

Die Logistikbranche in der Metropolregion

LOGISTIKNETZ NÜRNBERG



IHK Industrie- und Handelskammer
Nürnberg für Mittelfranken



metropolregion nürnberg
KOMMEN. STAUNEN. BLEIBEN.

NZ NÜRNBERGER
ZEITUNG



Wussten Sie, ...?

- dass in der Metropolregion Nürnberg über 100.000 Arbeitskräfte in der Logistikbranche beschäftigt sind?
- dass Nürnbergs Güterverkehrszentrum (GVZ) zu den fünf größten in Deutschland zählt und außerdem eines der drei bedeutendsten GVZ Europas ist?
- dass rund jeder dritte Arbeitsplatz in Deutschland von der Logistik abhängt?

Auf den ersten Blick mag es überraschen, wie wichtig die Logistikbranche für Deutschland, für die Metropolregion, für Nürnberg ist. Bei genauerem Hinsehen wird jedoch klar: Deutschland liegt im Herzen Europas, seine Produkte werden in die ganze Welt verkauft und über viele Jahre waren wir sogar Exportweltmeister. Unzählige flinke Hände, Füße und Köpfe arbeiten in den Logistikabteilungen der Unternehmen zusam-

men, um diesen Erfolg zu verwirklichen. Ihre Arbeit findet meist im Verborgenen statt und erhält nur selten die Anerkennung, die sie verdient.

Erstmals beleuchtete nun die „Nürnberger Zeitung“ von April bis August 2010 in der Serie „Logistiknetz Nürnberg“ eine Auswahl herausragender Logistikunternehmen. Diese Broschüre stellt die Beiträge in einem übersichtlichen Kompendium zusammen und zeigt die außerordentliche Vielfalt der Logistikbranche.

So finden Sie auf den folgenden Seiten sowohl Global Player als auch innovative, junge Unternehmen, Bildungsdienstleister und Forschungseinrichtungen.

Dirk von Vopelius
IHK-Präsident



NÜRNBERG SITZT WIE DIE SPINNE IM NETZ Die Logistikbranche ist der drittgrößte Arbeitgeber der Metropolregion	6
SCHAEFFLER SCHAFFT SCHLAUE ZÜGE Das Generator-Sensor-Lager erhielt den Innovationspreis der CNA	9
GÜTERWAGEN – WIE VON GEISTERHAND BEWEGT Nürnbergs Rangierbahnhof zählt zu den fünf größten Bahnanlagen dieser Art in Deutschland	12
NICHT JEDES PAPIER IST GEDULDIG Sperber hat sich auf die Belieferung von Druckereien spezialisiert	15
GLEICH VIEL BIER BEI HALBER WEGSTRECKE Pilotprojekt in Nürnberg soll Getränkeversorgung der Gaststätten verbessern	18
DIE ZUSTELL-ZUKUNFT HAT SCHON BEGONNEN Der Paketdienst UPS testet in Nürnberg mit großem Erfolg ein Einsatzfahrzeug	20
PANALPINA WILL ALS PREMIUMPARTNER PUNKTEN Logistiker feilen an der Optimierung der Lieferketten	24
NÜRNBERG STACH MÜNCHEN AUS Hoffmann-Chef Bert Bleicher im NZ-Gespräch	26
AUTOBAHNEN SOLLEN DENKEN UND FÜHLEN Die Verkehrs- und Betriebszentrale steuert komplexe Logistikabläufe	29
DIE INVASION DER INTELLIGENTEN ETIKETTEN Das Fraunhofer IIS werkelt heute schon an den logistischen Lösungen für morgen	32
BEI DER GEIS-GRUPPE IST IMMER INVENTUR Neben dem Speditionsgeschäft gewinnt die Kontraktlogistik zunehmend an Bedeutung	34
TITANEN TREFFEN SICH NUR NACHTS Ein Schwergutumschlag ist ein Kraftakt für alle Beteiligten	36
STILLSTAND IST EIN FREMDWORT Der Logistikdienstleister Logwin hat ein breites Spektrum	39
SERVICE, DER AUF DIE PALME BRINGT CM-Logistik ist auch auf Grünpflanzen spezialisiert	42
„FRISCHES BLUT“ FÜR DIE LOGISTIKBRANCHE Logistic Trainings GmbH ist auf Fort- und Weiterbildungen spezialisiert	44
„DIESE REGION IST EIN TAUSENDSASSA“ Nürnberger Logistik-Professorin Evi Hartmann glaubt an eine starke Zukunft der Branche	46



Die Logistikbranche beschäftigt in der Metropolregion Nürnberg über 100.000 Menschen, ist also von allergrößter Relevanz für das Wirtschaftsleben in Stadt und Umland. Das war Grund genug für die Nürnberger Zeitung, das Thema in der Serie „Logistiknetz Nürnberg“ aufzugreifen, die zwischen April und August 2010 erschienen ist. Zuvor ließ die Berichterstattung über das Kompetenzfeld Logistik noch Lücken offen, die die Nürnberger Zeitung nur zu gern geschlossen hat.

Die folgenden 16 Geschichten wurden schwerpunktmäßig in Nürnberg recherchiert. Sie sind selbstverständlich nur ein kleiner Ausschnitt aus den vielfältigen Tätigkeiten einer Branche, deren Aktivitäten sich auf die ganze Metropolregion und weit darüber hinaus erstrecken.

Der Ausflug hat viel Spaß gemacht. Und er wäre ohne eine ganze Reihe von Menschen nicht zustande gekommen. Dank gilt zunächst einmal meinen Gesprächspartnern, die mir stets freundlich und geduldig Auskunft erteilten.

Besonderer Dank geht an Elke Wechsler von der Hafent Nürnberg-Roth GmbH, die mich „logistisch“ auf den Geschmack gebracht und viele Kontakte

vermittelt hat. Sowie an Ulrich Schaller von der IHK Nürnberg für Mittelfranken, der die Idee zu dieser Broschüre hatte und der dieses Projekt von Anfang an vorangetrieben hat.

Dafür, dass die folgenden Seiten optisch ansprechend geworden sind, sorgten die Kollegen aus der Fotografie: Giulia Iannicelli, Silvia Wawarta, Roland Fengler, Harald Sippel und vor allem Hagen Gerullis. Die Umsetzung der Broschüre lag beim Team der Pressewerbung Nürnberg. Zu guter Letzt gilt mein Dank meinen Kollegen, die mir die ganze Zeit über den Rücken frei gehalten und so die Entstehung der Geschichten erst möglich gemacht haben.

Sebastian Linstädt
Wirtschaftsredaktion Nürnberger Zeitung

NÜRNBERG SITZT WIE DIE SPINNE IM NETZ

Die Logistikbranche ist der drittgrößte Arbeitgeber der Metropolregion

Foto: Hafen Nürnberg-Roth GmbH



▲ Die Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasser, wie hier im Trimodalen Umschlagplatz am Nürnberger Hafen, trägt zu der "nahezu konkurrenzlosen Infrastruktur" der Metropolregion maßgeblich bei.

Die Metropolregion war schon seit jeher ein logistischer Knotenpunkt. Zwei Experten erläutern, warum sich an dieser Stellung bis heute nichts geändert hat.

Wenn zwei ausgewiesene Logistikexperten, in der Kunst der Statistik bewandert, auf ihr Metier zu sprechen kommen, wird man von Zahlen, Fakten, Tonnen und Tonnenkilometern förmlich erschlagen – das sollte man zumindest vermuten. Doch Alexander Nehm vom Fraunhofer SCS – einer Arbeitsgruppe die sich dem Know-how rund um Lieferketten gewidmet hat – und IHK-Verkehrsreferent Ulrich Schaller sprechen über die lokale Logistikszene fast schon liebevoll, wie über einen an sich brillanten Freund, der einfach nur zu bescheiden für das Rampenlicht ist.

„Die Logistik als Branche ist im Vergleich zu anderen Branchen einfach wesentlich jünger“, sagt Nehm. Wer spontan die schaukelnden Kaufmannszüge des Mittelalters vor Augen hat, liegt aber auch nicht daneben: Schließlich erfolgte die Gründung der Stadt Nürnberg wahrscheinlich nicht zuletzt aufgrund ihrer hervorragenden Verkehrswege.

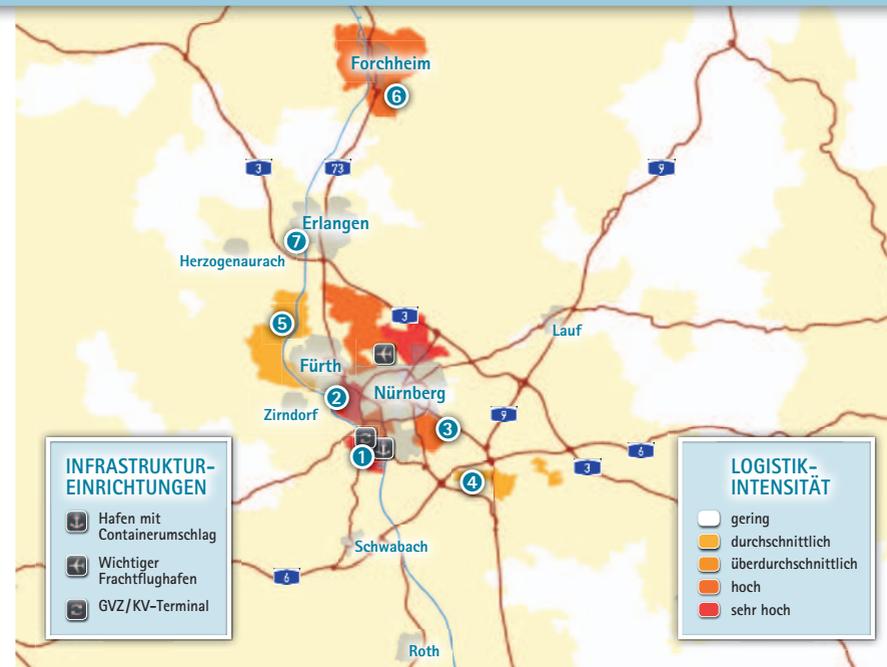
Und auch der Einfluss der Nürnberger Patrizier, der auf deren weitverzweigten Handelsnetzen fußte und lange Zeit die Stadtgeschichte entscheidend prägte,

ist in der Noris wohlbekannt. Umso verwunderlicher scheint das relative Schattendasein, das die Logistikbranche bis zum heutigen Tag im öffentlichen Bewusstsein fristet – obwohl sie der drittgrößte Arbeitgeber der Metropolregion ist.

In der gesamten Metropolregion arbeiten laut einer Studie rund 107.000 Menschen in der Logistikbranche, in Nürnberg allein wohl rund 24.000 Menschen. Damit ist die Logistikbranche im Stadtgebiet nach dem Handel der zweitgrößte Arbeitgeber noch vor dem Gesundheitswesen. Und auch eine ganz aktuelle Studie des Fraunhofer SCS zu Logistikimmobilien stellt Nürnberg exzellente Noten aus.

Wieso ist dennoch über diese Riesenbranche verhältnismäßig wenig bekannt? Nehm erklärt das so: „Logistik war eben hauptsächlich ein notwendiges Übel, um ein Produkt von A nach B zu bringen.“ Viele Unternehmen erledigten das so lange selbst, bis die Speditionen als Spezialbetriebe in ihrem Metier immer besser wurden. Im Zuge der zunehmenden Globalisierung und der immer besseren Möglichkeiten komplexer Datenverarbeitung flochten diese immer umfassendere Netze.

Heute steckt die Logistik in praktisch jeder produzierenden Branche, sagt Nehm – ohne freilich von ▶



▲ Schnittpunkte aller Verkehrsträger mit vergleichsweise geringer Entfernung zueinander und hervorragende Verkehrsverbindung vor allem nach Süd- und Osteuropa sind nach der aktuellen Studie „Logistikimmobilien in Deutschland“ von Fraunhofer SCS die besonderen Stärken der Logistikregion Nürnberg.

▼ Logistikansiedlungsbeispiele in ausgewählten Gewerbegebieten

Nr.	Gewerbegebiet	Nutzer	Fläche Logistikimmobilie
1	Nürnberg – Hafen	Multiuser-Greenfield (u.a. Stute)	32.000 m ²
2	Nürnberg – Sigmundstraße	Hoffmann Group	35.000 m ²
3	Nürnberg – Beuthener Straße	Multiuser (u.a. Vedes)	88.000 m ² (davon 10.000 m ² Büro)
4	Nürnberg – Feucht	Dachser	39.000 m ² (davon 5.000 m ² Büro)
5	Fürth – Hafen	Daimler AG	53.000 m ²
6	Forchheim – Sandgruben	Geis Industrie Service GmbH	18.000 m ²
7	Erlangen – Frauenaarach	Geis Industrie Service GmbH	30.000 m ²

Quelle: Öhm-Kompetenzzentrum Logistik

der Strahlkraft ihrer Kunden etwas abzubekommen: „Egal, ob Automobilbranche oder Einzelhandel, die Logistiker sind integraler Bestandteil und stehen teilweise schon am Band.“ Dennoch sei die Branche eben schwerer greifbar als beispielsweise ein Automobilzulieferer, dessen Endprodukt jeder kennt.

Außerdem macht der Branche ihre eigene Vielschichtigkeit zu schaffen. Ein auf den Ballungsraum ausgerichteter Paketdienst hat völlig andere Bedürfnisse und Vorstellungen als ein Unternehmen, das das Güterverkehrszentrum (GVZ) im Nürnberger Hafen als Verlängerung des Hamburger Hafens nutzt und von hier aus beispielsweise Waren nach Südeuropa weiterverteilt, ohne je einen Laster in die Innenstadt schicken zu müssen.

Seit geraumer Zeit herrschte deswegen zwischen der Stadt Nürnberg und der IHK Einvernehmen darüber, dass etwas geschehen muss, um die Branche aus ihrem Schattendasein herauszuholen, berichtet Schaller. Ein erster Schritt war die Gründung des „Center for Transportation and Logistics Neuer Adler (CNA)“ 1996, das seitdem zahlreiche Projekte im Logistikbereich angestoßen hat. So wurde zusammen mit der IHK Nürnberg und der Stadt bei Fraunhofer eine Logistikstudie in Auftrag gegeben, die seit 2008 vorliegt.

Das eigentlich eher technisch geprägte Fraunhofer IIS hatte seinerseits bereits in den achtziger Jahren die Fühler ausgefahren nach Branchen, die künftig Verwendung für die entwickelten Technologien haben würden. Und war unter anderem auch bei der Logistik gelandet. Die daraus resultierende Arbeitsgruppe SCS veröffentlicht mittlerweile jährlich das renommierte Standardwerk „Top 100 der Logistik“, das 16 Marktsegmente unterscheidet und penibel die verschiedenen Unternehmenszahlen gegenüberstellt – sowohl deutschland- als auch europaweit.

Das Ergebnis der Logistikstudie für Nürnberg ist eindeutig, wie Co-Autor Nehm eindringlich versichert: „Man muss zweifelsohne sagen, dass der Standort über eine nahezu konkurrenzlose Infrastruktur verfügt.“ Die

wichtigsten Autobahnen A3, A6 und A9 sind als trans-europäische Routen auf Jahre fest in den Entwicklungsplänen der EU verankert. Das überdurchschnittlich gut ausgebaute Hafengebiet mit starker Eisenbahnbindung und der regionale Flughafen sind weitere Trumpfkarten der Region. „Und mittendrin sitzt Nürnberg wie die Spinne im Netz“, resümiert Nehm. Hinzu kommt die hohe Dichte an bereits angesiedelten und unterschiedlich spezialisierten Dienstleistern. „Alles in allem gibt es im inländischen Bereich kaum Standorte, die mit Nürnberg konkurrieren können“, sagt Nehm.

Diesen Stärken zum Trotz sind sich Nehm und Schaller auch darin einig, dass es durchaus noch Verbesserungsbedarf gibt. Zum einen fehlt der Metropolregion bis heute eine zentrale Schaltstelle, die nicht nur repräsentieren und Gesprächspartner verknüpfen kann, sondern auch über eine gewisse Kompetenz in der Flächenvermarktung verfügt. „Damit einhergehend wäre die Einführung einer „Logistikmarke“ für die Metropolregion wegen des erhöhten Wiedererkennungsgrads wünschenswert“, sagt Schaller. Und verrät, dass es derzeit neue Überlegungen über eine zentrale Schaltstelle gibt.

In diesem Punkt mahnt auch Nehm zur Eile: „Die Handlungsvorgaben sind seit geraumer Zeit bekannt und die Kluft zwischen Erkenntnis und Handeln ein Stück weit unverständlich.“ Schließlich wird der Konkurrenzkampf zwischen den Logistikstandorten innerhalb Deutschlands immer schärfer. „Hamburg oder Frankfurt positionieren sich eben explizit als Logistikstandorte, das macht ihnen vieles leichter“, sagt Schaller.

Doch trotz der vielen verschiedenen Facetten innerhalb der Logistikbranche und darum herum sehen Schaller und Nehm die Metropolregion auf einem guten Weg. „Das Interesse nimmt stetig zu“, sagt Schaller.

Um diesen Trend zu verstärken, führte die IHK in Kooperation mit vielen Logistikdienstleistern auf dem Hafenfest am 4. Juli ein Logistiksektakel mit zahlreichen Anschauungsbeispielen durch. ■



Foto: Hafen Nürnberg-Roth, GmbH

▲ Dieser Güterzug ist nicht schlau. Noch fehlt ihm das „Hirn der Achse“, wie man das Generator-Sensor-Lager (S. 10) der Schaeffler Gruppe auch nennen könnte.

Die Schaeffler Gruppe aus Herzogenaurach wurde für ein intelligentes Achslager mit dem Innovationspreis der Clusterinitiative „Neuer Adler“ ausgezeichnet.

„Im Jubiläumsjahr der Eisenbahn ist es eine besondere Ehre für das Unternehmen, für eine zukunftsweisende Technologie mit großem Marktpotenzial ausgezeichnet zu werden“, strahlt Maria-Elisabeth Schaeffler. Die Firmenmatriarchin freut sich über die Verleihung des Innovationspreises 2010 der Nürnberger Verkehrs- und Logistikinitiative „Neuer Adler“ (CNA) an die Schaeffler Gruppe.

Deren Ingenieure vollbrachten das Kunststück, aus einem an sich alltäglichen Gegenstand etwas revolutionär Neues zu schaffen: Die Rede ist vom guten alten Dynamo, der aus der Welt der Zweiräder schon seit Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr wegzudenken ist. Strom durch Bewegung – dieses Konzept wandten die Ingenieure der Schaeffler-Tochter FAG auf Lager, die bei Eisenbahnzügen im Bereich der Achsen Verwendung finden, an. Das Ergebnis heißt Generator-Sensor-

Lager (GSL) und ist Grundbaustein des sogenannten Train Support Systems „TSS“.

Nun ließe sich freilich argumentieren: Warum benötigt man Strom aus den Zugachsen, wenn doch über die Oberleitung in den meisten Fällen genug vorhanden ist? Den Clou an dem neuen System von Schaeffler brachte Herzogenaurachs Bürgermeister German Hacker in seiner Laudatio auf den Punkt: „Es macht aus dummen und stummen Güterwaggons intelligente und miteinander kommunizierende Logistikeinheiten.“ Wie funktioniert das?

Über Permanentmagnete, die auf der Radachse angeordnet sind, erzeugt das Generator-Sensor-Lager während der Drehbewegung elektrische Leistung, die bei einer Spannung von 24 Volt rund 100 Watt beträgt. Diese Stromerzeugung ist aber eigentlich nur ein Bestandteil eines komplexen Systems. Die Generator-Sensor-Lager von Schaeffler fungieren – wie der Name schon sagt – auch als Minicomputer und vielseitiges Sensorenpaket. Dazu erweiterten die Ingenieure bei Schaeffler das GSL mit einer sogenannten „On Board-Unit“, die über ▶



intelligente Elektronik und ein übergeordnetes Informationsmanagementsystem verfügt, in dem Daten verarbeitet werden können. Das Lager „weiß“ also zu jedem beliebigen Zeitpunkt wie heiß es ist, wie schnell es sich gerade bewegt, ob die Achse rund läuft und ob die Schmierung stimmt.

Außerdem gehen die „Sinne“ des Systems so weit, Problemursachen zuverlässig zu differenzieren. „Das System ist redundant aufgebaut, es gleicht sich also permanent mit sich selbst und den anderen Lagern im selben Zug ab“, erklärt Bernd Gombert, der die Entwicklung des TSS bei Schaeffler betreut. Deswegen ist das System zum Beispiel in der Lage, eine einmalige Unebenheit im Lauf von einer wiederkehrenden Beeinträchtigung zu unterscheiden. Im ersten Fall liegt ein Fehler am Gleiskörper vor – etwa eine schadhafte Schweißnaht. Nur im zweiten Fall ist davon auszugehen, dass die Beeinträchtigung am Lager oder der Achse selbst zu suchen ist.



Nicht umsonst zählte die ICE-Katastrophe von Eschede am 3. Juni 1998 mit zu den Impulsgebern, wegen denen man sich bei der damals noch selbstständigen FAG in Schweinfurt über intelligente Radlager erste Gedanken machte. Auch nach der Übernahme durch Schaeffler 2001 blieb das Projekt weiterhin im Fokus und ist bereits seit 2006 echten Härten ausgesetzt: Seit diesem Zeitpunkt läuft ein Langzeitpilotprojekt bei der finnischen Bahn, die das TSS unter anderem den Härten extremer Winter aussetzt.

Dabei haben sich in der Praxis unter anderem die verbesserten Wartungsbedingungen, die das TSS ermöglicht, bewährt. Da die Verschleißteile der Züge je nach Auslastung unterschiedlich schnell ausgetauscht wer-

den müssen, sind rein chronologische Wartungsintervalle eigentlich nicht sinnvoll. Das TSS bildet aber zu jedem Zeitpunkt den Ist-Zustand, beispielsweise der Bremsbeläge, ab und meldet selbstständig den Zeitpunkt des Ersatzteilbedarfs. „Eine Situation wie bei der Berliner S-Bahn im letzten Jahr hätte es mit dem TSS nicht gegeben“, sagt Gombert.

Der Materialverschleiß ist übrigens besonders bei nicht voll ausgelasteten Waggons besonders hoch, weswegen Leerfahrten generell vermieden werden sollten. Hier kommt die zweite Rolle des TSS ins Spiel: Neben den Sicherheitsaspekten macht das TSS seine Befähigung, sämtliche erfassten Daten über GPS – also Satellitenverbindung – in Echtzeit mit großen Datenbanken abzugleichen, zu einem Alleskönner. Grundsätzlich kann das TSS also die Position eines jeden Güterwaggons, dessen Auslastung, Verfügbarkeit und technischen Zustand übermitteln – für Logistikanbieter eine kolossale Erleichterung.

Außerdem lässt sich gewissermaßen aus der Achse heraus eine Verbindung zur Ladung herstellen. Die Temperatur von Lebensmitteln, die Fütterungsintervalle bei Viehtransporten oder die exakte Position einzelner Gefahrgutbehälter ist also ebenso messbar. Der Zukunft des intelligenten Zuges steht also nichts mehr im Wege – oder etwa doch?

„Wir sind optimistisch, binnen drei bis fünf Jahren Teile der Zugflotten in Deutschland ausgerüstet zu haben“, sagt Gombert. Die Gespräche mit der Bahn sowie den großen Bahntechnikkonzernen Siemens, Alstom und Bombardier liefen vielversprechend. Dennoch fallen pro Achse Kosten in Höhe von rund 1.000 Euro

an. Vorsichtige Schätzungen von Bahnexperten gehen davon aus, dass die Deutsche Bahn über mindestens 100000 Güterwaggons mit zwei oder mehr Achsen verfügt. Trotz des laut Schaeffler völlig unproblematischen Austauschs der Bauteile ist also langfristig allein bei der Bahn mit Investitionen von mehreren Hundert Millionen Euro zu rechnen, um die Züge schlau zu machen – ein dicker Brocken.

Ein durchschlagender Erfolg aber, das räumt auch Chefentwickler Gombert ein, kann das Logistiksystem TSS nur werden, wenn es eine möglichst breite Anwendung findet. □

Cluster „Neuer Adler“

Die Kompetenzinitiative CNA (Cluster for Transportation & Logistics Neuer Adler e.V.) engagiert sich seit 1996 für die Belange der Verkehrs- und Logistikbranche in der Metropolregion. Ziel des CNA ist dabei laut eigener Angabe die Stärkung und Weiterentwicklung der Wettbewerbsposition innerhalb der Branche. Im Rahmen der sogenannten „Clusteroffensive“ der Bayerischen Staatsregierung wurde dem CNA auch das Management der Clusterplattform für Bahntechnik übertragen. Der CNA zählt derzeit 110 aktive Mitgliedsunternehmen und über 500 Kompetenzpartner. Die jährliche Verleihung des Innovationspreises an namhafte Firmen für herausragende Projekte und Produkte soll einen nachhaltigen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts leisten.

Die Schaeffler Gruppe in Zahlen

Die Schaeffler Gruppe mit ihren Marken INA, FAG und LUK gilt als größtes familiengeführtes Unternehmen Deutschlands. Nach dem Krieg mit der Produktion von Nadellagern schnell gewachsen ist Schaeffler heute nicht nur einer der größten Hersteller von Wälzlagern weltweit sondern auch einer der wichtigsten deutschen Automobilzulieferer. Die Wirtschaftskrise traf den mittelfränkischen „Riesen-Mittelständler“ 2008/2009 zu einem ungünstigen Zeitpunkt: Die Übernahmeschlacht um die ungleich größere Continental AG war in vollem Gange. Vorübergehend drohte Schaeffler unter der daraus resultierenden Schuldenlast zu kollabieren. 2009 erwirtschafteten 61000 Mitarbeiter in 180 Standorten weltweit einen Umsatz von 7,3 Milliarden Euro (2008: 8,9 Milliarden Euro).



GÜTERWAGEN – WIE VON GEISTERHAND BEWEGT

Nürnberg's Rangierbahnhof zählt zu den größten Bahnanlagen dieser Art in Deutschland



Foto: Hagen Gerullis

▲ Vom „Adlerhorst“ des Stellwerks hat Weichenwärter Walter Wallisch vollen Überblick über die Richtungsgruppe mit ihren 78 Gleisen und 55.000 „Retardern“ und kann die Abläufe mühelos überwachen.

Er ist fast fünf Kilometer lang und fertigt jeden Tag mehrere Kilometer Güterzüge ab: Der Rangierbahnhof ist Nürnberg's stählerne Logistikherz.

Der stählerne Koloss schiebt sich bedrohlich näher. Metall knirscht auf Metall, ein leichter Hauch von Öl liegt in der Luft. Mit einem Mal ertönt ein Geräusch, das zuerst gar nicht recht ins Bild zu passen scheint – der tonnenschwere Güterwagen ruft auf seiner Schleif-fahrt übers Gleis rhythmische und glockenhelle Klänge hervor: ding-ding, ding-ding, ding-ding...

„Das Geräusch verursachen die ‚Retarder‘“, sagt Heinrich Imhof und weist auf die Innenseite des Schienenstranges. Dort ragen zu beiden Seiten Zylinder

empor, die in etwa die Größe einer Getränkedose haben. „Zweck dieser Retarder ist es, einen Güterwagen auf eine konstante Geschwindigkeit von einem Meter in der Sekunde abzubremsen, also langsame Schrittgeschwindigkeit“, führt Imhof weiter aus. „Auf dem ganzen Gelände sind 55.000 dieser Teile verbaut.“

Imhof arbeitet seit 1977 auf dem Nürnberger Rangierbahnhof, derzeit als Leiter der Planung und Steuerung. Er kennt die Tücken und Vorzüge der riesigen Anlage genau, hat jede erdenkliche Zahl parat. Zum Beispiel diese: 24 Meter. So viel beträgt der Höhenunterschied zwischen den beiden Enden des Rangierbahnhofs. Dieses Gefälle bedingt, dass Güterwagen wie von Geisterhand

bewegt über die Gleise gleiten. „Überließe man einen Wagen hier ungebremst sich selbst, hätte er am Ende des Areals sogar eine Geschwindigkeit von mindestens 40 Kilometern in der Stunde erreicht“, sagt Imhof.

Dieses Alleinstellungsmerkmal der Nürnberger Anlage liegt in der Geschichte begründet: „Bei der Inbetriebnahme 1903 war eine Maschinenstunde noch deutlich teurer als eine Mannstunde“, berichtet Eisenbahner Imhof. Deswegen machten sich die Konstrukteure das Gefälle zunutze – mit weitreichenden Folgen: „Als die Laufeigenschaften der Wagen immer besser wurden und die beförderten Massen immer größer wurden, erwuchs aus diesem Segen schnell ein Fluch.“ Wer unmittelbar danebensteht, während ein – auf Schneckentempo abgebremster – Güterwagen mit Gewalt auf einen Prellbock prallt, der kann sich das Gefahrenpotenzial der Anlage mühelos vorstellen.

Doch die Bahn hat immer wieder Anstrengungen unternommen, den Rangierbahnhof zu zähmen: Seit den 80er-Jahren wurden in mehreren Bauvorhaben verschiedene, perfekt aufeinander abgestimmte Bremsysteme am Gleiskörper installiert. Heute zählt die Anlage zu den fünf größten Rangierbahnhöfen in der Republik. „Für die Bahn ist es lebenswichtig, dass diese Anlage rund um die Uhr läuft“, sagt Imhof. Große Mengen Holz und Schrott werden von hier bewegt, Just-in-time-Lieferungen für die Autoindustrie beginnen hier ihre Reise, und auch der grenzüberschreitende Verkehr nach Tschechien, Österreich (siehe Infobox S. 14) oder Südosteuropa prägt den Betrieb.

Wer sich von diesen komplexen Abläufen ein Bild machen will, der muss sich in den vierten Stock des Stellwerks am Rangierbahnhof begeben. Hier überwachen der sogenannte Bergmeister und der Weichenwärter bei bestem Überblick mit Argusaugen den Weg eines jeden einzelnen Wagens. Und der verläuft so: Am östlichen Ende des Rangierbahnhofs befinden sich die dreizehn Gleise der Einfahrgruppe, wo die ankommenden Züge gesammelt werden. Die einzelnen Waggons dieser Züge sind über die Wagennummer in einem Zentralrechner in Berlin erfasst. Der gibt die relevanten

Informationen – Zustand, Ladung, Zielort – an den sogenannten Ablaufsteuerrechner (ASR) im Stellwerk weiter. Dieser bildet aus den einzelnen Waggons in der Einfahrgruppe dann die neuen Zugreihen, die im mittleren Bereich des Rangierbahnhofs, der Richtungsgruppe, zusammengestellt werden. Es ist ein logistischer Kraftakt – der auch viel Handarbeit erfordert.

Jeder einzelne Waggon muss, um einem neuen Zug zugeordnet zu werden, das Nadelöhr des Rangierbahnhofs passieren: den sogenannten Ablaufberg. Eine Rangierlok, die zusätzlich mit einem Ballastwagen versehen ist – die sogenannte Abdrückeinheit – schiebt die Züge aus dem Richtungsgleis im Schneckentempo auf den Ablaufberg zu. Zuvor schon hat ein Bahnmitarbeiter überall dort, wo eine Trennung der Wagen notwendig wird, die Wagenkupplungen langgedreht – sie also für eine manuelle Öffnung vorbereitet.

Die Abdrückeinheit wird zwar komplett vom ASR ferngesteuert – eine Schlüsselaufgabe am Rangierbahnhof liegt aber nach wie vor fest in der zupackenden Hand eines einzelnen Eisenbahners: Der steht – einem einsamen Speerkämpfer gleich mit Schutzhelm, Warnweste und einer knapp mannshohen Holzstange gerüstet – vor dem Ablaufberg und mustert fast schon gleichgültig den sich nähernden Lindwurm aus Stahl. Überall dort, wo die Kupplung zwischen den einzelnen Wagen langgedreht ist, kommt die Holzstange zum Einsatz und die Kupplung wird aufgehebelt.

In dem Moment, in dem der abgekoppelte Waggon den Scheitelpunkt des Ablaufberges überwunden hat, wird er durch seine Masse rapide beschleunigt. 68 Promille Neigungswinkel sorgen für den nötigen Schwung, um eine gewisse Lücke zum nachfolgenden Wagen zu schaffen. Das ist wichtig, damit die Anlage genug Zeit hat, die Weichen zu den entsprechenden Gleisen der Richtungsgruppe für jeden Wagen neu zu stellen.

„Ein durchschnittlicher Zug mit 30 Waggons ist hier in unter zehn Minuten durch“, sagt Imhof. Über hundert Eingangszüge werden Tag für Tag in ihre Bestandteile aufgelöst und neu zusammengestellt. „Das ▶

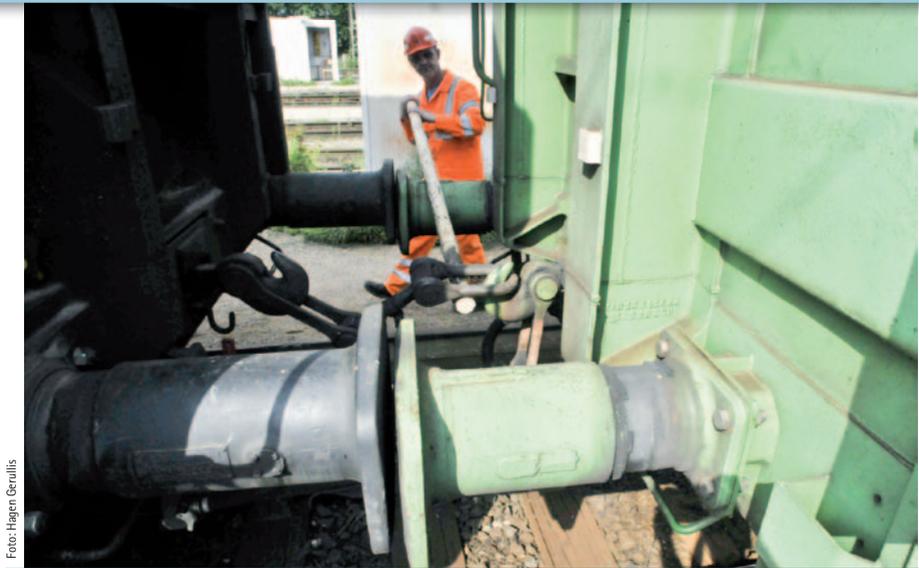


Foto: Hagen Gerullis

▲ Eine Schlüsselposition: Vor dem Ablaufberg werden die Wagen von Hand entkoppelt.



Foto: Silvia Wawarta

▲ Die schweren Papierrollen, mit denen die Firma Sperber hantiert, sehen zwar robust aus. Sie benötigen aber eine äußerst sensible Behandlung. Wenn der Stapler einmal zu fest drückt, sind sie für Druckmaschinen ungeeignet.

Rangierbahnhof in Zahlen und Fakten

Der Rangierbahnhof Nürnberg gliedert sich von Ost nach West in die Bereiche Einfahrgruppe, Richtungsgruppe sowie Ausfahrgruppe und erreicht rund fünf Kilometer Gesamtlänge. Den 13 Gleisen in der Einfahrgruppe folgen 60 Richtungsgleise und weitere 18 Gleise für Sonderaufgaben. Am Rangierbahnhof sind derzeit 784 Personen im Dreischichtbetrieb beschäftigt, etwa im Rangierdienst, als Wagenmeister oder Disponent. Pro Schicht befinden sich maximal 65 Mitarbeiter im Gleisbereich.

macht derzeit insgesamt etwa 2.850 Wagen am Tag. 3.500 Wagen am Tag entspräche der Vollauslastung.“ Seit dem Krisenjahr 2009 haben sich die Wagenzahlen bereits wieder um zehn Prozent erholt, berichtet Imhof weiter. Um das Vorkrisenniveau von 2008 wieder zu erreichen, müssen es noch einmal etwa zehn Prozent mehr werden.

Sind schließlich alle Waggons des neu zu bildenden Zuges auf den Richtungsgleisen angelangt, wird der Zug in die Ausfahrgruppe geschleppt. Nach einem gründlichen Check der Wagenreihe wird die Zuglokomotive vorgespannt. Und während die hier abgefertigten, bis zu 2.000 Tonnen schweren und Hunderte Meter langen Monster eines nach dem anderen auf die Reise zu über 40 Zielen gehen, läuft das Uhrwerk Rangierbahnhof rastlos weiter. Nur von Sonntagnachmittag bis Montagfrüh kehrt kurzfristig Ruhe ein. Auch Nürnbergs Logistikerherz aus Stahl braucht mal eine Wartungspause. ■

Wie kommen die Nürnberger Druckereien zu ihren Papiervorräten? Die Firma Sperber hat sich auf Papierlogistik und Entsorgung spezialisiert.

Das Papier dieser Zeitung heißt „Newspress“ und kommt aus Skandinavien. Es ist verhältnismäßig leicht – eine Rolle davon wiegt „nur“ etwa eine Tonne. Jede einzelne dieser Papierrollen, die etwa einen Meter hoch sind, hat ihre Reise zwischen dem Nürnberger Hafen und dem Druckhaus in der Blumenstraße in einem Lkw der Firma Sperber zurückgelegt. „Wir schlagen im Jahr rund 150.000 Tonnen Papier um“, sagt Christian Fleischmann. Er ist Abteilungsleiter für Papierlogistik bei Sperber und seit 25 Jahren dabei.

Ursprünglich belieferte das 1880 in Nürnberg gegründete Unternehmen die Bleistiftindustrie mit Graphit und Zedernholz. Doch seit den achtziger Jahren wurde das Geschäft mit dem Papier immer bedeutsamer.

Heute ist die Firma Sperber auf zwei Unternehmenszweige spezialisiert. Neben der Papierlogistik bietet man auch ein breites Spektrum an Entsorgungsdienstleistungen an.

Skandinavische Firmen beherrschen den Papiermarkt

Das meiste Papier stammt aus Skandinavien. „In dem Markt hat eine große Konsolidierung stattgefunden. Die Branchenriesen wie UPM und Stora Enso kaufen Papierfabriken in ganz Europa auf – deutsche Werke sollen dann entsprechend den deutschen Markt bedienen“, sagt Fleischmann. Die Papierrollen kommen mit dem Güterwaggon im Nürnberger Hafen an, wo Sperber zwei Lager unterhält. Eines für die kleineren Rollen, zu denen auch das Zeitungspapier zählt und ein weiteres, in dem einfach alles eine Nummer größer zu sein scheint: die Lkws und die sie beladenden Gabelstapler und natürlich auch die Papierrollen, die mehre- ▶



re Meter breit und viele Tonnen schwer sind. Auch die Halle, in denen die riesigen Rollen meterhoch gestapelt sind, hat enorme Ausmaße. „Hier werden Papierrollen für den Tiefdruck eingelagert“, erläutert Fleischmann.

Es war zunächst hauptsächlich dieses Geschäftsfeld und der Großkunde Schott Sebaldu, mit dem Sperber kontinuierlich mitwuchs. Als der ehemalige Sebaldu-Druck aus der Innenstadt, in der Nähe des Rathenauplatzes, in den Hafen abwanderte, gab Sperber seinen Standort am Nordostbahnhof auf und zog im Jahr 2000 ebenfalls zwischen Kanal und Gleis. „Der neue Standort von Schott Sebaldu verfügt über keinen eigenen Gleisanschluss – das läuft alles über uns“, sagt Fleischmann.

Aber warum macht es für ein Logistikunternehmen Sinn, sich praktisch ausschließlich auf Papier zu spezialisieren? „Man braucht eine Menge Spezialwissen, um Papier richtig zu behandeln. Das kann nicht jeder“, sagt Fleischmann. Die Papierhersteller arbeiten nur mit einer Handvoll geprüften Dienstleistern zusammen, die zum Beispiel gewährleisten können, dass kein Gefahrgut in der Nähe des Papiers gelagert wird. Deswegen ist Sperber in Sachen Papierlogistik für Nürnberg und Umgebung die einzige Anlaufstelle.

Um das Know-how zu unterstreichen, zeigt Fleischmann auf einen der bulligen Gabelstapler, die mit pneumatischen Greifern ausgestattet sind: „Wenn die Fahrer damit zu viel Druck auf die Papierrollen ausüben, ist die Ware irreparabel beschädigt.“ Das gilt auch für unsachgemäße Lagerung: Ein kleines Steinchen kann bei dem Gewicht der Papierrollen ausreichen, um die Ware unbrauchbar zu machen. „Bei den hohen Geschwindigkeiten, mit denen das Papier durch die Druckmaschinen schießt, würde das Papier schon bei kleinsten Rissen im Gewebe sofort reißen“, erklärt er. Deswegen werden die Papierrollen mit einer Schutzhaut aus drei Schichten dickem Packpapier sowie runden Abdeckpappen an den Schmalseiten versehen geliefert. Papier ist also bei Weitem nicht immer geduldig.



Foto: Silvia Wawerka

▲ In den beiden Lagerhallen am Hafen hält Sperber massenweise Papierrollen unterschiedlicher Fabrikate vor.

Seit Mai laufen die Geschäfte wieder besser

Die Qualität der erbrachten Dienstleistung zahlt sich für Sperber in sehr langfristigen Kundenbeziehungen aus: Sowohl die Papierlieferanten als auch die Druckereien haben sich in den vergangenen Jahren kaum verändert. Probleme in der Branche spürt das Unternehmen dennoch, „und zwar von beiden Seiten“, räumt Fleischmann ein. Auf der einen Seite stehen die Verlage, die in vielen Fällen weniger Papier abnehmen, weil sie weniger verbrauchen. „Der Trend geht im Werbemarkt ganz klar hin zum Offsetdruck“, sagt Fleischmann. Gerade der Tiefdruck, der mit hohen Auflagen



Foto: Silvia Wawerka

▲ Beim Einladen der Papierrollen in den Lkw ist viel Fingerspitzengefühl nötig. Auch das Zeitungspapier für den Verlag Nürnberger Presse gelangt auf diesem Weg aus dem Hafen zur Druckerei in die Innenstadt.

erst richtig rentabel wird, habe derzeit zu kämpfen. „Der Kuchen wird nicht größer – und er wird gerade neu verteilt“, erläutert der Manager. Auf der anderen Seite geht es auch den Papierherstellern nicht gut. Diese versuchen wiederum, durch steigende Preise ihre Kosten in einem kleiner werdenden Markt zu decken – ein Teufelskreis.

Dennoch ist Fleischmann nicht pessimistisch: „Die Wirtschaftskrise hat den Papiermarkt mit Verspätung erfasst. Während wir zwischen Herbst 2009 und im April dieses Jahres teilweise Einbrüche um bis zu 25

Prozent verkraften mussten, läuft das Geschäft seit Mai wieder deutlich besser.“

Zudem erwirtschaftet Sperber über die Hälfte des Umsatzes von rund zwölf Millionen Euro mit den Dienstleistungen im Entsorgungsbereich. „Egal, ob Bauschutt oder chemische Abfälle – wir entsorgen alles“, verrät Fleischmann. 30 Spezial-Lkws sind jeden Tag in Nürnberg und Umgebung im Einsatz und sammeln wiederverwertbare oder zu entsorgende Materialien ein. Darüber hinaus verfügt Sperber über 4.000 Container unterschiedlicher Größen, die auch ausgefallenen Kundenanforderungen gerecht werden. ■

GLEICH VIEL BIER BEI HALBER WEGSTRECKE

Pilotprojekt in Nürnberg soll Getränkeversorgung der Gaststätten verbessern

Foto: Silvia Wawarita



▲ Kneipen, wie das „Mono“ in der Klaragasse, werden derzeit von den Bierbrauern – hier Sebastian Köhler von der Gostenhofer Schanzenbräu – oft direkt beliefert. Ein neues Modellprojekt soll jetzt die „Bierlogistik“ der Frankenmetropole revolutionieren.

Mehr Warentransport auf weniger Fahrten – auch das ist Logistik! Ein spannendes Pilotprojekt der Georg-Simon-Ohm-Hochschule aus Nürnberg zeigt, wie es funktioniert.

Bier ist schlecht für die Umwelt. Sogar Gerstensaft aus ökologischem Anbau schneidet in der Abgasbilanz in einem entscheidenden Punkt schlecht ab: Es muss von A nach B transportiert werden, also von der Brauerei zum Beispiel in ein Gasthaus.

Nun ließe sich überspitzt formulieren: Wer die Umwelt liebt, trinkt kein Bier mehr im Gasthaus – und auch keine Cola – und erspart Mutter Natur die vielen Getränke-Lieferwägen in der Innenstadt. Doch hier kommt Professor Ralf Bogdanski ins Spiel. Dem gebürtigen Berliner darf man getrost eine gewisse Leidenschaft für die fränkische Braukunst unterstellen.

Der Experte hat seinem logistischen Pilotprojekt der Georg-Simon-Ohm-Hochschule nämlich folgenden Ansatz zugrunde gelegt: „Wir wollen eine Suffizienzstrategie fahren und dieselbe Dienstleistung mit weniger Aufwand erreichen“, sagt Bogdanski. Auf gut Deutsch heißt das: Die Biermenge bleibt – es fahren nur weniger Laster. Wie soll das funktionieren?

„Momentan haben wir die Situation, dass jeder Getränkegroßhändler seine Kunden mit dem Lieferwa-

gen abklappert. Da sind oft nicht optimal ausgelastete Fahrzeuge unterwegs“, erläutert Bogdanski. Den „Bierkutschern“ selbst sei aufgefallen, „dass sie sich in der Fußgängerzone regelmäßig gegenseitig den Platz verstellen.“

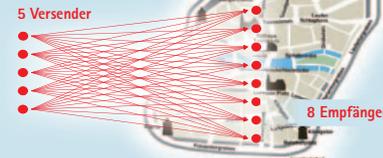
Deswegen war es für den promovierten Ingenieur, der seit 2008 im Fachausschuss Verkehr der IHK Nürnberg für Mittelfranken tätig ist, nicht sonderlich schwer, drei Platzhirsche der regionalen Getränkebranche zusammenzubringen: Die Firmen Karas aus Nürnberg, Ziegler aus Ottensoos und Madla aus Schwabach sind – ebenso wie die beteiligte Brauerei Lammsbräu aus Neumarkt – allesamt im mittelständischen Bereich angesiedelt. Für Bogdanski ist dies ein entscheidendes Merkmal: „Wenn man Firmen von einer weitreichenden Kooperation überzeugen möchte, sind die in der Regel flacheren Firmenhierarchien bei einem Mittelständler sehr von Vorteil.“ Umso mehr freute es den Logistikfachmann, auch die regionale Niederlassung des Getränkekonzerns Coca-Cola Deutschland für das Pilotprojekt gewinnen zu können.

Dessen Grundzüge hören sich zunächst einmal ganz simpel an: Statt jeden Lieferanten einzeln zu den Empfängern zu schicken, wird im Bereich der Nürnberger Innenstadt ein sogenanntes Cross-Dock errichtet. Diesen Umschlagplatz fahren die Getränke-lieferanten an, um ihre Ladungen miteinander abzu-

Projekthinhalte und Projektziele

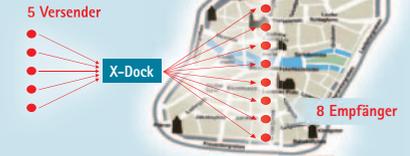
Methode: Einsatz von Tourenplanungssoftware und Crossdocking auf einem altstadtnahen Umschlagplatz. Die Bereitstellung der dazu notwendigen Liegenschaft erfolgt durch die Stadt Nürnberg.

ISTZUSTAND EXEMPLARISCH



Direkte Belieferung: $5 \times 8 = 40$ Lieferbeziehungen

SOLLZUSTAND EXEMPLARISCH



X-Dock: altstadtnaher Umschlagplatz, softwaregestützte Tourenplanung

Belieferung mit x-Dock: $5 + 8 = 13$ Lieferbeziehungen
▶ Bündelungseffekt!!! ▶ Reduktion auf 32%

Quelle: Ohm-Kompetenzzentrum Logistik

▲ Die große Anzahl der heutigen Lieferbeziehungen wird in dem Projekt von Professor Ralf Bogdanski durch das Zwischenlager (Cross-Dock) deutlich reduziert.

stimmen. Von hier gehen also nur voll ausgelastete Lkws mit genau definierter Beladung zu den Abnehmern.

In der Simulation kommt Bogdanski rechnerisch so auf eine Reduzierung der Fahrleistung in der Getränke-logistik von fast 70 Prozent. In der Praxis hält der Experte den Wegfall von jedem zweiten bisher gefahrenen Kilometer für machbar – insgesamt also rund 150.000 Lkw-Kilometer im Jahr. Allein durch die logistische Optimierung dieser „Bierwege“ ließen sich laut der Projektstudie jährlich rund 185 Tonnen CO₂, 790 Kilogramm Stickoxide und 18 Kilogramm Feinstaub vermeiden. Da ist es nur verständlich, dass Bogdanskis Vorhaben auch vom bayerischen Umweltministerium gefördert wird. Und auch das Umweltreferat der Stadt Nürnberg zählt zu den Projektpartnern und nahm die Maßnahme in den Luftreinhalteplan der Stadt Nürnberg auf.

Es ist vor allem der starke Zusammenhalt vor Ort, der Bogdanski optimistisch für die Zukunft stimmt. Es herrsche allenthalben ein breiter Konsens, etwas verändern zu wollen, berichtet der Wissenschaftler, der sich seine logistischen Sporen in der regionalen Wirtschaft unter anderem bei Diehl und MAN erwarb. So seien nicht nur die Getränkelieferanten selbst sehr aufgeschlossen, untereinander die erforderlichen Datenströme abzugleichen. Auch unter den Gremien der

Hochschule, der IHK und der Kommune funktioniere die Zusammenarbeit ausgezeichnet.

Derzeit ist das Team des Pilotprojektes mit der Abstimmung der Software der einzelnen Unternehmen beschäftigt. Dieses schwierige Unterfangen ist die Grundlage dafür, dass später einmal die Getränkelieferanten untereinander ihre Dienstleistungen korrekt abrechnen können: Schließlich fährt auch ein Karas nicht umsonst die Ware vom Ziegler.

Wenn die Tests dieser Auftragsabwicklung ab August rund laufen, könnte das Cross-Dock ab Neujahr 2011 in Betrieb gehen. Was dafür derzeit freilich noch fehlt, ist eine passende Logistikimmobilie zwischen Ring und Altstadt. „Die Stadt hat den Zeitplan des Projekts als ‚sportlich, aber machbar‘ bezeichnet“, schmunzelt Bogdanski.

Rollen die Bierkutschen erst einmal erfolgreich über das zukünftige Cross-Dock, wird man Erweiterungen des Konzepts prüfen. Ansätze dafür gibt es genug: „Man könnte dem zentralen Umschlagplatz noch weitere, kleinere Bündelungsknoten im Umland vorschalten und so die Warenströme weiter verbessern“, skizziert Bogdanski. Auch eine Einbeziehung weiterer Branchen in das Konzept hält er für grundsätzlich denkbar. Eines Tages könnten auch elektrogetriebene Fahrzeuge die Belieferung der Innenstadt vom Umschlagplatz aus übernehmen. ■

DIE ZUSTELL-ZUKUNFT HAT SCHON BEGONNEN

Der Paketdienst UPS testet in Nürnberg mit großem Erfolg ein Einsatzfahrzeug



Foto: Roland Fergler

▲ Eine große Hilfe war NZ-Redakteur Sebastian Linstädt (re.) dem routinierten UPS-Fahrer Gregor Ammon nicht. Der fand trotz seines temporeichen Jobs genug Zeit, die futuristische Steuerkonsole des Modec mit der Batterieanzeige zu erläutern.

Raucht nicht, lärmt nicht, stinkt nicht: Bei dem internationalen Paketversand UPS experimentiert man mit einem elektrisch betriebenen Zustellfahrzeug – mit großem Erfolg.

Es trinkt nicht, stinkt nicht und liebt den leisen Auftritt. Unbemerkt bleibt das Elektrofahrzeug des Lieferdienstes UPS (United Parcel Service), das seit Februar überwiegend in der Sebalds Altstadt seinen Dienst versieht, dennoch nicht. „Wie weit kommt man damit denn?“, fragt ein älterer Herr vor einer Brauerei in der Bergstraße skeptisch.

„Ist da kein Motor drin?“ oder „Sind Sie schon oft liegen geblieben?“ sind weitere Fragen, die Gregor Ammon (44) fast täglich hört. Mit Engelsgeduld gibt der

UPS-Mitarbeiter wieder und wieder dieselben Antworten: „Das Fahrzeug kommt bei normaler Witterung so etwa 100 Kilometer weit, meine Tour umfasst aber nur etwa 60 Kilometer – das reicht ganz locker.“ Über einen „Hilfsmotor“ verfügt das Modell des britischen Herstellers Modec nicht – es hat Ammon aber auch noch kein einziges Mal im Stich gelassen. „Ich bin von der Zuverlässigkeit sehr positiv überrascht“, gibt Ammon zu, der immerhin den Großteil seiner 19 Dienstjahre in den herkömmlichen Dieselmodellen gefahren ist.

Sein Arbeitsalltag hat sich durch die „elektrische Revolution“ allerdings kaum verändert: Er beginnt gegen halb neun im UPS-Stützpunkt im Nürnberger Hafen. Hier haben Teilzeitkräfte in den frühen Mor-

genstunden rund 40 der bekannten braunen Paketlieferungswagen mit Sendungen beladen. Der Innenraum des Lieferwagens ist in vier Sektionen unterteilt, in deren einzelnen Bereichen die Pakete streng systematisch angeordnet werden – eben wie es die später zu fahrende Route verlangt. In die vordersten der rutschfesten Regalfächer kommen die Express-Sendungen, die am Morgen als Erstes zugestellt werden müssen. Bevor der Fahrer die Tour beginnt, checkt er noch einmal die geladenen Sendungen durch – und los geht's.

Zwei Dinge fallen an Bord des Modec sofort auf: Das Fahrzeug gleitet fast lautlos dahin – trotz des respektablen Gewichtes von fast vier Tonnen, zu dem alleine die Lithium-Ionen-Akkus rund eine Tonne beisteuern. Nur beim Anfahren gibt der 102 PS starke Elektromotor, der bei einem Drehmoment von 3.000 Newtonmetern maximal 8.000 Umdrehungen schafft, ein moderates Surren von sich. Das spartanisch ausgestattete Cockpit wird neben dem Tachometer – das Modec schafft bis zu 80 Stundenkilometer – von einer digitalen Ladeanzeige für die Batterien dominiert.

Drückt Ammon bei dem automatikgetriebenen Fahrzeug auf das Gaspedal, schnellst links von der Anzeige ein roter Balken nach oben – bremst er ab, wächst hingegen rechts ein blauer Balken. „Die rote Anzeige steht für die Energie, die beim Fahren verbraucht wird, die blaue zeigt die beim Bremsen zurückgewonnene Energie“, erläutert Ammon.

Als das Fahrzeug gegen neun Uhr die Altstadt erreicht, ist man von dem angenehmen Dahingleiten fast ein wenig eingelullt. Doch jetzt beginnt Ammon mit der Zustellung der Express-Sendungen – und da herrscht hohes Tempo. Mit traumwandlerischer Sicherheit weiß der erfahrene UPS-Mann, wo sich

welches Paket im Fahrzeug befindet. Bei der Zustellung immer dabei: Der Scanner, ein etwa taschenbuchgroßer Computer, der den Strichcode auf dem Paket dem Empfänger zuordnen kann und gleichzeitig auch die Empfangsbestätigung aufnimmt. „Die Zentrale kann außerdem über Funkkontakt noch Adressen für eine Abholung rüberschicken“, erklärt Ammon. Und ist im nächsten Augenblick mit einem ausladenden Paket unter dem Arm verschwunden. Wie von Geisterhand verriegelt sich das Lieferfahrzeug selbst, wenn Ammon eine gewisse Entfernung überschreitet. Als er einige Augenblicke später wieder am Fahrzeug auftaucht, berührt er mit einem Armband am rechten Handgelenk einen Sensor außen am Fahrzeug – und die Tür entriegelt sich. „Mitten in der Fußgängerzone sind Expressdienste schon Opfer von Gelegenheitsdieben geworden“, erklärt Ammon kopfschüttelnd. Diese wirkungsvolle Schutzmaßnahme ist bei allen moderneren UPS-Fahrzeugen mittlerweile Standard.

Und schon geht es weiter zum nächsten Kunden. Zehn Zulieferstopps in weniger als einer halben Stunde – Ämter, die Uni, diverse Läden und Praxen, aber auch Privatpersonen erhalten ihre Ware von Ammon ausgehändigt. „Das unterscheidet sich von Tag zu Tag ziemlich. Mal ist viel Expressgut dabei, mal viele Privatsendungen, mal häufen sich Pakete per Nachnahme“, sagt Ammon. Bis nachmittags gegen halb drei hat er rund 110 Zulieferstopps absolviert. Danach kommen noch einmal zwischen 20 und 30 Abholungen dazu.

Für die Tour durch die Altstadt, rund um die Burg mit ihren oft sehr engen Gassen, ist das Modec neben seinen kompakten Maßen – knapp über sieben Meter Länge bei einer Breite von 2,2 Metern – noch aus





Foto: Roland Fengler

▲ Die Grundlage für eine schnelle Zustellung: Im Frachtraum der braunen Zustellfahrzeuge herrscht eiserne Disziplin. Die Sendungen werden vor Fahrtantritt im Stützpunkt nach Adressen in die leicht angeschragten Regale sortiert.

einem weiteren Grund besonders qualifiziert: „Der Wendekreis beträgt nur elf Meter“, schmunzelt Ammon und kurbelt knapp um eine scharfe Ecke.

Einziges Manko des E-Fahrzeugs ist die derzeit noch geringe Kapazität an Zuladung: Rund 1,5 Tonnen auf 16 Kubikmeter – das ist für einige Touren definitiv zu wenig, weiß Ammon aus Erfahrung. Dennoch ruht sein Blick liebevoll auf dem futuristischen Gefährt: „Sobald die die Technik so weit haben, dass man im privaten Bereich so 300 Kilometer weit kommt, lege ich mir ein E-Auto zu.“

Und wie sieht es in den kommenden Jahren mit noch mehr E-Mobilen bei UPS aus? Lars Purkarthofer, bei UPS Deutschland für Öffentlichkeitsarbeit zuständig, glaubt fest an die Zukunft der Technologie: „Wir haben in ganz Deutschland über 3.500 Fahrzeuge – es gibt kaum einen alternativen Antrieb, der da nicht mit

dabei ist“, sagt der Sprecher. Das Nürnberger E-Mobil ist eines von insgesamt sechs, die UPS in Deutschland im Arbeitsalltag testet. „Vor allem auch die Ladezeit von drei bis vier Stunden und die unproblematische Verfügbarkeit des ‚Treibstoffs‘ sprechen für das ‚Modec‘“, sagt Purkarthofer.

Problematisch ist im Augenblick noch der Preis, der mit 85.000 Euro rund das Doppelte eines normalen Dieselfahrzeugs beträgt. „Derzeit ist deswegen eine Ausweitung der Flotte mit E-Fahrzeugen auf breiter Ebene nicht wirtschaftlich“, bedauert Purkarthofer.

Allerdings rechnet er fest damit, dass sich die Kosten in den kommenden zehn Jahren mit zunehmendem Know-how in der Akkutechnik positiv entwickeln werden. Gut möglich also, dass die leisen braunen Mobile in naher Zukunft aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken sind.

Nürnberger Stützpunkt ist ein Hauptknotenpunkt Das Herz schlägt im Hafen

Der Nürnberger UPS-Stützpunkt unterteilt sich in zwei große Bereiche: Den Zustellbereich, in dem die Zustellfahrzeuge mit Sendungen beladen werden und die Sendungen der Kunden nach Abschluss der Abholrunde wieder anliefern. Und eine große Umschlagbasis, in der Sendungen aus anderen Städten für andere Städte neu auf Container verteilt werden. Eine solche Umschlagbasis heißt bei UPS „Hub“ (englisch für Nabe), erklärt Marc Zanner, in Nürnberg Niederlassungsleiter des Zustellbereichs.

„Natürlich sind diese beiden Bereiche rund um die Uhr miteinander verzahnt“, sagt Zanner weiter, während er an den mehrere Hundert Meter langen Förderbändern entlanggeht. Für den Laien scheint es unvorstellbar, dass ein einzelner Mensch den Überblick haben soll über all die Pakete, die sich auf mehreren Stockwerken in unterschiedliche Richtungen bewegen.

Ohne qualifiziertes Personal ginge bei UPS in der Koblenzer Straße gar nichts: Da ist zum Beispiel der Supervisor, der sämtliche Abläufe, Ladeterminals und Lastwagen auf dem Gelände im Blick behält und koordiniert. Oder die Sortierer an den Bändern, die am Herzstück der Sortieranlage, dem sogenannten „Primary“, in sechs verschiedene Richtungen die einlaufenden Sendungen verteilen.

Insgesamt finden drei große Sortierungen statt, erklärt Zanner. Die „Preload“, bei der die Zulieferfahrzeuge frühmorgens beladen werden. Die „Twilight“-Schicht beginnt gegen 16.30 Uhr. Hier werden sowohl Container als auch die Zustellfahrzeuge entladen und zu neuen Lieferungen zusammengestellt, die das Hub gegen 21 Uhr verlassen. Die „Midnight“-Schicht wickelt ab 22.30 Uhr noch einmal rund dreieinhalb Stunden lang Fracht ab. Insgesamt werden täglich rund 250 Container umgeschlagen.

Die Sortierkapazität der Anlage liegt bei über 15.000 Sendungen in der Stunde, sagt Zanner. Nürnberg ist

der zweitgrößte Knotenpunkt des Konzerns in Süddeutschland. Eine Sendung am nächsten Tag um neun Uhr in New York? „Überhaupt kein Problem“, versichert Zanner schmunzelnd. „Schließlich ist UPS auch die neuntgrößte Airline der Welt.“

United Parcel Service in Zahlen

■ UPS International

Gründung 1907 in Seattle als Fahrradkurierdienst, heute weltgrößter Paketdienst mit über 1.800 Niederlassungen in mehr als 200 Ländern. UPS stellt täglich 15,1 Millionen Sendungen zu. Mitarbeiterzahl weltweit 408.000 (davon 340.000 allein in den USA); Gesamtumsatz 2009: 45,3 Milliarden US-Dollar (rund 31,7 Milliarden Euro) bei rund 3,8 Milliarden Sendungen.

■ UPS in Deutschland

Markteintritt 1976, heute 200 Servicestellen und 89 Betriebsniederlassungen mit rund 1.400 Mitarbeitern, rund 3.500 Fahrzeuge in der Flotte. Der Flughafen Köln-Bonn ist zentrales Luftdrehkreuz für UPS in Europa.

■ UPS in Nürnberg

Seit 1979, jetziger Standort seit 1992, zweitgrößter HUB in Süddeutschland mit einer Hallenfläche von 12.500 Quadratmetern. Die Sortieranlage (geschätzte Bandlänge: 1,1 Kilometer) sortiert über 15.000 Sendungen pro Stunde. Insgesamt arbeiten rund 600 Mitarbeiter bei UPS Nürnberg, 2,4 Millionen Kundenkontakte; täglicher Umschlag: Rund 250 Containerladungen.

PANALPINA WILL ALS PREMIUMPARTNER PUNKTEN

Logistiker feilen an der Optimierung der Lieferketten



Der Logistikspezialist Panalpina ist seit 1961 in Nürnberg vertreten. Ein Blick hinter die Kulissen bei der regionalen Niederlassung eines Global Players.

Die Aufgabe eines modernen Logistikunternehmens ist nicht länger nur die Waren von A nach B zu schaffen.“ Der Zeigefinger von Anibal da Silva, Niederlassungsleiter der Panalpina Welttransport GmbH (Deutschland) in Nürnberg, wandert von Franken nach Fernost und verhartet: „Die wahre Herausforderung liegt heute darin, die Kunden richtig zu beraten.“

Die Flugrouten, Schifffahrtlinien, Zwischenlager und Verteilungsknoten, die Panalpina auf diesem Planeten im Angebot hat, sind unzählig – doch in der Praxis gehe es eben genau darum, für jede neue Aufgabe eine passgenaue Lösung zu finden, erklärt da Silva.

Panalpina ist seit jeher stark in die Transportlogistik, also den Transport fertiger Waren, involviert. In letzter Zeit werde aber das sogenannte Order Management im Rahmen der Lieferkettenoptimierung immer wichtiger, erläutert Prokurist und Exportfachmann Wolfgang Neumann: Darunter versteht man die Dienstleistung, für einen Produzenten sämtliche Bestellungen und Lieferungen zu koordinieren. Die Bereitschaft der Unternehmen, den Experten von Panalpina diese sensiblen Bereiche vollständig zu überlassen, nehme immer mehr zu.

Die Bedeutung kompetenter Beratung zeigt Neumann anhand eines Beispiels aus dem High-Tech-Bereich: Wenn hochpreisige Unterhaltungselektronik oder PCs vierzig Tage lang mit dem Schiff um die Welt gehen, sei das zwar von den Transportkosten betrachtet günstig. Aber für das Unternehmen bedeute dies auch, das Kapital für denselben Zeitraum auf den Wellen gebunden zu wissen. Er rate deshalb in diesem Fall zu der zwar teureren Luftfracht, die es aber dem Kunden ermögliche, die Ware bereits zwei Tage später in den Läden stehen zu haben und zu verkaufen.

„Dennoch werden wir oft zu spät ins Boot geholt“, sagt Neumann. Wenn etwa die Bänder in der Produk-



Foto: Panalpina

▲ 10.000 Quadratmeter Lagerfläche mit Hochregalen stehen bei Panalpina im Nürnberger Hafengebiet derzeit zur Verfügung.

tion erst mal aufgrund von Ersatzteilmangel stehen, wird es schnell richtig teuer. „Im absoluten Notfall nimmt ein Personenkurier ein Ersatzteil in die Aktentasche und sitzt noch am selben Tag im Flieger.“ Ist ein Materialengpass – etwa im Automobilbereich – für die Fachleute von Panalpina hingegen absehbar, lassen sich laut Neumann rechtzeitig diverse Stellschrauben drehen: „Wir können dem Kunden zum Beispiel nahelegen, die Ware zu splitten: Aus 100.000 Schrauben in Seefracht werden dann eben 20.000 herausgenommen und schon mal per Luftfracht zum Abnehmer geschickt, damit die Produktion sichergestellt ist.“

Für da Silva ist das eigentliche Ziel seiner Niederlassung, die Abläufe langfristig so zu verfeinern, dass erst gar keine Versorgungslücken auftauchen können: „Früher hat man von Luft- und Seefracht gesprochen – heute spricht man von Haus-zu-Haus-Konzepten.“ Diese Konzepte sehen immer häufiger auch umweltschonende Aspekte vor. Unter dem Schlagwort der „Green Logistic“ finden sich bei Panalpina Angebote, die unter anderem darauf abzielen, die benötigten Lagerkapazitäten auf ein Minimum zu reduzieren. „Wenn wir weniger halbvolle Lastwagen auf der Straße haben, ist das ja nicht nur für die Umwelt gut“, sagt Neumann. Auch die Kosten für die Kun-



Foto: Panalpina

▲ 46 Tore für den weltweiten Handel auf sechs Kontinenten – doch so ruhig wie auf diesem Foto geht es bei Panalpina selten zu.

den sinken. Nach eigenen Angaben erfüllt Panalpina als erstes Logistikunternehmen weltweit die Zertifizierung nach dem Standard „Iso 14001“. Mit den umweltfreundlichen Logistikkonzepten zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes gehen bei Panalpina dabei auch spezielle Schulungen für die Mitarbeiter einher. Auch der 2008 bezogene Neubau der Nürnberger Niederlassung am Kanal wird vollständig mittels Geothermie beheizt.

Diese zukunftsorientierte Firmenphilosophie stoße bei den Geschäftspartnern auf zunehmend positive Resonanz, sind da Silva und Neumann überzeugt. Während Panalpina weltweit praktisch alles außer Lebensmittel bewegt, ist der Standort Nürnberg nach wie vor ein Drehkreuz für die Spielwarenindustrie. „Es gibt noch eine ganze Reihe Hersteller, die hier in der Region produzieren“, sagt da Silva. Von deren kontinuierlichem Wachstum habe auch der Logistikpartner Panalpina profitiert.

„Gerade die Krise 2009 hat uns einmal mehr gezeigt, wie wichtig es ist, sich breit aufzustellen“, sagt da Silva. Trotz gewisser Einbußen bei den Automobilzulieferern sei Panalpina gut durch die Krise gekommen: Die Firma am Kanal kam ohne Kurzarbeit aus und stockte personell sogar leicht auf. ■

Panalpina in Fakten und Zahlen

Der mit 500 Niederlassungen in 80 Ländern weltweit tätige Logistikkonzern Panalpina mit Hauptsitz in der Schweiz erzielte im Geschäftsjahr 2009 einen Nettoumsatz von 5,9 Milliarden Schweizer Franken (rund 4,1 Milliarden Euro) und einen Reingewinn von rund zehn Millionen CHF (knapp sieben Millionen Euro). Als Hauptgeschäftsbereiche gibt Panalpina Luftfracht (45 Prozent), Seefracht (40 Prozent) und Lieferkettenmanagement (15 Prozent) an. Auf die 1961 gegründete Niederlassung in Nürnberg entfielen zuletzt 123,7 Millionen Euro Umsatz. Bei einer Lagerfläche von aktuell 10.000 Quadratmetern wurden alleine im Luftfrachtbereich rund 30.000 Tonnen bewegt. Die Niederlassung beschäftigt 251 Mitarbeiter, davon 31 Auszubildende. Das hier ansässige EDV-Entwicklungszentrum Rechenzentrum beschäftigt weitere 41 Mitarbeiter.

NÜRNBERG STACH MÜNCHEN AUS

Hoffmann-Chef Bert Bleicher erläutert die Stärken des Standorts



Unmittelbar vor der Wirtschaftskrise investierte die Hoffmann Group in den Standort Nürnberg – aus Sicht des Geschäftsführers bis heute ein voller Erfolg.

Bert Bleicher, seit 1996 geschäftsführender Gesellschafter der Hoffmann Holding, erläuterte im Gespräch mit der NZ die Hintergründe für die Entscheidung, ausgerechnet im Krisenjahr 2008 in Nürnberg einen neuen Standort zu eröffnen.

■ Wie hat sich das Geschäft mit der neuen Logistikhalle in der Nürnberger Sigmundstraße entwickelt?

■ Wir sind mehr als zufrieden. Der Ausbau unserer Logistik ist unter der Vorgabe erfolgt, Europas größte und modernste Werkzeuglogistik zu werden. Der Warenausgang konnte seit Eröffnung um 30 Prozent auf täglich mehr als 30.000 Positionen erhöht werden. Das Logistic-Center nimmt seine Rolle als zentrale Drehscheibe für die Belieferung unserer Endkunden in ganz Europa voll wahr und beliefert darüber hinaus auch außereuropäische Kunden.

■ Was gab den Ausschlag für den Standort Nürnberg?

■ Für uns kamen nur München und Nürnberg in Frage. An beiden Standorten waren bereits leistungsfähige Logistikzentren vorhanden; in München unmittelbar an die Zentrale angeschlossen. Die Entscheidung fiel klar zugunsten von Nürnberg aus.

■ Warum?

■ Ausschlaggebend für den Bau des Logistic-Centers in Nürnberg waren zuvor erworbene angrenzende Grundstücke sowie die optimale Infrastruktur, die Nürnberg als europäischer Knotenpunkt in der Logistik bietet. Dadurch ergeben sich optimale Anfahrtswege und Lieferzeiten. Für uns waren und sind das unabdingbare Voraussetzungen, um unsere Lieferfähigkeit von 99 Prozent innerhalb 24 Stunden in Deutschland und 48 Stunden europaweit sichern zu können. Zudem sind wichtige Logistik-Dienstleister hier ansässig. Wir konnten vom Know-how dieser Fachspezialisten profitieren.



Foto: Hoffmann Group

▲ Bert Bleicher, Geschäftsführer der Hoffmann Holding.

■ Wie ist Hoffmann insgesamt durch die Krise gekommen? Wie hat sich die Krise auf den Nürnberger Standort ausgewirkt?

■ Wir mussten 2009 einen massiven Umsatzrückgang hinnehmen, waren aber deutlich besser als der Branchendurchschnitt. Seit Februar 2010 spüren wir eine deutliche Erholung, was sich natürlich auch stark auf die Logistik auswirkt. Während der ganzen Laufzeit seit Eröffnung des Logistic-Centers hatten wir hier – auch durch Verlagerung von Kapazitäten aus München nach Nürnberg – eine gute Auslastung, somit keine Kurzarbeit oder Entlassungen. Im Gegenteil: Wir konnten



Foto: Hoffmann Group

▲ Mitarbeiter von Hoffmann in der Nürnberger Niederlassung kommissionieren Kleinteile zur Versendung.

im Rahmen des konjunkturellen Aufschwungs unsere Mannschaft um 15 Mitarbeiter erhöhen und suchen weiter qualifiziertes Personal.

■ Im Mai 2009 stellten Sie einen Umsatzrückgang von bis zu 20 Prozent in Aussicht. Ist es wirklich so gekommen? Mit welcher Umsatzentwicklung rechnen Sie im laufenden Jahr?

■ Die Entwicklung war sogar noch schlechter als erwartet. Wir mussten 2009 einen Umsatzrückgang von 32 Prozent hinnehmen, erzielten aber trotzdem ein positives Ergebnis. Seit Februar 2010 können wir eine anhaltende Erholung auf breiter Front beim Auftragsein-

gang verzeichnen. Wir planen mittlerweile mit einem Umsatzplus gegenüber dem Vorjahr von 15 Prozent. Den Monat Mai konnten wir sogar mit einem Plus von über 30 Prozent abschließen.

■ Wie reagiert Hoffmann auf schwankende Nachfrage? Mit Leiharbeitern?

■ Wir arbeiten vorwiegend mit Stammarbeitern, da wir Stabilität und Erfahrung in allen Prozessen benötigen. Das können sie mit wechselnden Leiharbeitern nur schwer erreichen. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass wir aufgrund unseres Rufs unkompliziert und rasch qualifizierte Mitarbeiter finden können. Das

Unternehmen und die Mitarbeiter profitieren von flexiblen Arbeitszeitkonten. Wir sind es gewohnt, einen stark schwankenden Auftragseingang kurzfristig auszugleichen.

■ Wohin gehen bei einem Logistikspezialisten wie Hoffmann die Trends? Ist beispielsweise die Einbindung von Funkchipsystemen wie RFID angedacht?

■ Unsere Nullfehler-Strategie erfordert eine permanente Optimierung der eingesetzten Technologien und Konzepte. Wir haben gerade ein neues Projekt in Erprobung, welches deutliche Verbesserung bei der Großmengenkommissionierung erzielen soll. Die ersten Erfahrungen sind dabei durchaus verheißungsvoll. Mit RFID-Technologien haben wir uns ebenfalls befasst. Sie kommen für unser breit gefächertes Produktprogramm jedoch nicht in Frage, da ein schlüssiges Konzept für die Lieferketten nicht vorhanden ist.

■ Ist am Standort Nürnberg noch weiteres Engagement seitens Hoffmann geplant?

■ Das Logistic-Center wird weiter wachsen. Wir werden vorerst die bestehenden Logistikflächen noch stärker auslasten. Die vorhandenen Flächen und Anlagen erlauben eine Verdoppelung der Kapazitäten. Momentan haben wir für unsere Sortimentserweiterung im Bereich Arbeitsschutz einen zusätzlichen Platzbedarf. Und wir rechnen damit, noch dieses Jahr bis zu 15 weitere Mitarbeiter einzustellen. ■

Hoffmann Group in Zahlen und Fakten

■ Hoffmann international

Die Hoffmann Group mit Sitz in München ist ein international tätiger Anbieter für Qualitätswerkzeuge, der insgesamt rund 2.000 Mitarbeiter beschäftigt. Im Geschäftsjahr 2009 wurde ein Umsatz von 563,91 Millionen Euro erzielt. Zum Sortiment gehören über 50.000 Artikel, unter anderem aus den Bereichen Zerspanungstechnik, Spanntechnik, Messtechnik und Betriebseinrichtungen. Hoffmann garantiert eine TÜV-zertifizierte Lieferfähigkeit von über 99 Prozent innerhalb 24 Stunden in Deutschland und 48 Stunden in Europa. Zuletzt wurden Niederlassungen in Spanien, Rumänien und Ungarn eröffnet. Hoffmann verfügt weltweit derzeit über 25 Standorte.

■ Hoffmann in Nürnberg

Die 30.000 Quadratmeter große Logistikhalle in Nürnberg verzeichnet am Tag zwischen 60 und 80 Tonnen Wareneingang. Beim Wareneingang verzeichnete Hoffmann zuletzt rund 30.000 Positionen täglich. In Nürnberg arbeiten etwas über 300 Mitarbeiter, die 2009 einen Umsatz von rund 86 Millionen Euro generierten.



Foto: Hagen Gerullis

▲ Der Arbeitsplatz eines Operators der Verkehrs- und Betriebszentrale: Auf vier von fünf Bildschirmen lassen sich unterschiedliche Daten abrufen. Der Touchscreen in der Mitte des Arbeitsbereiches steuert die Funktionen der 14 Quadratmeter großen Multivisionwand im Hintergrund.

Moderne Autobahnen sind intelligenter als man denkt: In der Verkehrs- und Betriebszentrale der Autobahndirektion Nordbayern kann man sich davon überzeugen.

Können Straßen denken und fühlen? Die Autobahnen in Nordbayern sind nahe dran. Davon überzeugt im Verkehrs- und Betriebszentrum (VBZ) der Autobahndirektion Nordbayern in Fischbach – direkt neben der A9 – ein riesiger Bildschirm. Diese 14 Quadratmeter große „Multivisionwand“ hat es in sich: Sie besteht aus 18 einzelnen Bildschirmen in Rückprojektions-Bauweise, kostete rund 350.000 Euro und kann eine Vielzahl von Informationen gleichzeitig darstellen:

Während sich im unteren Bereich die Videoüberwachung der vier Tunnel im Zuständigkeitsbereich abspielt, dominiert in der Mitte des Riesenschirms eine Übersichtskarte der Autobahnen Nordbayerns. Diese wird flankiert von zahllosen Zusatzinformationen und Tabellen, die den Laien auf den ersten Blick heillos überfordern.

Das speziell ausgebildete Bedienpersonal in der Zentrale aber kann so in Sekundenschnelle nicht nur auf die wichtigen Informationen zugreifen, sondern auch die Anordnung der Multivisionwand den Erfordernissen anpassen. Was aber hat all dies nun mit der angeblichen Intelligenz der Autobahn zu tun? Die ▶

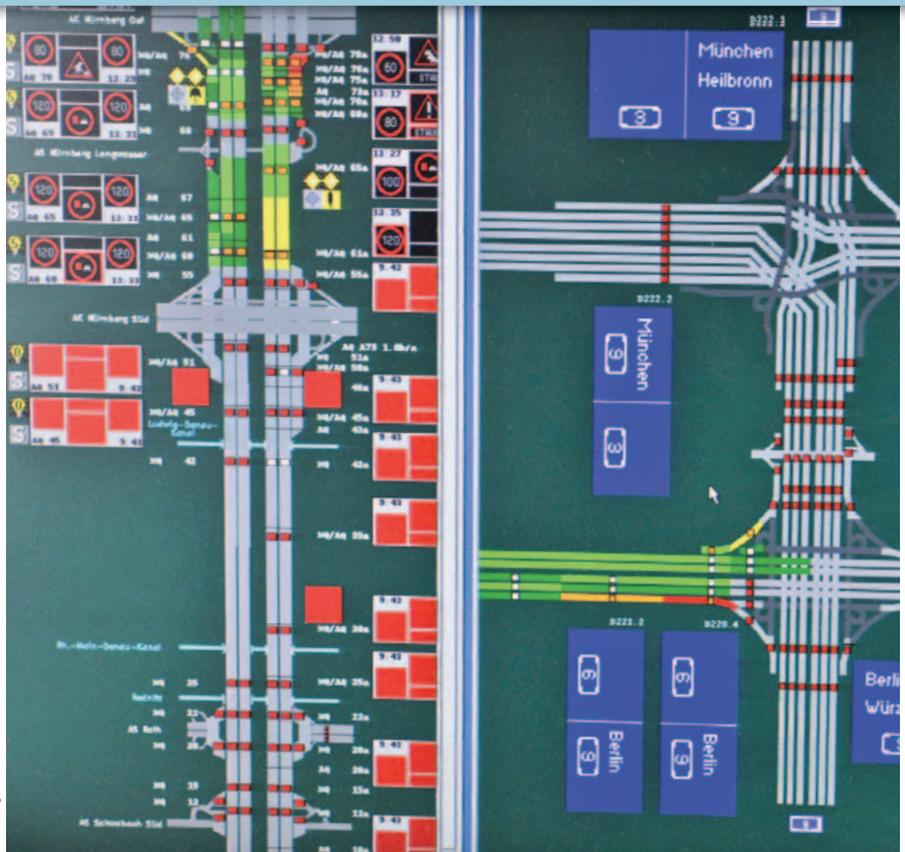


Foto: Hagen Grevillis

▲ So sieht ein Autobahnkreuz samt relevanten Informationen in einer der Ansichten im VBZ aus.

Fernstraßen regulieren sich von allein, wie ein Beispiel zeigt: Mit einem gellenden Warnton werden die „Operators“, von denen immer mindestens zwei in der Zentrale Dienst haben, auf einen Rückstau in der sogenannten Einhausung bei Hösbach, die aus Lärmschutzgründen unweit von Aschaffenburg errichtet wurde, aufmerksam gemacht.

Mit ein paar Mausklicks und Fingerbewegungen auf einem Touchscreen kann der Operator sofort die In-

nenansicht der Einhausung vergrößern, eine der zahlreichen Kameras im Außenbereich abrufen und gleichzeitig auch noch eine schematische Darstellung der Engstelle mitsamt dem Stau und sogar der Anzahl der Fahrzeuge auf der Wand abbilden. Diese Daten sammeln zahllose Kontaktschleifen ein, die auf den Autobahnen verteilt sind, und übermitteln sie permanent in das VBZ. Dort werden aus den Datenpaketen Minute für Minute exakte Darstellungen der Verkehrssituation auf den Straßen errechnet. Besonders im Blickfeld

sind dabei, wegen des erhöhten Gefahrenpotenzials, die Tunnel und Einhausungen – hier gibt es ganz besonders viele Kameras und Sensoren.

Die Videobilder zeigen nun, wie der Verkehr auf der A3 unmittelbar vor der Einhausung komplett gestoppt wird. Einen Bildschirm weiter kann man – praktisch aus der Vogelperspektive – verfolgen, wie sich eine rote Schlange in der Einhausung allmählich auflöst. Keine fünf Minuten später erkennt das System selbstständig, dass sich der Stau im Inneren aufgelöst hat und gibt die Strecke wieder frei – bei einer auf 60 Stundenkilometer beschränkten Höchstgeschwindigkeit. Weitere fünf Minuten später fließt der Verkehr bereits wieder unbeeinträchtigt.

„Die theoretisch höchste Auslastung auf einer Autobahn erreicht man bei einer Geschwindigkeit von etwa 90 Stundenkilometern“, weiß Peter Ermer, Sachgebietsleiter der VBZ, aus Erfahrung. Bereits bei einer Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 lasse sich so mancher Stau vermeiden – auch wenn diese Maßnahme oft auf wenig Gegenliebe und Verständnis beim Autofahrer stoße. Doch Emers Aufgabe ist es, zusammen mit seinen 43 Mitarbeitern in der VBZ dafür zu sorgen, dass der Verkehr möglichst im Fluss bleibt.

Das Problem dabei: Das Verkehrsaufkommen nimmt stetig zu, vor allem auch im Güterverkehr ist mit immer stärkeren Belastungen zu rechnen. Allein mit einem Ausbau der Autobahnen sei diesem Trend nicht beizukommen, erklärt Ermer. Deswegen wurden seit den 80er-Jahren erste Gehversuche mit der sogenannten Telematik gemacht – darunter verstehen Verkehrsexperten Informationsermittlung bei gleichzeitiger Informationsweitergabe.

Die typische Schilderbrücke über der Autobahn ist dafür ein Beispiel: Sie ermittelt einerseits die Verkehrsdichte und gibt diese Daten an die VBZ weiter, andererseits beeinflusst sie gegebenenfalls den Verkehr durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit oder Überholverbote. Eine Sonderform stellt die Freigabe des Standstreifens dar, wie es nördlich von Erlangen wäh-

rend der Hauptverkehrszeit praktiziert wird. Auch dies wird über die VBZ geregelt.

Neben diesen sogenannten Streckenbeeinflussungsanlagen gibt es auch noch die Netzbeeinflussungsanlagen. Sie sollen die Verkehrsströme über bestimmte Streckenabschnitte leiten. Digitale Anzeigen, die bereits auf der Autobahn auf Großereignisse wie Fußballspiele, Messen oder Festivals hinweisen, sind hierfür ein Beispiel (siehe Kasten).

„Im Bereich der Netzbeeinflussungsanlagen arbeiten wir Hand in Hand mit der Stadt Nürnberg, die an unser System nahtlos anschließt“, erläutert Ermer. Die intelligenten Straßen von heute leiten die Autos also nicht nur um Staus herum, sondern sogar bis auf den Parkplatz. □

Das „intelligente“ Autobahnnetz

Das Autobahnnetz von Nordbayern umfasst in beiden Fahrrichtungen jeweils 1.285 Kilometer. Netzbeeinflussungsanlagen sind auf rund 38 Prozent dieser Strecken gebaut, der Anteil mit Streckenbeeinflussung beträgt 8,7 Prozent. Das dynamische Verkehrsleitsystem (VLS), das Autofahrer auf Großveranstaltungen in Nürnberg leitet (Messe/Stadion/Arena) besteht aus 81 sogenannten dynamischen Wechselwegweisern auf den Autobahnen sowie 49 weiteren Wechselwegweisern im Stadtgebiet. Die Gesamtbaukosten des Projektes betragen 26,3 Millionen Euro. Es ging nach zweijähriger Bauzeit im März 2004 in Betrieb.



DIE INVASION DER INTELLIGENTEN ETIKETTEN

Das Fraunhofer IIS werkelt heute schon an den logistischen Lösungen für morgen



Foto: Harald Sippel

▲ Dieses futuristische Gebäude ist die sogenannte „anechoische Kammer“ – das hochmoderne Antennen-Messlabor beim Fraunhofer IIS in Tennenlohe. Die ringsum angebrachten Absorber aus Schaumstoff reduzieren unerwünschte Reflexionen praktisch vollständig. Damit werden exakte Messungen am Testgerät, das an der Vorrichtung in der Bildmitte befestigt wird, ermöglicht. Getestet werden hier nicht nur RFID-Komponenten, sondern auch wesentlich stärkere Antennen, zum Teil für die Raumfahrt.

Was wäre die Logistikbranche ohne ständige technische Neuerungen? Zwei Fachleute vom Fraunhofer IIS stellen neue Entwicklungen vor.

Der Strichcode war eine Revolution für die Logistikbranche. Jeder kennt ihn, er ist seit Jahren auf jeder Packung Milch, auf jeder Tafel Schokolade. Doch die nächste Revolution hat schon begonnen: Vier Buchstaben sind ihr Markenzeichen: RFID. Das bedeutet „Radio Frequency Identification“ und dahinter verbirgt sich eine Technik, die es ermöglicht, Objekten exakte Informationen zuzuordnen. Gut, das ging mit dem Strichcode auch. Doch Alexander Pflaum, der mit dem Erlanger Fraunhofer Institut für intelligente Schaltungen an vorderster Revolutionsfront forscht, weiß, warum die RFID-Technologie dem Strichcode haushoch überlegen ist: „Zunächst einmal lassen sich die auf dem RFID-Chip gespeicherten Daten verändern“, erläutert der Chef des Zentrums für intelligente Objekte – und zwar per Knopfdruck. Gerade im Logistikbereich ist

das eine echte Innovation: So lassen sich neben dem Eingang eines Paketes in ein Warenlager ganz flexibel auch dessen Gewicht, dessen Bestimmungsort und dessen Verweildauer speichern – und gegebenenfalls auch korrigieren. Das geht beim Strichcode nicht.

Ein weiteres Argument für die RFID-Technik ist, dass – anders als beim Scanner eines Strichcodes – keine freie Sicht zwischen dem Lesegerät und dem RFID-Etikett bestehen muss, um die Daten auszulesen. Sogar über eine Reichweite von bis zu zehn Metern können RFID-Signale empfangen werden. Und: Ein einzelnes Lesegerät kann eine ganze Palette mit verschiedenen Daten – oder den Inhalt eines Einkaufswagens im Supermarkt – auf einmal auslesen.

Doch wie funktioniert diese RFID-Technik überhaupt? „Zum einen gibt es den RFID-Transponder, der aus einem Chip zur Datenspeicherung und einer Antenne zur Übertragung besteht“, erklärt Josef Bernhard, der

bei Fraunhofer das Labor „Identifikation und Lokalisierung“ leitet. „Das Gegenstück dazu ist das Lesegerät, das die Anfrage an den Transponder richtet.“ Der besondere Witz bei den sogenannten passiven RFIDs ist, dass die Transponder dafür keine eigene Energiequelle besitzen müssen. Sie funken ihre Informationen also lediglich dann, wenn das Lesegerät eine Anfrage schickt. Parallel zur Datenabfrage werden die Transponder mit der Energie versorgt, die sie für die Antwort brauchen.

Dieses Konstruktionsdesign ermöglicht im Extremfall Transponder, die gerade noch so groß sind wie der Chip, der die Informationen trägt – also etwa stecknadelkopfgroß. Solche High-End-Transponder liegen preislich natürlich etwas über einfachen RFID-Lösungen im Folienformat zum Aufkleben. „Die Preisspanne liegt zwischen zehn Cent für diese sogenannten Smart-Labels bis hin zu Speziallösungen, die ganze Autolackierereien steuern können. Die kosten über hundert Euro“, sagt Pflaum. Auch die Größen reichen vom besagten Stecknadelkopf bis hin zur Zigarettenschachtelgröße.

Bei den Lesegeräten gibt es ebenso unterschiedliche Anforderungen: Manche Nutzer benötigen Leser im Handheld-Format, bei Logistikanwendungen kommen hauptsächlich leistungsstarke Scanner-Tore zum Einsatz. „Man muss immer ausloten, was der Kunde benötigt“, sagt Bernhard. Die Ware rollt durch und wird automatisch erfasst. „Grundsätzlich gilt: Je kleiner der RFID-Transponder, desto geringer die Reichweite.“ Mit leistungsstarken Scannern lassen sich Reichweitenverluste beim Transponder wieder ausgleichen – doch dann muss eben das ganze System so konfiguriert werden. „Es ist genau diese Flexibilität, die die ganze RFID-Technologie so interessant macht“, sagt Bernhard über sein Fachgebiet.

Die Labore von Fraunhofer sind nach wie vor erste Wahl für Ansprechpartner aus der Wirtschaft, die spezielle Lösungen benötigen. So entwickelt die Deutsche Lufthansa Logistik gemeinsam mit dem Fraunhofer IIS und weiteren Industriepartnern ein RFID-System, das die Wartungsarbeiten an der Flugzeugflotte revoluti-

onieren wird: Bis zu 3.000 austauschbare Ersatzteile sollen mittel- bis langfristig in jedem Flugzeug und in den Lagern weltweit mit Transpondern versehen werden, die Wartungsdaten und weitere Informationen speichern. Muss nun bei einer Maschine ein Teil ausgetauscht werden, hat die den RFID-Daten hinterlegte Datenbank sofort das optimal verfügbare Ersatzteil parat. „Hier geht es vor allem um schnelle Verfügbarkeit“, erklärt Pflaum. Auch aus den Lieferketten der Automobilzulieferer sind die RFID-Transponder nicht mehr wegzudenken und garantieren eine schnelle Teilverzorgung.

RFID wird sich im Laufe der Zeit in fast allen Branchen durchsetzen, sind Pflaum und Bernhard überzeugt. „Die Vorteile für die Logistikbranche liegen klar auf der Hand“, sagt Pflaum. „Man kann kostengünstig mehr Warenströme in kürzerer Zeit koordinieren.“ Ein Problem sieht der Experte allerdings nach wie vor: „So lange eben nicht geschlossen alle Logistikbetriebe mit RFID arbeiten, klaffen immer noch Lücken, die in der Regel mit herkömmlichen Strichcodes überbrückt werden müssen – und das verursacht Mehrkosten.“

Doch auch jenseits der Logistikbranche sehen die Fraunhofer-Spezialisten durchaus Potenzial. „Mittels RFID könnte sich jedes Handy in eine Kreditkarte verwandeln“, erläutert Bernhard. Diese Technologie ist in Japan bereits seit Jahren verbreitet. Auch in Europa wäre es ein Leichtes, die Mobiltelefone damit auszustatten – doch es mangelt derzeit noch an Serviceangeboten. Auch Supermärkte wird die Technik demnächst erobern: „Sobald die Entwicklung von leitfähigen Kunststoffen etwas weiter gediehen ist, werden RFID-Chips auf dieser Basis noch einmal deutlich günstiger – und vermutlich in jede Getränkeflasche verbaut“, glaubt Pflaum.

„In der Zukunft werden Gegenstände immer intelligenter und in der Lage sein, untereinander zu kommunizieren“, skizziert Pflaum die kommenden zehn Jahre. An dieser Zukunftstechnologie forschen die Fraunhofer-Leute schon heute – Tag für Tag. ■

BEI DER GEIS-GRUPPE IST IMMER INVENTUR

Neben dem Speditionsgeschäft gewinnt die Kontraktlogistik zunehmend an Bedeutung



Foto: Geis

▲ In diesem Speziallager werden einzelne Behälter mit Aufträgen „verheiratet“. Jeder Behälter „weib“ über einen Barcode, mit welchen Einzelteilen er bestückt werden muss, und wird an den entsprechenden Stellen im Lager ausgeschleust.

Von den Anfängen mit einem Holzvergaser-Lastwagen nach dem Krieg bis zu einem modernen Logistikanbieter musste die Geis-Gruppe sich laufend weiterentwickeln.

Als Hans Geis im Jahr 1948 den Grundstein für die Geis-Gruppe legte, handelte er – wenn auch vielleicht nicht ganz freiwillig – bereits als Bio-Pionier: Das Rückgrat des damaligen Fuhrunternehmens mit Sitz im oberfränkischen Bad Neustadt war nämlich ein betagter Lastkraftwagen aus Armeebeständen mit einem Holzvergaser.

Das Holzgas, mit dem während und nach dem Zweiten Weltkrieg eine Zeit lang Motoren angetrieben wurden, erwies sich in jedem Fall nicht als Holzweg: Bereits in den 50er-Jahren kaufte Firmengründer Geis kräftig moderne Lkw nach und gründete 1959 die erste Niederlassung in Nürnberg. Heute sind daraus weltweit 87 Standorte mit über 3250 Mitarbeitern geworden. Ne-

ben Deutschland und Österreich liegt der Schwerpunkt der Geis-Gruppe heute in osteuropäischen Ländern wie Tschechien und der Slowakei, erläutert Johannes Söllner. Aber auch Luft- und Seefracht weltweit zählen zusammen mit dem französischen Kooperationspartner SDV zum Portfolio der Gruppe.

Söllner ist bei der Geis-Gruppe verantwortlicher Geschäftsführer für den Bereich Logistic Services, also logistische Dienstleistungen, die von Nürnberg aus für die gesamte Gruppe gesteuert werden. „Wenn man über Logistik spricht, denkt die Allgemeinheit vorwiegend an die Lkws, die die rechte Spur der Autobahnen belegen“, sagt der Fachmann. Dabei sei das nur die eine Seite der Medaille: Zwar wird ein Großteil des Frachtaufkommens über den Straßen-Fernverkehr abgewickelt – allein die Flotte von Geis umfasst mit Subunternehmen rund 850 Laster. Dennoch macht das herkömmliche Speditionsgeschäft, bei Geis im Unternehmensbe-

reich „Road Services“ organisiert, nur etwa 40 Prozent der gesamten Aktivitäten der Gruppe aus. „Das Problem der Logistikbranche ist, dass die meisten ‚Produkte‘ für den Laien nicht greifbar sind. Unheimlich viele der Abläufe sind für die Bürger nicht sichtbar“, erklärt Söllner.

Derzeit entfallen rund 30 Prozent der Aktivitäten bei Geis auf logistische Dienstleistungen. Dieser aus eigener Kraft stark wachsende Bereich, der auch Kontraktlogistik genannt wird, spielt sich zum Teil sogar an den Standorten der Partnerunternehmen ab. „Bei Semikron in der Sigmundstraße machen wir Werksversorgungen und Versendung unter deren Dach“, sagt Söllner.

Aber in seinen Fachbereich fallen auch die hochspezialisierten eigenen Lagerimmobilien: In Forchheim unterhält Geis rund 18.000 Quadratmeter Fläche, die fast ausschließlich für die Belieferung von Siemens Medizintechnik genutzt werden. „Viele Produktionsstandorte werden von den Herstellern heute ohne eigene Lagerkapazität gebaut. Die gehen von vornherein davon aus, Lagerhaltung, Kommissionierung und Vertrieb an einen Dienstleister wie Geis zu vergeben“, erklärt Söllner.

Wer nun glaubt, so etwas Besonderes könnten ein paar Hochregallager und Gabelstapler doch eigentlich nicht sein, unterschätzt den digitalen Aufwand ganz erheblich: Ohne Scanner und Barcode läuft heute gar nichts mehr, erläutert Söllner: „Unsere Geschäftspartner haben selbstverständlich hohe Ansprüche an den Logistikpartner. Material muss schichtgenau in der Produktion angeliefert sowie die Fertigung termingerecht und fehlerfrei an den Kunden ausgeliefert werden. Jede Verzögerung würde richtig Geld kosten.“ Deswegen läuft hinter den Kulissen eine permanente Inventur des gesamten Lagerbestandes ab.

In den Fachbodenlagern von Geis, die vor allem im Ersatzteilbereich benötigt werden, hat jüngst außerdem die digitale Sprachsteuerung Einzug gehalten: Ein Computer erklärt hier den mit Kopfhörern ausgestatteten Mitarbeitern, welches Teil als Nächstes benötigt wird. Auch die entsprechende Rückmeldung des Mit-

arbeiters erfolgt in diesem „pick-by-voice“ genannten System verbal. Vorteil für die Lagerkraft ist, zu jedem Zeitpunkt beide Hände frei zu haben.

Die Branche hat sich seit den Zeiten von Hans Geis und seinem Holzvergaser-Lkw also ganz offensichtlich gewandelt. Dennoch schließt sich hier auch ein Kreis: Unternehmen wie Geis suchen aktuell nach Möglichkeiten, ihre Umweltbilanz zu verbessern. Neben den heute schon stattfindenden Fahrertrainings, die zu weniger Schadstoffausstoß und weniger Spritverbrauch führen sollen, plant die Geis-Gruppe ab 2011 auch den Testlauf mit einem Hybrid-Lkw.

In der Kontraktlogistik setzt Söllner auf bauliche Maßnahmen in den Lagerhallen, um einen höheren Grad an Nachhaltigkeit zu erreichen: Beleuchtungskonzepte, die auf energiesparende Leuchtmittel, Dämmerungsschalter und viel Tageslicht in den Hallen durch Lichtbänder an den Wänden und im Dach setzen, sparen eine ganze Menge Strom. ■

Kennzahlen der Geis-Gruppe

■ Geis-Gruppe international

87 Standorte (davon 16 in Tschechien und acht in der Slowakei), rund 3.250 Mitarbeiter, 450.000 Quadratmeter Fläche, 850 Lkws, 9,3 Millionen Transport- und Logistikaufträge im Jahr, Umsatz 2009: 529 Millionen Euro.

■ Geis-Gruppe im Großraum Nürnberg

16 Netzwerk- und Logistikstandorte auf 107.000 Quadratmetern mit rund 750 Mitarbeitern, 180 Lkws.

TITANEN TREFFEN SICH NUR NACHTS

Ein Schwergutumschlag ist ein Kraftakt für alle Beteiligten

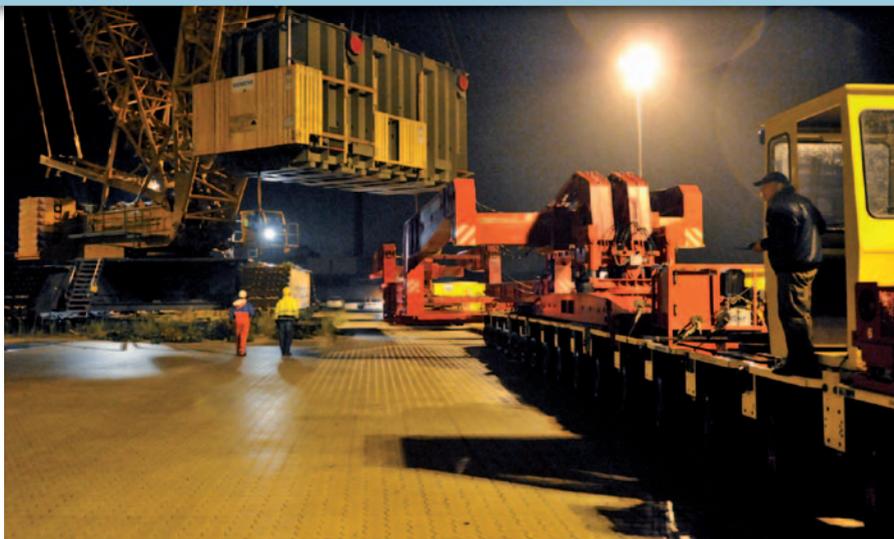


Foto: Hagen Gerullis

▲ Ganz langsam bewegt der riesige Raupenkran den 320 Tonnen schweren Trafo von Siemens auf das wartende Binnenschiff zu. Mit einem weiteren Autokran wird die schwere Fracht vor dem Einladen noch genau austariert.

Am Schwergutumschlagplatz im Nürnberger Hafen finden nächtliche Treffen der Titanen statt. Ein 320 Tonnen schwerer Trafo tritt hier seine lange Reise nach Indien an.

Es ist nachts um kurz nach halb zwölf am Schwergutumschlagplatz im Nürnberger Hafen nahe der Schleuse. Es regnet in Strömen. Die Szenerie ist in das gelbliche Licht der Natriumdampflampen getaucht. Der monströse Raupenkran reckt seine kolossalen, vor Nässe glänzenden Arme in die feuchte Finsternis. Von seinem übermannsgroßen Haken hängen aus etwa zehn Meter Höhe viermal zwei Schlaufen aus Stahltrossen herab, jede einzelne stark wie ein gut trainierter Oberschenkel. Hinter dem rund 1.000 Tonnen schweren Riesenkran wirkt das Standardbinnenschiff „Nulli-Cedo“ mit seiner Länge von 105 Metern bei einer Kapazität von 2.852 Tonnen gar nicht mal so groß. Doch der eigentliche Star in diesem nächtlichen Treffen der Titanen lässt noch auf sich warten.

Mit einem Mal mischt sich Geflacker von Blaulicht in die gelbe Nacht. Ein erster Streifenwagen taucht auf, riegelt eine Nebenstraße an der Zufahrt zum Umschlagplatz ab. Ein weiterer Streifenwagen folgt. Und noch einer. Und schließlich nähert sich – einer stählernen Raupe nicht unähnlich – ein Spezialtransport im Schrittempo. Er besteht aus einer bulligen Zugmaschine, die vor ein 16-achsiges Schwerlastmodul gespannt ist. Diesem folgt, einem Zwilling gleich, ein weiterer 16-Achser. Diese beiden Spezialfahrzeuge stützen eine knallrote Stahlkonstruktion in ihrer Mitte. In diese, im Fachjargon „Kesselbrücke“ genannte Vorrichtung, ist ein gewaltiger Transformator eingespannt.

Langsam rollt das rund 90 Meter lange Gespann auf den Umschlagplatz und vor den wartenden Raupenkran. „Dieser Schwergutumschlagplatz musste bereits beim Bau speziell dafür ausgelegt werden, von solchen extremen Lasten befahrbar zu sein“, erläutert Elke Wechsler. Sie ist Pressesprecherin der Hafen Nürnberg-Roth GmbH, Betreibergesellschaft des Güterverkehrs-

zentrums (GVZ) Bayernhafen Nürnberg. Das GVZ stellt den Umschlagplatz bereit. „So etwa alle zwei Wochen findet hier bei uns im Hafen ein solcher Schwergutumschlag statt – allerdings nicht regelmäßig und nicht immer von solch gewichtigem Ausmaß wie heute“, erläutert Wechsler.

Die Trafos stammen aus dem Siemens Trafowerk in Nürnbergs Süden. Mit 320 Tonnen und einer Höhe von etwas mehr als fünf Metern gehört der Trafo auf der Kesselbrücke schon zu den größeren Kalibern. Dass auch bei so einem dicken Brocken ein einziger Zentimeter einen Riesenunterschied machen kann, beweist der Ablauf dieser Nacht eindrucksvoll: Die seltene Kesselbrücke muss nämlich deswegen zum Einsatz kommen, weil der Trafo sonst auf seinem Weg aus dem Werk in den Hafen nicht durch die Unterführung gepasst hätte – wegen dem sprichwörtlichen einen Zentimeter.

„Die Planung und Durchführung des Transportes ist aufgrund von Haftungs- und Versicherungsthemen allein Sache des Spediteurs“, erklärt Thomas Wunner von Siemens. Der Transportlogistiker ist im Auftrag der Projektleitung der Stromübertragungssparte des Siemens Sektors Energie unterwegs und trotz der widrigen Witterung in den Hafen gekommen, um von „seinem“ grauen Riesen Abschied zu nehmen.

Das Verladen wird über zwei Stunden in Anspruch nehmen. Dann ist der Trafo auf der „Nulli-Cedo“ eine Woche lang nach Antwerpen unterwegs. „Dort macht das Binnenschiff längs an einem Hochsee-Schwergutschiff fest, das den Trafo mit den bordeigenen Kränen an Bord verlädt“, berichtet Wunner weiter.

„30 bis 35 Tage braucht das Schiff bis nach Chennai an der indischen Ostküste, dem ehemaligen Madras.“ Von da aus geht es noch einmal 200 bis 300 Kilometer ins Landesinnere, nach Kolar. Dort befindet sich eine der beiden Stromrichterstationen einer sogenannten Hochspannungsgleichstromübertragungsanlage (HGÜ) von Siemens. Diese Anlagen übertragen seit 2003

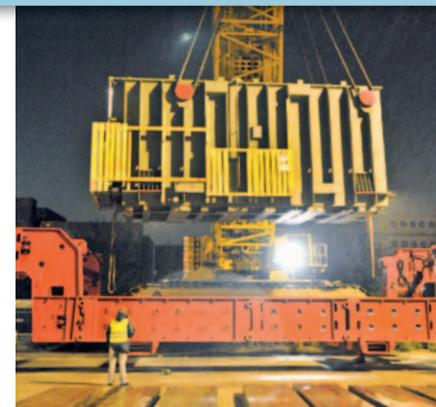


Foto: Hagen Gerullis

▲ Für den Transport musste eine „Kesselbrücke“ – ein Spezialfahrzeug – aus Köln angefordert werden.

große Energiemengen in die Industrieregion Bangalore im Süden. Der Trafo aus Nürnberg ist für sie als Ersatztransformator vorgesehen. Sinn dieser Anlagen ist es – stark vereinfacht – den Strom für den Transport über mehrere Tausend Kilometer in Gleichstrom umzuwandeln und dadurch die Energieverluste zu minimieren.

Bis der Trafo aber über einen Monat später am Bestimmungsort angelangt ist, muss im nächtlichen Nürnberger Hafen erst noch Feinarbeit geleistet werden: Die Kesselbrücke ist beim ersten Versuch zu nahe an den Kran gefahren. Mit lautem Brüllen erwachen die Diesellaggregate der beiden Schwerlastmodule erneut zum Leben. Vorsichtig manövrieren die Männer das extralange Gespann in die richtige Position vor den wartenden Kran.

Während die Kesselbrücke samt Zusatzfahrzeugen der Firma Baumann mit Sitz in Köln gehört, ist für den Raupenkran die Firma Schmidbauer zuständig, die bei Langwasser eine Niederlassung betreibt und regelmäßig Schwergutumschläge im Nürnberger Hafen durchführt. Unter sich: Ohne viele Worte arbeiten Menschen und Maschinen wie ein Uhrwerk zusammen. Mit einer mobilen Hebebühne fahren Männer zu den gewaltigen Aufhängungen an den Seiten des Trafos ▶



Foto: Hagen Gerullis

▲ Dicke Stahlrossen müssen sorgfältig über die Aufhängungen gezogen werden.

empor. Es ist eine gewaltige Kraftanstrengung, die dicken Trossen über die runden Aufhängungen des Trafos zu schieben und zu zerrn – all das unter den Argusaugen von Stefan Schmidbauer.

Der Juniorchef des auf Spezialtransporte und Autokräne ausgerichteten Unternehmens ist seit zehn Jahren fast immer als Einsatzleiter dabei, wenn ein Schwergutumschlag anfällt. Und packt selbstverständlich mit an. „Sieben Mitarbeiter von uns, noch einmal so viele von Baumann und dazu noch ein paar Leute vom Hafen und von Siemens“, schätzt Schmidbauer, sind in dieser Nacht da – mehr als zwanzig Mann sind nicht nötig, um mehrere Hundert Tonnen Stahl zu bewegen. Kostenpunkt? Schmidbauer grinst: „Ein Schwergutums-

schlag fängt bei ein paar Tausend Euro an und geht drauf bis in die Hunderttausend – heute bewegen wir uns irgendwo in der Mitte.“

Als sämtliche Trossen an ihrer Position sind, ruht alle Aufmerksamkeit auf dem einzelnen Kranführer. Ganz gemächlich hebt der Raupenkran, der auseinandergelagert den Platz von 80 Lastwagen braucht, den Trafo aus der Kesselbrücke heraus. Auf halbem Weg in den Laderaum des Schiffes hält der Kran inne – jetzt muss mit einem weiteren Autokran die Ausrichtung korrigiert werden. Bis es so weit ist, wird auch die Kesselbrücke in ihre Bestandteile zerlegt sein und wieder auf die Reise gehen – schließlich ist Stillstand in dieser Branche ein Fremdwort. ■



Foto: Giulia Iannicelli

▲ Im Hochregallager von Logwin stapeln sich auf 6.000 Palettenplätzen die unterschiedlichsten Waren bis zu zwölf Meter hoch. Darunter auch die aus wiederaufbereitetem Altöl hergestellten Schmiermittel der Marke Pennasol.

Der Dienstleister Logwin ist in Nürnberg nicht nur auf Küchengeräte eingestellt, sondern beliefert von hier auch die Automobilindustrie – bis ans Band.

Die knallroten Fässer stapeln sich fast zwölf Meter hoch zu beiden Seiten des Hochregallagers. Inhalt: Schmiermittel von der Marke Pennasol – aus Altöl gewonnen. Dazwischen bewegt sich traumwandlerisch sicher ein großer Gabelstapler.

„Der ist induktionsgeführt: Das heißt, er kann zwischen den Regalen nicht vom Kurs abkommen und dagegen fahren“, erklärt Werner Schelter von Logwin. Das Hochregallager des Logistikspezialisten in der Ipsheimer Straße mit über 6.000 Palettenstellplätzen beherr-

bergt so einiges: Kunststoffgranulate, Überseekisten und palettenweise Papier. „Dafür muss die Temperatur und Luftfeuchtigkeit im Lager immer konstant sein“, erklärt Schelter weiter.

Die Lagerhaltung ist dabei neben dem europaweiten Stückgutnetzwerk nur einer von zwei Logistikbereichen, die Schelters Standort abdeckt. „Im Netzgeschäft ist die Ware nur ein paar Stunden hier. In der Regel wird die Ware feinkommissioniert – also umgepackt – und wieder rausgeschickt“, sagt Schelter. Im Fall von Granulatsäcken ein echter Knochenjob. Aber auch Küchengeräte der Marke Elektrolux AEG finden ihren Weg in viele Fachgeschäfte über Logwin in Nürn- ▶



Foto: Giulia Iannicelli

▲ Auch weiße Ware, zum Beispiel vom Hersteller Elektrolux, erreicht die Fachgeschäfte in Nürnberg über die Umschlaghalle von Logwin.

berg: „Weiße Ware“ wie diese wird täglich im Nürnberger Hafen im Elektrolux-Logistikzentrum angenommen. Per Lkw geht es in die rund 3.000 Quadratmeter große Umschlaghalle von Logwin. Dort werden die Fahrzeuge entladen, die Sendungen für die unterschiedlichen Abnehmer in Nordbayern zusammengestellt und dorthin expediert – all das schön vorsichtig. „Bereits ein winziger Riss in der Plastikhülle der Verkaufsverpackung ist für manche Geschäftskunden ein Reklamationsgrund“, weiß Schelter aus Erfahrung.

Nicht weniger herausfordernd gestaltet sich eines der wichtigsten Geschäftsfelder von Logwin: die Logistikdienstleistungen für die Automobilindustrie. Hier geht es darum, die Komponenten für die Fertigung der Einzelteile zu den Automobilzulieferern zu schaffen, um dann das fertige Produkt an die Automobilwerke zu liefern – und das Ganze just-in-time, also punktgenau und ohne Zwischenlagerung. „Wir holen beispiels-

weise Stoffe aus Frankreich nach Nürnberg. Hier wird die Stofflieferung aufgeteilt und mit weiteren Komponenten zusammengestellt, die die unterschiedlichen Werke für ihre Produkte benötigen“, erklärt Schelter. Logwin transportiert also im übertragenen Sinne alle Materialien, die Fertigung des Zulieferers übernimmt „nur“ die Veredelung vom Stoff zum Sitz.

„Logistik ist nicht länger nur ein Verbringen von Waren, sondern immer mehr ein Austausch von Informationen“, sagt Berndt-Michael Winter, Vorstandschef von Logwin, über die Hintergründe dieser ausgefeilten Lieferketten. „Ein Stillstand von einer Stunde am Band wäre ein Super-Gau, den es um jeden Preis zu vermeiden gilt.“ Schließlich sind die Vertragspartner von Logwin im Ernstfall berechtigt, auf Kosten des Logistikpartners Flugzeuge und Helikopter in Bewegung zu setzen.

Der letzte Ernstfall bei Logwin war allerdings weniger auf verstopfte Autobahnen zurückzuführen, als auf die katastrophale Situation der Automobilindustrie während der Krise. „Wir haben auch am Standort Nürnberg einen massiven Einbruch erlebt“, räumt Niederlassungsleiter Schelter ein. Nur das Werkzeug der Kurzarbeit konnte den Standort vor Schlimmerem bewahren. Um zehn Entlassungen kam Schelter dennoch nicht herum. „Das ist umso schmerzlicher, als unsere Mitarbeiter echte Know-how-Träger sind“, sagt Winter. „Deswegen nützen uns für den Fall eines plötzlichen Aufschwungs im Automobilgeschäft auch Leiharbeiter nicht viel, weil die einfach nicht die Qualifikation mitbringen.“ Bei Logwin setzt man lieber auf die „Gewächse des Hauses“: Die derzeit 25 Azubis haben gute Chancen auf eine Übernahme bei ihrem Ausbildungsbetrieb.

Deutlich schwächer als im Automobilbereich machte sich die Krise bei den Konsumgütern bemerkbar. „Am Beispiel der Textilindustrie konnten wir ganz klar die Bedeutung unserer richtigen Positionierung sehen“, fasst Winter die Erfahrung aus dem Krisenjahr 2009 zusammen. Er spricht von einer Verschiebung innerhalb der Märkte am Beispiel der Textilindustrie: „Sehr günstige Ware und sehr hochpreisige Anbieter – wie zum Beispiel Produkte des Herstellers Americana – hatten und haben überhaupt kein Problem. Doch gerade im Mittelfeld gibt es Hersteller, denen die Krise zu schaffen machte“, sagt der Logistikexperte.

Nicht betroffen war Logwin im Übrigen von der Quelle-Pleite. Logwin war zwar stark in das Russland-Geschäft des Fürther Versandhandels involviert, das heute Teil des Otto-Imperiums ist. Sogar der Bau einer Lagerhalle bei St. Petersburg war avisiert. Doch dazu kam es nicht mehr – das Projekt starb noch vor der Quelle-Pleite. Niedergeschlagen ist deswegen bei Logwin heute niemand mehr – schließlich scheint es manchmal so, als seien die besten Geschäfte eben die, die man nicht macht. ■

Die Logwin AG in Fakten und Zahlen

Die börsennotierte Logwin AG ging aus der Thiel Logistik AG mit Sitz in Luxemburg hervor. Unter dem Dach von Thiel vereinigten sich seit dem Jahr 2000 unterschiedliche Logistikunternehmen wie Birkart, Südkraft, Delacher, Microlog etc. Die Nürnberger Ursprünge von Logwin gehen auf die erste Nürnberger Südkraft Niederlassung von 1964 zurück.

Thiel Logistik gehört seit 2002 mehrheitlich zur Delton AG, deren Alleinaktionär der Milliardär Stefan Quandt ist.

Die Umbenennung des Logistikkonzerns in Logwin AG erfolgte 2008.

■ Logwin international

Zwei große Unternehmensbereiche: Solutions (Kundenorientierte Kontraktlösungen) und Air + Ocean (Globale Luft und Seefrachtspedition), Gesamtumsatz 2009: 1,113 Milliarden Euro. 250 Niederlassungen in 36 Ländern, rund 5500 Mitarbeiter.

■ Logwin in Nürnberg

Drei Niederlassungen (mit vier Adressen): Logwin Solutions General Cargo mit insgesamt 27600 Quadratmetern Fläche, 110 Mitarbeiter, Gesamtumsatz 2009: 22 Millionen Euro; Logwin Solutions Fashion (auf Textilindustrie zugeschnittene Speziallogistik) auf 28800 Quadratmetern Fläche, Umsatz 2009: sieben Millionen Euro; Logwin Air + Ocean, Umsatz 2009: elf Millionen Euro.

SERVICE, DER AUF DIE PALME BRINGT

CM-Logistik ist auch auf Grünpflanzen spezialisiert



Foto: CM-Logistik

▲ Neben diesen großen Kübelpflanzen für Geschäftskunden verspricht CM-Logistik auch kleine Palmen an den Privatmann.

Die Sechs-Mann-Firma CM Logistik hat sich unter anderem auf den Versand von Pflanzen spezialisiert – und bringt so die Kunden auf die Palme.

Es war eine Kundenanfrage im vergangenen Jahr, die Christian Schöbel und sein Team von CM-Logistik zum ersten Mal auf die Palme brachte – rein logistisch, ver-

steht sich: Heute hat sich das Geschäft mit den Palmen zu einer Art Alleinstellungsmerkmal des kleinen Nürnberger Logistik-Unternehmens gemauert: „Wir gehen davon aus, dieses Jahr rund 17.000 Palmen und andere Pflanzen zuzustellen – also zehnfach so viele wie im Vorjahr“, sagt Geschäftsführer Schöbel über sein boomendes Marktsegment.

Die grüne Ware, die auf einem Internetportal bestellt wird, tritt ihre Reise im Herkunftsland Spanien an und gelangt per Lkw in die Hallen von CM-Logistik im Nürnberger Hafengebiet. „Grundsätzlich unterscheiden wir große Pflanzen, die ganz überwiegend für Geschäftskunden wie Gärtnereien und Hotels bestimmt sind, und kleinere Pflanzen für den privaten Endkunden“, erläutert Schöbel. Für Letztere hat man sich etwas ganz Besonderes einfallen lassen: Die Pflanzen werden inklusive Topf in einem Spezialkarton derart eingespannt, dass die Ware garantiert sauber und unversehrt beim Abnehmer ankommt. Der bleibt von Ungemach sogar dann verschont, wenn der Paketdienst die Pflanze versehentlich kopfüber liefert. „Bei der Entwicklung dieses Spezialkartons haben wir uns schon etwas Zeit gelassen – dafür ist das Resultat jetzt umso erfreulicher“, sagt Schöbel.

Insgesamt legt er sehr großen Wert auf den persönliche Kontakt mit den Kunden. Bei der fünf Mann starken Belegschaft, die zu Spitzenzeiten mit Zeitarbeitern aufgestockt wird, ist das direkte Gespräch mit den Kunden Programm – jeder kennt hier jeden. „Das unterscheidet uns natürlich stark von den Global Playern im Markt“, sagt Schöbel.

Insgesamt ist CM-Logistik heute stark als Partner für Onlineshops positioniert. Etwa zehn Portale, die von der besagten Palme bis hin zum Bürostuhl auf unterschiedliche Produkte spezialisiert sind, arbeiten mit CM-Logistik zusammen. Die Nürnberger übernehmen dabei die Lagerung, die Zusammenstellung der Lieferung und die Sendungsverfolgung. Rund 30 Prozent vom Gesamtumsatz, den Schöbel nicht nennen

möchte, macht das erst seit zwei Jahren bestehende Onlinegeschäft von CM-Logistik aus.

Für den Dienstleister ausschlaggebend sind dabei hauptsächlich zwei Faktoren, wie Schöbel erklärt: die Lagerbelegung und die Umschlaggeschwindigkeit. „Bei einer hohen Umschlaggeschwindigkeit wird ein und derselbe Palettenplatz mehrfach belegt und ist deswegen natürlich viel lukrativer als ein monatelang eingelagerter Posten.“

Ein weiterer Bereich, der auch in Zukunft noch stark wachsen soll, ist die Spielzeuglogistik. Was darunter zu verstehen ist, demonstriert Lagervorarbeiter Servet Öztürk: An einem Lagertisch stellt er Tausende sogenannte „Bundle“ (Englisch für Bündel) zusammen. Im Auftrag des Herstellers Bandai wird in so einem „Bundle“ beispielsweise eine Spielzeugfigur mit einem Aufkleber oder einer DVD zu einem Sonderangebot zusammengefasst. Nach der Zusammenstellung benötigt es eine neue Verpackung mit neuem Strichcode, um anschließend bundesweit ausgeliefert zu werden.

„Dieses Segment der Konfektionierung hat stark zugenommen“, berichtet Schöbel, der deswegen über neue Lagerkapazitäten im Bereich Spielwaren nachdenkt. „Den Kauf eines Autos können Sie verschieben – den Geburtstag Ihres Kindes nicht“, sagt der Fachmann über seine Lehren aus der Wirtschaftskrise.

Ursprünglich war CM-Logistik 2004 als reiner Industrielogistiker im Bereich Folien und Kunststoffgranulate gestartet. Dieser Markt läuft heute wieder gut, sagt Schöbel. Eine der drei Lagerhallen von CM-Logistik ist mit rund 1.000 Tonnen Kunststoffolie restlos belegt. „Doch in der Krise hat es sich voll bewährt, dass wir uns breit aufgestellt haben“, sagt der Geschäftsführer rückblickend. Denn während die Industrie 2009 deutlich weniger nachfragte, blieb der Privatkonsumentenbereich praktisch unberührt. Ihr grüner Daumen hat CM-Logistik sozusagen vor einem blauen Auge bewahrt. ■

„FRISCHES BLUT“ FÜR DIE LOGISTIKBRANCHE

Logistic Trainings GmbH ist auf Fort- und Weiterbildungen spezialisiert



Foto: Hafen Nürnberg-Roth GmbH

▲ Die Logistikbranche vernetzt Luft-, See- und Landwege mit immer moderneren Technologien. Deswegen werden auch die Anforderungsprofile für die Jobs in dieser Branche immer anspruchsvoller.

Die Firma LogTrain fungiert als Dienstleister für Dienstleister – und ist auf die Aus- und Weiterbildung von Logistikberufen spezialisiert.

„Berufskraftfahrer werden derzeit sehr gesucht.“ Stephanie Jedlitschka deutet auf den aufgeschlagenen Stellenmarkt in der Zeitung, weite Passagen der Gesuche sind mit Leuchtstift markiert. Jedlitschka ist Geschäftsleiterin und Personalexpertin der Logistic Trainings GmbH aus Nürnberg. Die kurz LogTrain genannte Firma ist Spezialistin in der Aus- und Weiterbildung in Berufen mit Schwerpunkt Logistik und Handel.

Bei der Ausbildung von Berufskraftfahrern kennt sich Jedlitschka deswegen bestens aus. Auch der Unterschied zwischen dem Qualifizierungsangebot von Log-

Train und einer normalen Fahrschule ist schnell erklärt: „Aufgabe einer Fahrschule ist es, jedem, der dafür bezahlt, eine Fahrerlaubnis für einen Lastwagen zu ermöglichen. Bei uns ist der Führerschein nur ein Bestandteil in einer modular aufgebauten Ausbildung.“

Wer sich für das zertifizierte System von LogTrain entscheidet, bekommt laut Jedlitschka Qualifikation im Baukastensystem, in dem Rangierübungen ebenso vorgelesen sind wie theoretisches Wissen zum Beispiel über Gefahrgut und Zollmodalitäten. Das Berufsbild habe sich vor allem durch neue Vorgaben der Europäischen Union stark gewandelt, erläutert Jedlitschka.

Das macht sich nicht nur in höheren Anforderungen an die Brummifahrer bemerkbar, sondern schlägt sich

auch im Berufskraftfahrergesetz nieder: Das schreibt mittlerweile für alle Berufskraftfahrer alle fünf Jahre eine Fortbildung zwingend vor. Wer sich nicht daran hält, verliert die Lizenz für den Güterverkehr.

Auch im Bereich der Lagerlogistik hat sich einiges getan: „Ich kenne einen Betrieb, der mit zehn Mann in der Schicht ein vollständiges Lager bis hin zur Auslieferung steuert – das stellt natürlich ganz andere Anforderungen an das Personal“, sagt Jedlitschka. Ihre Beobachtung: Weil die Jobs immer komplexer werden, gibt es immer weniger qualifiziertes Personal. Kaum ist die Krise einigermaßen überstanden, geht das Schreckgespenst des Fachkräftemangels wieder um.

Jedlitschka bedauert zwar den Mangel an verlässlichen Zahlen aus den Unternehmen zu diesem Phänomen. Grundsätzliche Tendenzen seien aber unübersehbar: „2007 haben wir eine Steigerung im Handel gespürt und damit einhergehend einen stärkeren Güterverkehr“, blickt Jedlitschka zurück. Infolge der Krise sei es dann 2008 und 2009 zu einer massiven Abschwächung gekommen. „Die Nachfrage nach Logistikjobs steigt, aber viele Unternehmen zögern noch mit Einstellungen.“ Welche Firmen bereit seien, wirklich in qualifiziertes Personal zu investieren, werde sich in den nächsten Monaten erweisen, sagt Jedlitschka. „Viele von denen sind gerade nach der Krise so beschäftigt, dass sie jetzt keine Zeit mehr haben, Leute richtig einzuarbeiten.“ Hier setzt LogTrain mit dem vielseitigen Angebot an.

Derzeit sei der Hauptkunde immer noch die Bundesagentur für Arbeit, deren Qualifizierungsmaßnahmen rund 60 Prozent des Geschäftes von LogTrain ausmachen. Neben einem Anteil von rund zehn Prozent Privatkunden, die sich auf eigene Rechnung weiterbilden lassen, sei es aber eben der wachsende Bereich der Firmenkunden, auf denen Jedlitschkas Augenmerk besonders liegt: „Wir haben vielfältige Kontakte in die Unternehmen und kennen die Trends, können also als eine Art Drehscheibe die Unternehmen und das Personal zusammenbringen.“

Die Ausbildungen bei LogTrain sind dabei neben der obligatorischen Theorie stark praxisorientiert: Während die Teilnehmer an den Einzelhandelsausbildungen vom hauseigenen „Trainings-Supermarkt“ profitieren, gibt es auch für die Logistiker eine Spielwiese im Nürnberger Norden: LogTrain unterhält am Standort in der Rollnerstraße ein vollständig ausgestattetes Lager, in dem sämtliche Logistikabläufe simuliert und trainiert werden können.

Die Standortwahl ist alles andere als ein Zufall. „Durch den Hafen, den Flughafen und das Autobahnnetz ist Nürnberg als Logistikstandort geradezu prädestiniert – davon profitieren auch wir“, sagt Jedlitschka. Sie blickt durchaus optimistisch in die Zukunft der Branche: „Der Markt wird in den nächsten eineinhalb bis zwei Jahren deutlich aufgehen – und wir werden dabei sein.“

LogTrain in Zahlen und Fakten

Die Logistic Trainings GmbH ging 2008 aus der „Information Bildung Schulung IBS“ hervor, die 1997 in Nürnberg gegründet wurde. Das Unternehmen ist auf die berufliche Fortbildung in den Bereichen Logistik und Handel spezialisiert und ist sowohl von der Bundesagentur als Bildungsträger als auch vom TÜV Süd zertifiziert. LogTrain betreut mit 20 festen Mitarbeitern und rund 30 Dozenten bis zu 260 Kunden im Monat. 2009 setzte das Unternehmen 2,8 Millionen Euro um. Zum Unternehmensverbund gehört auch eine eigene Fahrschule.

■ www.logistic-trainings.de

„DIESE REGION IST EIN TAUSENDSASSA“

Logistik-Professorin Evi Hartmann glaubt an eine starke Zukunft der Branche

Vieles wurde in der Metropolregion in Sachen Logistik bereits angepackt, einiges bleibt noch zu tun: Professorin Evi Hartmann von der WISO Nürnberg fasst die gegenwärtige Situation zusammen und wagt den Blick in die Zukunft.

Seit Mitte Mai beleuchtete die NZ den drittgrößten Arbeitgeber der Metropolregion: die Logistikbranche. Zum Abschluss der Serie erläutert Evi Hartmann, Professorin am Lehrstuhl für Logistik, die Stärken des Ballungsraumes und die Chancen für die Zukunft.

■ Warum ist die Metropolregion besonders interessant für Logistikunternehmen?

■ Aus den offensichtlichen infrastrukturellen Gründen, insbesondere wegen der exzellenten Vernetzung von Binnenhafen, Flughafen und drei wichtigen Autobahnen. Dazu kommt die hohe Wirtschaftsdichte der Metropolregion mit ihrem starken Auftragsvolumen über viele Branchen hinweg. Durch ihre zentrale Position im Herzen Europas ist die Stadt als Drehscheibe bei der Verteilung von Gütern von und nach Süd- und Osteuropa besonders gut geeignet.

■ Was gibt es zu kritisieren? Was können die Unternehmen optimieren und was können die Kommunalpolitiker noch besser machen?

■ Das Logistik-Marketing in der Metropolregion ist noch verbesserungsfähig. Die relevanten Ansprechpartner innerhalb der Logistik und der Verwaltung sind für außenstehende Interessenten, Auftraggeber und Investoren noch zu oft lediglich mit der Lupe erkennbar. Es fehlt die zentrale Anlaufstelle, die auch die Logistikdienstleister untereinander besser verknüpfen könnte. Und natürlich ist die Infrastruktur stellenweise noch ausbaufähig, zum Beispiel am Flughafen.

■ Deswegen wird von verschiedenen Stellen immer wieder eine Art Galionsfigur für die Logistikbetriebe der Region gefordert. Was muss ein solche Integrationsfigur mitbringen?



Foto: FAU

▲ Die Nürnberger Professorin Evi Hartmann, Jahrgang 1973, gilt als Expertin der Logistikbranche. Ihr Spezialgebiet sind komplexe Lieferketten, ihr Branchenfokus ruht auf Dienstleistungen und dem Gesundheitswesen.

■ Von so einer Leitfigur erwarte ich, dass sie allseitig in der Region anerkannt ist und die Region nach außen wirkungsvoll präsentieren und als unverwechselbare und schlagkräftige Marke profilieren kann. Die Leitfigur muss exzellent vernetzt sein und exzellent vernetzen können.

■ Welche Logistikzweige sind noch besonders ausbaufähig in der Metropolregion?

■ Die Metropolregion ist ein logistischer Tausendsassa: Wir können alles. Das ist unsere Stärke und diese sollten und müssen wir ausbauen. Mit zwei Akzenten: Die Brückenfunktion Richtung Süd- und Osteuropa kann intensiviert werden. Und alle Akteure sollten noch viel stärker als jetzt auf moderne neue „Supply Chain Services“ setzen. Zum Beispiel übernehmen Logistikdienstleister schon heute die Endmontage von Autos im Bestimmungsland, managen die gesamte Reklamationsabwicklung für ihre Kunden oder finanzieren und optimieren die Lagerbestände für Industriekunden. Diese Bereiche sind das Geschäft der Zukunft.

■ Wie bewerten Sie die Nürnberger Logistik-Initiative „Isolde“ aus heutiger Sicht?

Hartmann: Isolde war ihrer Zeit voraus. Daraus erklärt sich auch ihr Verlauf. Inzwischen hat uns die Zeit eingeholt: Das Thema City-Logistik hat heute auch im Gefolge der Nachhaltigkeitsdiskussion eine enorme Aufwertung erfahren. Und tatsächlich laufen etwa in der Getränke Logistik derzeit sozusagen die Töchter von Isolde. Was man heute besser machen könnte als damals, ist zum einen die bessere Einbindung der verschiedensten Projektpartner, von der Logistik über den Handel bis zur Industrie. Zum anderen könnte die Metropolregion eben diesen Partnern stärkere Anreize für eine Beteiligung bieten.

■ Wie haben Sie als Logistikexpertin die Wirtschaftskrise erlebt?

■ Es tut weh, wenn ich sehe, wie halbe Lkw-Flotten auf dem Hof rosten und Fahrer entlassen werden. Unsere Wissenschaftler haben von den ersten Krisensignalen an mit Einbrüchen gerechnet. Dass es dann bundesweit insgesamt minus neun Prozent wurden, war aber selbst uns ein wenig zu viel des Schlechten. Doch wie sich gut geführte Logistikdienstleister mit viel Flexibilität, praktischer Intelligenz und überragender Service-Orientierung durch die Krise schlugen – das verdient Respekt.

■ Ist die Krise bereits ausgestanden? Und wo wird die Logistikbranche in zehn Jahren stehen?

■ Die aktuelle Krise ist in weiten Branchenteilen überstanden, die Nachzügler holen auch bald auf. Die Fundamentaldaten zeigen substantielle Wachstumschancen für die nähere Zukunft. Zehn Jahre in die Zukunft zu blicken ist selbst mit wissenschaftlichen Methoden nicht ganz einfach; eines ist jedoch absehbar: Die Bedeutung der Logistik für die Wirtschaft und den Wohlstand der Nation wird weiter zunehmen.

■ Innovationsschmieden, wie das Fraunhofer, arbeiten an modernen Techniken wie RFID-Chips. Andererseits setzen die Firmen diese Möglichkeiten häufig noch nicht oder nur ansatzweise um. Warum ist das so?

■ Es liegt nicht an den Technologien. Es liegt daran, dass sie noch zu grob eingesetzt werden. RFID ist keine Baseballkappe, die jeder Firma passt. Erst wenn die neuen Technologien an das auftraggebende Unternehmen maßgeschneidert angepasst werden, entfalten sie ihre volle Wirkung. Das zeigen die einschlägigen Erfolgsbeispiele. Außerdem ist der Markt der neuen Technologien total intransparent: viele Anbieter, viel Technik – wenig Orientierung.

■ Sie zählen vermutlich zu den jüngsten Professorinnen Deutschlands und bewegen sich mit dem Spezialgebiet Logistik in einer Männerdomäne. Wie kam es dazu?

■ Auch wenn es so aussieht: Die Männer in der Logistik wollen nicht unter sich bleiben. Das wäre auch fad. Als der Lehrstuhl für Logistik an der Universität Erlangen-Nürnberg frei wurde, haben sich viele gute Leute auf die Nachfolge von Professor Joachim Klaus beworben. Das Auswahlkomitee fand, ich sei am besten geeignet. Natürlich darf ich als Frau in einer Männerdomäne nicht zimperlich sein. Aber welche Frau im Business will das schon? ■



IMPRESSUM

Herausgeber:

Nordbayerische Verlagsgesellschaft
Marienstraße 11 · 90402 Nürnberg

Redaktion: Sebastian Linstädt

Fotos: Giulia Iannicelli, Silvia Wawarta,
Roland Fengler, Harald Sippel, Hagen Gerullis

Titelfoto: Hagen Gerullis

Koordination: Michael Grubert, Michael Mönch

Gestaltung: Lucia Petovsky

Auflage: 3.000, September 2010

Abdruck von Artikeln nur mit schriftlicher
Genehmigung des Herausgebers.

