

In dieser Ausgabe auf jeder Seite: Branchenvertreter erinnern sich

# trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

Nr. 11 · 18. Mai 2012

www.transaktuell.de

6035 Euro 2,90



**Strategie:** Bahnchef Rüdiger Grube will den Konzern bis 2020 bei Umwelt und Profit zum Marktführer machen. **Seite 12**

**Zugehörigkeit:** Bei PabstTransport in Gochsheim sind ein Dutzend Mitarbeiter 20 Jahre und mehr im Betrieb. **Seite 18**



**Lkw:** 20 Jahre Entwicklung – mit mehr Leistung und mehr Komfort sinken Kraftstoffverbrauch und Schadstoffanteil in den Abgasen. **Seite 26**



## Geburtstagskind sagt Danke

Warum wird die Zeitung niemals aussterben? Haben Sie schon einmal versucht, mit einem Monitor eine Fliege zu erschlagen? Sehen Sie. Dieses Späßle, wie er es wohl nennen würde, stammt von Stuttgarts Alt-Oberbürgermeister Manfred Rommel.

Zugegeben: Es gibt auch noch andere, gewichtigere Argumente für das gedruckte Wort. Doch die muss man an dieser Stelle nicht alle aufzählen. Denn von den Vorteilen einer Zeitung und im Besonderen von **trans aktuell** muss man Sie, liebe Leserinnen und Leser, wahrscheinlich nicht erst überzeugen. Sie halten der Zeitung für Transport, Verkehr und Management seit vielen Jahren die Treue. Dafür gebührt Ihnen Dank. Mit dieser Jubiläumsausgabe zum 20. Geburtstag von **trans aktuell** bringen wir ihn zum Ausdruck.

Mit 20 Jahren sind viele junge Erwachsene umtriebiger, neugieriger, wissbegieriger – alles Eigenschaften, die auch auf **trans aktuell** zutreffen. Die Redaktion will wissen, wohin die Branche steuert, was auf sie zukommt und welche vielfältigen Anstrengungen sie

**Jubiläum:** Diese Ausgabe ist ein Geschenk an Sie. Der Fachtitel **trans aktuell** feiert seinen 20. Geburtstag nicht für sich, sondern mit Ihnen – mit vielen Geschichten rund um die Zahl 20.



Fotos: Archiv, Montage: Haug

Service ist immer in Sichtweite. Europaweit 14.000 Servicepartner. Auch auf dem iPhone.

**DER KRONE SERVICE LOCATOR.**

www.krone-trailer.com

in alle Richtungen unternimmt. Das Ergebnis dieser Recherchen bekommen Sie zweimal im Monat in Form dieser Zeitung zugestellt. Darin enthalten: Neues von der Verkehrspolitik, Einblicke in Logistik und speditionelle Praxis, Nutzwert aus Recht und Betriebswirtschaft sowie Techniktrends und Fahrzeugtests. Bei all dem vergessen die Blattmacher nie, dass hinter all diesen Geschichten auch Menschen stehen, die sie schreiben und voran treiben. Daher stellt **trans aktuell** in jeder Ausgabe auch eine Person aus der Logistik vor – vom Azubi bis hin zum Geschäftsführer.

Mit 20 ist man den Flegeljahren eigentlich erwachsen. Das dokumentiert das seriöse und zeitgemäße Erscheinungsbild. Eine kritische und pointierte Betrachtungsweise ist dadurch freilich nicht verloren gegangen. Denn angetreten ist **trans aktuell** mit dem Anspruch, frech und bissig zu sein, um auch die Landschaft der Fachtitel

etwas aufzumischen. Entsprechend frisch und unkonventionell präsentierte sich das neue Fachblatt zu seiner Premiere am 7. Mai 1992: mit prägnanten Überschriften, vielen Bildern und reichlich Farbeinsatz – obwohl Vierfarbdruck noch kein Standard bei Druckerzeugnissen war.

Obgleich 20 Jahre her, sind die Themen einem nicht fremd: Der Verkehrsminister, damals hieß er Günther Krause, macht sich für eine stärkere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in Europa stark. Es geht ums Ausflaggen, den Bundesverkehrswegeplan, die Expansion der Kooperation IDS und viele angekündigte Neuheiten zur Fachmesse IAA Nutzfahrzeuge – all das könnte man ohne Probleme in die Gegenwart übertragen.

Damals und heute: Frech und bissig präsentiert sich die erste Ausgabe am 7. Mai 1992. Zehn Jahre später erfolgt der Relaunch, der dem veränderten Zeitgeist Rechnung trägt. Und zuoberst das heutige, Ihnen bekannte Erscheinungsbild.

Doch der Sprung ins Jahr 2012 geschieht über viele kleine Zwischenschritte. Denn es lohnt sich, auch mal die Jahre dazwischen zu betrachten. Daher hat die Redaktion im Archiv gestöbert und geschmökert. Haben Sie schon mal 20 Chroniken in Zeitunggröße, jeweils vom Gewicht einer mittelschweren Wassermelone, gewälzt? **trans aktuell** schon – 20 Jahressbände galt es zu durchblättern und auszuwerten.

Doch es ist weder Stil noch Auftrag einer Redaktion, sich selbst zu feiern. Journalisten sind die Mittler von Nachrichten. Insofern haben wir nach Geschichten rund um die Zahl 20 gesucht – und sind in vielerlei Hinsicht fündig geworden. Doch sehen und lesen Sie selbst. Die Redaktion wünscht viel Spaß

bei der Lektüre. Halten Sie uns weiterhin die Treue und auf dem Laufenden! Wir freuen uns, von Ihnen zu hören.

Matthias Rathmann

### ZUM THEMA

Lesen Sie die erste **trans-aktuell**-Ausgabe aus dem Jahr 1992, wenn Sie diesem QR-Code folgen. Oder unter: <http://www.eurotransport.de/themen/20-jahre-etm-und-trans-aktuell-539136.html>







# 20 Jahre aus Sicht der Wissenschaft

**Prof. Dr.-Ing. Evi Hartmann, Lehrstuhlinhaberin für Logistik an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg**

**P**rimat der Industrie? Das war einmal. In den letzten 20 Jahren erlebten wir den kometenhaften Aufstieg der Globalisierung. Und wie heute jedes Schulkind weiß, ist nicht die Industrie, sondern die Logistik der Motor der Globalisierung. Früher transportierten unsere Lkw schlicht Güter. Heute versorgt unsere Branche mit weltumspannenden Supply Chains den ganzen Globus. Mit Wachstumsraten, die zeitweilig doppelt so stark zunahmen wie die Industrieproduktion. Früher waren wir Spediteure – heute bewegen wir die Welt. Auch und gerade, wenn das Pendel der Globalisierung inzwischen wieder wegen stark steigender Kraftstoffkosten und Anforderungen an die Flexibilität zurückschwingt auf Near Sourcing.

Near Sourcing, die jüngste Tochter der Globalisierung, ist eben auch »nur« eine neue Herausforderung für die moderne Logistik. Auch sie wird die Branche mit der gewohnt souveränen Flexibilität meistern – und mit einer Wissenschaftsorientierung, die zukunftsweisend ist. Heute sponsern bereits mittelständische Transportunternehmer renommierte Business Schools, Stiftungslehrstühle für Logistik und Supply Chain Management. Immer mehr Unternehmen starten Logistik-Pilotprojekte und Studien mit wissenschaftlicher Begleitung. Führende Unternehmen gründen eigene Corporate Universities und zusammen mit ihren Partnern entlang der Supply Chain sogenannte Supply Chain Academies. Das zeugt nicht nur von der wachsenden Bedeutung der Logistik als Wissenschaft, sondern ist auf dem Feld der Personal- und Organisations-

entwicklung derzeit das Modernste, was der Markt zu bieten hat. Diese Modernität ist notwendig, wenn wir die großen Herausforderungen bewältigen wollen. Stichwort Nachhaltigkeit, zum Beispiel.

Es ist schön und gut, wenn der Konsument in Nürnberg schon im Februar Erdbeeren aus Marokko im Discounter-Regal findet. Nicht schön ist, wenn das zu Lasten der Umwelt geht. Viele Fortschrittspessimisten predigen bereits Verzicht. Die Logistik jedoch erhebt den Anspruch, beides unter einen Hut zu bringen: Nachhaltigkeit und Wohlstand – die überragende Aufgabe der nächsten 20 Jahre.

Eine andere Aufgabe ist das Financial Supply Chain Management: Es stecken in den Supply Chains



der Welt noch massenhaft verborgene Finanzreserven, die nur darauf warten, gehoben zu werden. Ein drittes Leitthema der nächsten beiden Dekaden ist das Supply Chain Risk Management. Piraten vor Somalia, Viren im Internet, Vulkanasche in der Luft und Bomben in der Luftfracht: Unsere schöne neue Welt wird auch künftig Bedrohungen ausbrüten, die wir heute teilweise nur erahnen können, auf die sich interne Supply Chain Risk Manager und forschende Lehrstühle jedoch heute schon vorbereiten können und müssen.

Im Übrigen ist die Wissenschaftsorientierung der Logistik bezeichnenderweise ebenfalls exakt seit 20 Jahren sozusagen amtlich verbrieft: 1992 wurde der Wissenschaftspreis der AVL zum ersten Mal vergeben und von den renommierten Leitmedien wie *trans aktuell* als Seismograph der Wissensbildung in der Branche dokumentiert: Auf die nächsten 20 Jahre!

**Prof. Dr. Michael ten Hompel Lehrstuhlinhaber für Förder- und Lagerwesen an der TU Dortmund, geschäftsführender Institutsleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik**

**D**ie wesentlichen technischen Entwicklungen werden nicht nur in der Logistik in Dekaden gemessen. Als *trans aktuell* 1992 an den Start ging, war die Welt noch analog, ich stolzer Besitzer eines mehrere Kilo schweren C-Netz-Telefons und der Regelbetrieb des digitalen D-Netzes startete gerade. Die Datenübertragungsraten wurden noch in Kilobit gemessen und letztendlich beruhte die Übertragung auch noch auf analogen Kanälen, ebenso wie das Fernsehen und selbst die Satelliten.

Sowohl die Datenmenge als auch die Bandbreite wächst seit den siebziger Jahren jede Dekade um den Faktor 1.000. 1992 haben wir das erste europäische Distributionssystem mit Windows Servern gesteuert – mit einer Speicherkapazität von 100 Megabyte und einer Taktfrequenz von 90 Megahertz. Heute rechnen wir in Gigabaud und Gigabytes, eine Millionen Mal mehr als vor 20 Jahren.

Auch das Supply Chain Management, wie wir es heute kennen, steckte 1992 noch in den Kinderschuhen.

Am Fraunhofer-IML in Dortmund entwickelte sich gerade der Sonderforschungsbereich »Große Netze der Logistik«. Dort fand die Prozesskette Eingang in die Netzwerkplanung und es entstanden erste Planungssoftwarelösungen und Simulationen globaler Lieferketten. Es waren die Anfänge der Globalisierung und der Optimierung logistischer Netzwerke.

Heute dominiert der elektronische Handel das Versandgeschäft und nach wie vor steigen die Umsätze in einigen Branchen wie beim Schmuck oder beim Autozubehör im hohen zweistelligen Prozentbereich. Es ist absehbar, dass dieser Trend sich

auch bei den Dingen des täglichen Bedarfs fortsetzen wird. Innerhalb einer Dekade hat sich der Handel neu erfunden und mit Mobile Commerce und Social Networks wird sich in den nächsten zehn Jahren der Handel und mit ihm die Logistik wieder neu erfinden. Virtuelle Einkaufsregale, projiziert an die nächste Hauswand oder als Bestandteil des Tante-Emma-Ladens 2.0, werden uns so selbstverständlich vorkommen wie die E-Mails von gestern oder der Tweet von heute.

Diese Zukunft hat längst begonnen und die Komplexität der Logistik von morgen wird nur zu bewältigen sein, wenn die Ware oder ihre Verpackung mitdenkt. Hieran arbeiten Forscher am Fraunhofer IML mit Beginn der aktuellen Dekade im Effizienz Cluster Logistik Ruhr. Dort entstehen die ersten ganzheitlichen Praxislösungen zur automatischen Steuerung von Supply Chains mithilfe von miteinander kommunizierenden Ladungsträgern.

Am Automobilbereich ist abzulesen, wie es beim Transport unserer Waren weitergeht: Vom automatischen Bremsen, über das maschinelle Lesen von Verkehrsschildern bis zum automatischen Einparken nehmen uns die Maschinen vieles ab. Spätestens mit der Einführung des Galileo Navigationssystems ist der fahrerlose Lkw zwar noch nicht Wirklichkeit, aber es ist letztlich auch nur eine Frage der Zeit, dass wir den Maschinen das Fahren überlassen werden.

Ohne die Logistik würde die Welt von heute regelrecht zum Stillstand



Robert Breuhahn Geschäftsführer Kombiverkehr, Frankfurt

## Die vergangenen 20 Jahre bedeuten für mich ...

... eine Zeit, in der sich der Kombinierte Verkehr Straße-Schiene aus einer Nische für Spezialisten zu einer Transportalternative für nahezu alle Logistiksparten entwickelt hat. Es ist uns in den letzten 20 Jahren gelungen, dass sich die Akteure im Straßen- und Schienentransport nicht als Gegner, sondern als Partner begreifen, die Stärken verschiedener Verkehrsträger kombinieren und damit für sich, ihre Kunden und die Gesellschaft einen wirtschaftlichen und ökologischen Mehrwert schaffen.

Fotos: Archiv

**Prof. Dr. Dr. h. c. Wolfgang Kersten, Leiter des Instituts für Logistik und Unternehmensführung (LOGU) TU Hamburg-Harburg**

**D**ie Logistik treibt gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderungen an und entwickelt sich dabei selbst stetig weiter. Der Blick auf die vergangenen 20 Jahre verdeutlicht, wie viele Innovationen in der Logistik eine Anwendung finden und wie ein neues Verständnis dieses Fachgebiets angekommen ist.

Leistungsfähigere Informations- und Kommunikationstechnologien und die Entwicklung des Internets führten Anfang der 1990er Jahre zu neuen Managementkonzepten in der Logistik. Lean Management wurde auch auf Logistiknetzwerke übertragen. Aber auch die Schnittstellen zwischen Herstellern und Handel wurden effizienter gestaltet, um schneller auf Kundenwünsche eingehen zu können. Neue Technologien wie etwa RFID ermöglichen neue Logistikkonzepte. Die digitale Revolution der letzten 20 Jahre hat zu einem neuen Verständnis der Logistik in Wirtschaft und Wissenschaft geführt. Mit dem Begriff Supply Chain Management wird die zunehmende Komplexität und Dynamik der Logistik umschrieben.

Doch eine globale Wertschöpfung kann nur durch eine engere Vernetzung der einzelnen Unternehmen erzielt werden. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, gibt es zudem eine Konzentration auf Kernkompetenzen. Gleichzeitig erhöhen sich die Individualisierung der Kundennachfrage und die Qualitätsanforderungen. Ein weiteres Phänomen ist der Anstieg des Dienstleistungsanteils in der gesamten Wertschöpfungskette. Selbst einfache Montage- und Produktionsaufgaben werden heute Bestandteil logistischer Dienstleistungen. Neue Informationstechnologien treiben diese Veränderungen an.

Um den Anforderungen der Logistik von Morgen gerecht zu werden, wird sich die Logistik zentralen Themenfeldern stellen müssen. Zur Erfüllung der Umweltauflagen müssen die globalen Wertschöpfungsketten mit ressourceneffizienten Logistikprozessen gestaltet werden. Die zunehmende Komplexität und Dynamik der Märkte bedarf intelligenter Strategien wie der Modularisierung. Analog zum Cloud Computing wird Cloud Logistics mit gemeinsamer Nutzung von Ressourcen an Bedeutung gewinnen. Eine ganzheitliche Betrachtung der globalen Netzwerke wird sich immer stärker mit dem Thema Supply-Chain-Risikomanagement auseinandersetzen müssen, um sichere und effiziente Logistikprozesse zu ermöglichen. Gesellschaftlich stellt die Alterung der Bevölkerung und die damit einhergehende Verknappung von Arbeitskräften in den nächsten 20 Jahren eine der großen Herausforderungen für die Logistik dar.



**KRONE**  
Wir transportieren Zukunft

5 GRÜNDE FÜR EINEN KRONE

*Europas Berufskraftfahrer gefällt das. Haut drauf.*

**Aufbaufestigkeit**

**Werthaltigkeit**

**Effizienz-Steigerung**

**Sicherheit**

**Premium-Komponenten**

Alles Gute zum 20-jährigen Bestehen wünscht KRONE!

Dies sind nur fünf von unzähligen Gründen, die für einen Krone Trailer sprechen. Mehr erfahren sie unter: [www.krone-values.com](http://www.krone-values.com)

[www.krone-values.com](http://www.krone-values.com)  
Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH • Tel.: +49 (0)5951 2 09-0 • [info.nfz@krone.de](mailto:info.nfz@krone.de)