heinz Lippe**, Vorsitzender der Geschäftsführung der Optimus Logistics GmbH und BVL-Vorstand, präsentierte das neue Transportmanagementsystem TMS, das derzeit bis Ende 2005 in Deutschland, Europa und in Asien implementiert wird: „TMS fungiert als Bindeglied zwischen Einkaufssystemen der Kunden und weiteren operativen Abwicklungssystemen diverser Dienstleister und

Konzernkunden, Effizienzsteigerung durch Direktanbindung von Optimus an die WWS der Kunden sowie Lieferantensteuerung und Konsolidierung von Logistikaufträgen.

Steigender Marktanteil für private Bahnverkehrsfirmen

Ein beeindruckendes Beispiel für praktikable und praxisbewährte „Logistiklösungen durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) – in Kooperation und Wettbewerb“ gab **Dr.-Ing Christian Kuhn**, Geschäftsführer der Connex Cargo Logistics. Die in Deutschland und Europa operierende CCL offeriert Leistungen in den Bereichen Werkslogistik, Regionaler Güterverkehr, Fernverkehr und Kombierter Verkehr, setzt auf Kooperationsnetzwerke mit anderen Bahnen, Spediteuren und Logistikdienstleistern und verfügt in Deutschland über ein eigenes Netzwerk und Liniensystem inklusive Werksbahnen. Zu den Partnern der CCL zählen auf der Schiene die Dortmunder

Marktstudie über Speditions-Software

„Analysen zeigen, dass die Gesamtzeit für Marktanalyse, Ausschreibung und Anbieterpräsentation durchschnittlich bei 28,4 Personenwochen liegt. Bei gezieltem Einsatz von Planungsinstrumenten kann diese Zeit auf rund 20 Wochen verkürzt werden“, begründete Prof. Clausen die Notwendigkeit für die vom IML initiierte Datenbank ‚Transport-it‘, die derzeit aufgebaut wird. Transport-it ermöglicht standardisierte Vergleiche aufgrund eines standardisierten Fragebogens. Die den Anforderungen am besten entsprechenden Angebote werden in die Datenbank übernommen und online bereit gestellt.

www.transport-it.de

Eisenbahn, die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser, EKO Trans, die SBB Cargo und Ferrovie Nord Milano. Im Bereich Spedition und Logistik kooperiert CCL unter anderem mit den Logistikdienstleistern Kühne & Nagel und Rhenus Logistics. Zu den branchenmäßig breit gefächerten Kunden von CCL zählen in Deutschland beispielsweise Bosch und Siemens Hausgeräte, Degussa, KarstadtQuelle, Kraft Foods und Opel Eisenach und Bayer Bitterfeld, in Frankreich Arcelor, Renault, Peugeot und Delphi. „Die Kunden wollen mehr Wettbewerb und vergeben zunehmend an Private“, so die Erfahrungen von Christian Kuhn.

Die Deutsche Post AG mit der Marke DHL hat sich in den vergangenen Jahren konsequent internationalisiert und leistet heute ein Volumen von über eine Milliarde Sendungen pro Jahr“, so **Dr. Peter Kruse**, Vorstand Express der Deutschen Post World Net, der die Herausforderungen des KEP-Marktes am Beispiel DHL-Express fokussierte. Der DHL-Unternehmensbereich Express und Logistik ist heute in mehr als 220 Ländern und Territorien präsent, und bedient mit mehr als 160 000 Mitarbeitern 120 000 Zielorte weltweit. Eingesetzt werden dazu mehr als 75 000 Fahrzeuge, 420 Flugzeuge, mehr als 450 Hubs, Lager und Terminals sowie 238 Gateways.

Kruse ist davon überzeugt, dass der Trend zu Outsourcing und Individualisierung weiter anhält. So zwingt der Wettbewerbsdruck die Kunden zur Konzentration auf ihre Kernkompetenzen und damit zur Auslagerung von Arbeitsprozessen. Gefordert seien maßgeschneiderte, kundenspezifische, individuelle Gesamtlösungen, die Zusatznutzen bieten: „Die Anforderungen an Logistikdienstleister steigen“, betont Kruse, globale Präsenz und ein breites, individuell anpassbares Leistungsangebot mit Mehrwert-Services seien unabdingbar.

Komplexe IT-Systeme spielen bei alledem eine Schlüsselrolle für Transparenz, Kontrolle und

Optimierung der Prozesse. Für E-Bay Powerseller beispielsweise leistet DHL Full Service für die „Topseller von E-Bay, das um rund 50 Prozent pro Jahr zulegt. DHL bedient auch die bisher 400 installierten automatischen Packstationen, die zur zeitflexiblen Abholung und Einlieferung von Paketen rund um die Uhr geöffnet sind. Zudem hat DHL als erstes internationales Logistikunternehmen in China ein lokales Netzwerk realisiert, in dem derzeit rund 4000 Mitarbeiter tätig sind. Derzeit werden „40 Prozent aller internationalen Express-Sendungen in China von DHL abgewickelt“, das sich in 18 Wirtschaftszentren in China engagieren wird. Jüngs-



Rolf Lorenz,
Geschäftsführer
der Schmidt
Gevelsberg
GmbH,
Internationale
Spedition,
Schwelm

tes Beispiel für das China-Engagement ist das neue, für rund 100 Millionen Euro Gesamtinvestition realisierte Hub in Hongkong. Die Leistungsfähigkeit des Mittelstandes war das Thema von **Rolf Lorenz**, Geschäftsführer der Schmidt Gevelsberg GmbH, Internationale Spedition: „Erfolgs-

2003: 4,1 Prozent mehr Güter per Bahn

Nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes, Wiesbaden, transportierten die auf dem deutschen Schienennetz tätigen Eisenbahnunternehmen im Jahr 2003 insgesamt 296,9 Millionen t an Gütern. Das waren 11,6 Millionen t oder 4,1 Prozent mehr als 2002. Nach Hauptverkehrsarten differenziert konnten im Vorjahresvergleich alle Bereiche zulegen: Der Binnenverkehr (196,4 Millionen t) stieg um 3,7 Prozent, der Versand in das Ausland (41,3 Million t) um 1,8 Prozent, der Empfang aus dem Ausland (47,4 Millionen t) um 5,8 Prozent und der Durchgangsverkehr von Ausland zu Ausland (11,8 Millionen t) um 10,8 Prozent. Ein Tonnagezuwachs bei allen Hauptverkehrsarten wurde zum letzten Mal 1997 erreicht. Der Durchgangsverkehr wuchs – abgesehen vom Jahr 2001 – seit 1994 (8,1 Millionen t) kontinuierlich und steigerte damit seinen Anteil an der beförderten Gesamt-Tonnage von 2,5 Prozent (1994) auf 4,0 Prozent im vergangenen Jahr.

strategien im mittelständischen Transportgewerbe“. Lorenz zufolge sind hohe Liefer- und Leistungsbereitschaft geschäftsentcheidend. Vor- und nachgelagerte Door-to-Door-Logistikleistungen aus einer Hand werden auch international immer mehr nachgefragt. Sein Unternehmen bietet Services in den Bereichen Stückgut Deutschland und Europa, Seehafen- und Luftfrachtleistungen sowie Kontraktlogistik.

Komplette Versandabwicklung durch ASP-Dienstleistung

Silvio Richter, Leiter Transport Management Arvato Distribution,



Silvio Richter,
Leiter
Transport-
Management
Arvato
Distribution,
Bielefeld

präsentierte zum Thema Versandabwicklung durch ASP-Dienstleistung den neuen Transportmanagementservice Artis, mit dem sich jeweils „der beste Carrier für jede Anforderung und jeden Markt individuell auswählen“ lasse. Artis umfasst die vier Module Base, Report, Ship und Invoice.

Der Leistungsumfang reicht von Packstück-Statusabfragen und Statusnotifikationen per SMS, Fax und E-Mail über die Bewertung von Preis-, Service- und Performance-Standards, Labelgenerierung- und Druck bis zur Frachtkostensimulation und Rechnungsprüfung auf Packstückebene. Abgerundet wurde das Themenspektrum durch die von **Detlev Tschentscher**, Project Manager Chep Automotive Business, vorgestellte „Optimierung der Logistik durch Poolingsysteme in der europäischen Automobilindustrie“. Chep agiert mit 7700 Mitarbeitern in 42 Ländern und verwaltet mehr als 47 Millionen Container und über 218 Millionen Paletten, „derzeit 2,5 Millionen Palettenbewegungen täglich unter Last“. Durch Pooling lassen sich laut Tschentscher in der Automobilindustrie folgende Vorteile erzielen: Spitzenlasten wie sie etwa durch Modellwechsel und Auftrags-

spitzen entstehen, können durch Pooling „extern“ abgedeckt werden. Und innerhalb der Supply Chain lassen sich Synergien nutzen, wie beispielsweise durch die Kombination unterschiedlicher Container-Ressourcen und der Erweiterung bestehender Behälter-Pools. Hinzu kommen Transparenz über Kosten und Behälterflüsse, Prozesssicherheit, Transportoptimierung sowie Prozess-Standardisierung und -Sicherheit.

Reinhard Irrgang

Weitere Informationen

www.iml.fhg.de

www.stinnes.de

www.optimus.de

www.connex-gruppe.de

www.deutschepost.de

www.schmidt-gevelsberg.de

www.arvato.de

www.chep.de