

AUSGABE 1 / OKTOBER 2012

Frankfurter Allgemeine Forum

INSELN DER AUFMERKSAMKEIT

MOBILITÄT & LOGISTIK DER ZUKUNFT

MAGAZIN 2012/2013

ONLINE SUPPLEMENT

WIE „GRÜN“ KANN TRANSPORTLOGISTIK SEIN?

Text Uwe Clausen

2

LOGISTIK UND VERKEHR NEHMEN ZU

Allein in Deutschland werden – gerechnet als Produkt von Menge und Entfernung – über 1.760.000.000 Tonnenkilometer an Güterverkehrsleistung im Tagesdurchschnitt erbracht. Diese Folge zunehmender Arbeitsteiligkeit innerhalb Deutschlands aber vor allem auch über die Grenzen von Ländern und Kontinenten hinweg ist auch ein Zeichen des Zusammenwachsens im europäischen Binnenmarkt und des zunehmenden Wohlstandes in vielen Schwellenländern. Ein gutes Zeichen - für Konsumenten, für Unternehmen und auch für viele Beschäftigte bei Logistikdienstleistern. Die positiven Effekte beispielweise moderner, effizienter Motoren werden von diesem Wachstum überkompensiert und ein wachsender Anteil der Treibhausgasemissionen entfallen auf Logistik und Gütertransport.

DIE LOGISTIK DER ZUKUNFT MUSS ANDERS WERDEN

Die Logistik der Zukunft muss den globalen Herausforderungen Rechnung tragen: Sie muss robuster gegenüber Störungen und dennoch effizienter, sicherer, leiser und zugleich mit weniger Ressourcenverbrauch die weiter zunehmende Gütermengen und Informationen bewegen. Was wie eine unlösbare Aufgabe erscheint, ist doch in Ansätzen schon skizziert und in laufenden Projekten, etwa des EffizienzCluster LogistikRuhr, Gegenstand aktueller Forschung. In einer „grünen Logistik“ geht es hierbei vor allem - aber nicht nur - um ökologisch effizienten Güterverkehr. Vielmehr ist die gesamte Kette einschließlich der Logistikimmobilien und

Intralogistik zu beachten. Von der Beleuchtung, die nur bedarfsgerecht eingesetzt wird, über die Antriebstechnik in Lager- und Sortieranlagen bis hin zur nachhaltigen Gebäudegestaltung gibt es viele sinnvolle Maßnahmen.

MEHR TRANSPARENZ IST GEFRAGT

Hier, wie im Bereich des Güterverkehrs, ist vor allem die umfassende Transparenz logistischer Leistungen, eingesetzter Ressourcen und der tatsächlichen ökologischen Wirkungen gefragt. Noch zu viele Unternehmen rechnen pauschal, blenden Standorte, Teilleistungen oder Subunternehmer aus oder kommen aus anderen Gründen zu unzureichenden Kennzahlen bspw. bei den Kohlendioxid-Emissionen. Richtige und aktuelle Kennzahlen sind aber wichtig, um Maßnahmen, Schwerpunkte und Fortschritte bewerten zu können. Zu den erfolversprechenden Maßnahmen gehören optimierte Strukturen, d.h. die Anzahl und verkehrsgeographische Lage der Standorte eines logistischen Netzwerk passen zusammen, erfüllen als System die Aufgabe optimal und führen zu einer günstigen Fahrzeugauslastung. Die Konsolidierung von Transportbedarfen mehrerer Versender oder Empfänger ist ein wichtiger Stellhebel für das Kohlendioxid-Management und macht in der Regel auch ökonomisch Sinn.

ES PASSIERT NICHT VON ALLEINE, OBWOHL ES SICH RECHNET

Mal sind es geforderte Zeitfenster von Kunden – aus Unwissenheit oder Mangel an Kooperati-

onswille – und mal sind es Informationsflüsse und Transaktionskosten, die im Sinne einer sinnvollen transportlogistischen Optimierung erst noch weiter verbessert werden müssen. Gerade Informationssysteme müssen in Zukunft noch besser über mehrere Stufen der Lieferkette hinweg integriert und mit automatisierten Verhandlungsprozessen bzw. Eskalationsmechanismen unterstützt werden, damit sichere, robuste Logistiknetzwerke nicht im Widerspruch zur ökologische Zielsetzung stehen. Einige Stellhebel ergeben sich aber auch ganz schlicht mit einer ausreichend langen Vorlaufzeit – etwa bei der Beschaffung aus Asien – um Transporte nicht per Luftfracht sondern auf dem Land- und Wasserweg durchführen zu können. Hierzu ist entscheidend, dass Logistikkosten (auch unternehmensintern) nicht pauschal auf Produkte oder Produktgruppen umgelegt werden.

Optimierung im Sinne der Nachhaltigkeit fällt dort leichter, wo Kennzahlen ökonomischer wie ökologischer Natur erst auf den Servicelevel und dann auf das Produkt bezogen werden, damit Anforderungen an Geschwindigkeit und Verfügbarkeit auch diskutiert werden können.

WER „GRÜNE LOGISTIK“ ERNST NIMMT, WIRD IM VORTEIL SEIN

Vermutlich sind Unternehmen, die heute schon „ökologisch sauber bilanzieren“, bald im Vorteil, wenn mehr und mehr Kunden, private wie gewerbliche, neben dem Preis auch nach solchen Kennwerten fragen. Dies ist nicht nur eine Frage des „sauberen Images“. Frankreich hat die gesetzliche Grundlage geschaffen, um ab 2013 einen Ausweis der Kohlendioxid-Emissi-

Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen ist Institutsleiter am Institut für Transportlogistik an der Universität Dortmund und Institutsleiter am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML

sionen auf jedem Frachtbrief zu verlangen. Die Londoner Börse wird ab 2014 von allen dort gelisteten Unternehmen einen Nachweis ihres „Carbon Footprint“ verlangen, der wiederum deren Logistikdienstleister unter Zugzwang setzen wird. Die Initiative „2 Grad – Deutsche Unternehmer für den Klimaschutz“ hat in 2011 mit dem Papier „Klimaschutz liefern“ einen Schwerpunkt in der Logistik gesetzt und gemeinsam mit Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik weitere konkrete Ansätze in technologischer, organisatorischer und betrieblicher Hinsicht veröffentlicht. Viele Unternehmen insbesondere im Handel erfragen entsprechende Werte in Logistikausschreibungen. Zu den Umweltwirkungen gehört nicht nur Kohlendioxid, auch lokale Schadstoffe und Lärm sind wichtige Themen.

Der Lärm muss durch moderne Fahrzeuge – auf der Schiene durch Ablösung der Graugußbremse bei gut 370.000 europäischen Güterwagen und auf der Straße, etwa in Innenstädten, durch hybride oder vollelektrische Verteilfahrzeuge, verringert werden. Dabei ist Lärm wie Verbrauch nicht nur vom Antrieb sondern auch vom Betrieb (Instandhaltung, Ladung und Sicherung, Fahrweise) abhängig.

NACHHALTIGKEIT, EFFIZIENZ UND SICHERHEIT HEISSEN DIE MEGATRENDS FÜR DIE LOGISTIK.

Wer effizient handelt schont Ressourcen. Verkehrs- und Logistikunternehmen werden öfter danach gefragt werden – und Wirtschaft und Gesellschaft sollten ihre Anforderungen durch Logistik öfter infrage stellen lassen.

Frankfurter Allgemeine Forum

INSELN DER AUFMERKSAMKEIT

Internationale Konferenz
Frühjahr 2013, Frankfurt am Main

PRODUKTION & LOGISTIK MOBILITÄT & VERNETZUNG



WWW.FAZ-FORUM.COM/LOGISTIK

CODE 24.

EINE HOCHLEISTUNGSTRASSE, VON DER AUCH DIE METROPOLREGION FRANKFURT RHEINMAIN PROFITIERT

Text Birgit Simon

ZIEL DES EUROPÄISCHEN PROJEKTES „CODE 24“ IST DIE STEIGERUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES SCHIENENNETZES – MIT EINER LAUFZEIT VON 2010 BIS 2013

◆ Gleichzeitig sollen dabei aber die Chancen für eine geordnete Siedlungsentwicklungen entlang der Achse ausgelotet, die notwendige Flächeninanspruchnahme und die damit einhergehenden Ausgleichsmaßnahmen abgewogen sowie der Schienenlärm reduziert werden. Alle Vor- und Nachteile sollten daher intensiv aus dem Blickwinkel der Region Frankfurt RheinMain – wobei der Regionalverband das Mandat für gesamt Südhesen wahrnimmt - betrachtet werden. Zusammen mit den anderen Partnern aus Deutschland, den Niederlanden, der Schweiz und auch aus Italien sollen die Stärken des Korridors und der notwendige Handlungsbedarf bei den jeweiligen Adressaten auf nationaler und europäischer Ebene deutlich gemacht werden.

Für die Region Frankfurt RheinMain hat das Projekt einen großen Nutzen. So soll ein Netzwerk der Korridorregionen aufgebaut werden, zur dauerhaften Zusammenarbeit auch nach Ende der Projektlaufzeit ist die Gründung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) vorgesehen. Gemeinsam mit den anderen Korridorregionen können wir uns besser gegenüber der EU positionieren und Fördermittel aus dem Programm „Connecting Europe“ 2014-2020 einwerben. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund der Entwicklung um die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim von besonderem Interesse. Auch können wir so besser unsere regionalen Belange bei der aktuellen Planung des Bundesschiennetzes im Korridor Köln – Frankfurt RheinMain – Rhein-Neckar – Karlsruhe artikulieren. Auch von Vorteil sind der Aufbau eines Korridor-Informationssystems zur Raumentwicklung, die Erstellung von Handlungskonzepten zur Ausgleichsflächenbilanzierung und zum Lärmschutz sowie die Entwicklung einer Online-Transportbörse für den Schienengüterverkehr. Sie hat zum Ziel, Leerfahrten

zu reduzieren und weiteren Straßengüterverkehr auf die Schiene zu verlagern, um so die Kommunen von Lkw-Durchfahrten zu entlasten.

Die Projektziele stehen somit in der Kontinuität der Bemühungen des Regionalverbandes um eine interregionale Abstimmung, der Förderung des Schienengüterverkehrs, Minimierung der Lärmauswirkungen sowie der Sicherung und Entwicklung einer schienenorientierten Siedlungsentwicklung. Davon profitieren insbesondere die entlang des Korridors liegenden Kommunen in den Kreisen Main-Taunus, Groß-Gerau und Offenbach, die Stadt Frankfurt wie auch die gesamte Region.

Für den Regionalverband stehen die Entwicklung einer für die Region Frankfurt RheinMain optimalen Erreichbarkeit des regionalen und internationalen Schienennetzes sowie die Intensivierung des Partner-Netzwerkes im Vordergrund. Nur so kann auf die Korridorentwicklung aus regionaler Sicht Einfluss genommen werden. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass bei der Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsnetzes zu oft die regionale Anbindung und die regionalen Verkehrsknoten vernachlässigt wurden. Eine solche Verknüpfung ist aber für die Generierung von Fahrgästen und als Standortfaktor für die regionale Entwicklung sinnvoll.

So wünschen wir uns für das Jahr 2030 eine Hochleistungstrasse von Rotterdam bis Genua, auf der Güter- und Personenverkehr optimal und schnell rollen, die jeweiligen Haltepunkte auch regional vernetzt werden – insbesondere für den Streckenabschnitt Frankfurt-Mannheim. Auf den Straßen sollen dann weniger Autos und Lastwagen unterwegs sein und die Anwohner sollen wieder ruhig schlafen können. Für das Mittelrheintal wünschen wir uns freilich eine echte Alternative zur jetzigen Situation, damit sich auch dort wieder gut und gesund leben lässt.

SPRUDELNDE DATENQUELLE

SEIT DER JAHRTAUSENDWENDE STELLEN DIE CLEARING-STELLE VERKEHR DES DEUTSCHEN ZENTRUMS FÜR LUFT UND RAUMFAHRT (DLR) UND DAS FORSCHUNGS-INFORMATIONSSYSTEM MOBILITÄT, VERKEHR UND STADTENTWICKLUNG DES TÜV RHEINLAND UND DES DLR AKTUELL UND UMFASSEND DATEN BEREIT.

Text DLR

POLITISCHE ENTSCHEIDUNGEN UND WISSENSCHAFTLICHE FORSCHUNG SIND OHNE SOLIDE DATENBASIS UND AKTUELLE INFORMATIONEN NICHT MÖGLICH.

Statistiken und empirische Studien zu den Themen Mobilität und Verkehr sind zahlreich vorhanden und vielfältig. Relevante Datenquellen sind aber oft nur einer kleinen Gruppe gut informierter Nutzerinnen und Nutzer bekannt. Die „Clearingstelle Verkehr“ im DLR-Institut für Verkehrsforschung schließt diese Informationslücke durch die Koordination von Datenangebot und Datennachfrage: Diejenigen, die Daten erheben und diejenigen, die sie nutzen wollen, werden über die Clearingstelle zusammengebracht. Die Einrichtung bildet mit ihrem Angebot im Internet eine zentrale Anlaufstelle und Plattform für den wissenschaftlichen Austausch. Die Arbeiten umfassen die Dokumentation und Bereitstellung von Daten (Online-Archiv), die individuelle Beratung von Datennutzern und -anbietern sowie Öffentlichkeitsarbeit. Die Clearingstelle verschafft einen schnellen Überblick über die Verfügbarkeit von Daten. Das Kernelement der DLR-Clearingstelle ist das „Datenportal“, das Verweise auf Portale bereitstellt, in denen Mobilitäts- und Verkehrsdaten angeboten werden, die nicht im Fokus der Clearingstelle stehen. Außerdem informiert die Einrichtung über deutsche und europäische Mobilitäts-erhebungen. Die den Portalen zugrunde liegende Technik erlaubt es, Datensätze und Portale miteinander zu verknüpfen, um gerade aus der Verknüpfung und dem Vergleich der Daten einen signifikanten Mehrwert für die europäische Forschungslandschaft zu generieren.

Die aktuelle Weiterentwicklung der „Clearingstelle Verkehr“ besteht in der inhaltlichen Kopplung an das Forschungs-Informationssystem (FIS), das im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durch das DLR und den TÜV Rheinland koordiniert und durch das KIT und Fraunhofer IOSB Karlsruhe technisch betrieben wird.

Grundlage für die Arbeit des Forschungs-Informationssystem bilden eine Vielzahl von Forschungsarbeiten aus dem Verantwortungsbereich des BMVBS sowie weitere Ergebnisse aus der nationalen und internationalen Forschung. Diese Inhalte werden durch renommierte Universitäts-Institute unterschiedlicher Fachbereiche in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung selektiert, ausgewertet und in zusammenfassenden Reviews kritisch beschrieben. Durch die Kategorie der „Wissenslandkarten“ bietet das FIS dem Nutzer eine kontextorientierte Vermittlung von Wissen, welche einen schnellen Überblick über die mitunter komplexen Teilaspekte eines Themas gibt. Eine Wissenslandkarte im FIS-System ist ein thematisch zusammenhängendes Begriffsnetz (MindMap), welches ein Thema bzw. Themengebiet strukturiert und hierarchisiert darstellt. Alle Elemente bzw. Knoten einer Wissenslandkarte sind mit einem sogenannten Synthesebericht hinterlegt. In den Syntheseberichten werden die wissenschaftlichen Erkenntnisse zu konkreten Themengebieten erörtert und deren Verknüpfung untereinander wird durch die Wissenslandkarten auf intuitiv verständliche Weise graphisch dargestellt.

Die Auswahl der bearbeiteten Themen erfolgt nicht durch die Wissenschaft allein, sondern wird auch durch konkrete Fragestellungen der Nutzer aus Politik und öffentlicher Verwaltung angeregt.

Hierzu verfügt das FIS über ein leistungsfähiges Kommentarsystem. Die Clearingstelle Verkehr und das FIS ermöglichen durch die Kooperation einen umfassenden Überblick über das Themengebiet der Verkehrs- und Mobilitätsforschung und die ihr zugrundeliegenden Daten.

<http://www.clearingstelle-verkehr.de>


<http://www.forschungsinformationssystem.de>

EIN KRANICH FÜR DIE SCHIENE.

DIE AIRRAIL-KOOPERATION VON LUFTHANSA UND DEUTSCHE BAHN BRINGT FLUGGÄSTE MIT DEM ZUG VOM KÖLNER BAHNHOF ZUM FLUGHAFEN FRANKFURT. DAS PROJEKT IST JETZT MIT DEM GLOBAL AIRRAIL AWARD AUSGEZEICHNET WORDEN.

Text Markus Pauly Foto Fraport AG

Prof. Dr. Stefan Pickl ist Professor für Operations Research an der Universität der Bundeswehr, München.

6  Der Frankfurter Flughafen ist mit aktuell über 56 Millionen Fluggästen im Jahr nicht nur eine der bedeutendsten Luftverkehrsdrehscheiben weltweit. Er ist zugleich eingebunden in einen der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte ganz Deutschlands. Das Frankfurter Kreuz ist mit über 310.000 Fahrzeugen am Tag einer der meistbefahrenen Straßenknoten in Europa, der Hauptbahnhof mit 350.000 Reisenden und 2600 Zügen pro Werktag einer der wichtigsten Personenbahnhöfe Europas. Mit dem Fernbahnhof verfügt der Flughafen über eine eigene Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Bahn. Damit treffen Schiene, Straße und Luftverkehr in Frankfurt in einzigartiger Weise zusammen, vernetzen sich und bringen Menschen und Güter aus der ganzen Welt an ihre Zielorte. Dies schafft die Möglichkeit attraktive, intermodale Reiseketten anzubieten. Ein herausragendes Beispiel vernetztes, intermodales Reisen ohne Brüche und Zeitverlust ist die Kombination von Schiene und Flug am Frankfurter Flughafen. Lufthansa AIRail bietet Reisenden auf den Strecken von Frankfurt nach Köln und Stuttgart ein attraktives Angebot, bei dem der Flug durch ein Schienenangebot ersetzt bzw. ergänzt wird. Die Fahrt von oder nach Köln dauert weniger als eine Stunde, Stuttgart wird nach 75 Minuten erreicht.

Obwohl der Reisende eine Schienenverbindung nutzt, ist er vom Beginn seiner Reise Lufthansa-Gast und damit Teil der Lufthansa-Prozesskette. AIRail kann wie jede andere Flugreise online gebucht werden. Wenn die Reise mit AIRail in Köln oder Stuttgart beginnt, checken Reisende sowohl für die Zug- als auch für die Flugstrecke vorab ein und erhalten bereits ihre Bordkarte bis zum Zielort. In den Zügen sind exklusive Sitzplätze für die Lufthansa-Gäste reserviert. Die taktgenaue Abstimmung der Züge auf Lufthansa-Flüge ermöglicht optimale Umsteigezeiten. Auch frühe Interkontinentalverbindungen können mit AIRail bequem erreicht werden. Sollte es einmal zu Unregelmäßigkeiten kommen, erfolgt automatisch eine Umbuchung auf einen späteren Flieger. 95 Prozent der AIRail-Gäste von Lufthansa haben einen interkontinentalen Anschlussflug. 2011 nutzten bereits 240.000 Lufthansa Passagiere das AIRail-Angebot zwischen Frankfurt und Köln bzw. Stuttgart.

Im Mai 2012 erhielten Lufthansa und die Deutsche Bahn mit dem Global AirRail Award erstmals eine internationale Auszeichnung für das gemeinsame Angebot. Ausgezeichnet wurde die Kooperation als „Integrated AirRail Partnership of the Year“: Das Produkt AIRail

sei ein weltweites „Best-practice“-Beispiel für die Verbesserung des integrierten Luft-Schiene-Verkehrs. Der Global AirRail Award ist die weltweit einzige Auszeichnung im Bereich AirRail und wird durch das britische Verlagshaus airrail news verliehen. Im Jahr 2013 werden Lufthansa und die Deutsche Bahn als Gewinner des diesjährigen Preises Ausrichter einer Intermodal-Konferenz sein.

Der Global Airrail Award ist eine Anerkennung für die erfolgreiche Implementierung dieses Lufthansa-Intermodalproduktes. Zugleich ist er eine Auszeichnung für eine firmenübergreifende Kooperation, die die Stärken des Standortes Rhein-Main nutzt und selbst dazu beiträgt, die Attraktivität des Standortes zu steigern. Die Kooperation der „Konkurrenten“ Schiene und Luft bietet große Chancen, die inzwischen weltweit erkannt wurden. So werden vermehrt integrierte IT-Lösungen entwickelt, die zum Beispiel bei der Buchung die unterschiedlichen Produkte von Bahnanbietern und Luftverkehrsgesellschaften zusammenführen. Im nächsten Jahr wird unter das HOLM in Kooperation mit Fraport, Deutscher Bahn, airrail news und Lufthansa einen weltweiten Intermodalkongress organisieren, der auch die Verleihung des Global AirRail Awards 2013 beinhalten wird.



MODERNE IT-BASIERTE ENTSCHEIDUNGSUNTERSTÜTZUNG IM BEREICH AVIATION MANAGEMENT.

KOOPERATION MIT DEM ASIA PACIFIC LOGISTICS INSTITUTE

Text Stefan Pickl

Markus Pauly ist Director Commercial & Development Hub Frankfurt bei der Deutschen Lufthansa AG

DER BETRIEB EINES FLUGHAFENS, DIE PLANUNG VON ZUGEHÖRIGEN LOGISTIKPROZESSEN UND DIE ABWICKLUNG VON TRANSPORTVORGÄNGEN KÖNNEN HEUTE NICHT MEHR UNABHÄNGIG VONEINANDER BETRACHTET WERDEN.

Innerhalb des House of Logistics & Mobility (HOLM) kommt daher der Behandlung von vernetzten Transportsystemen, von gekoppelten Logistiknetzen und Informationssystemen eine besondere Bedeutung zu. Im Rahmen einer Forschungskooperation mit dem CASA (Center for the Advanced Studies of Algorithms der University of Nevada Las Vegas), dem Asia Pacific Logistics Institute in Singapore und dem Kompetenzzentrum COMTESSA (Core Competence Center for Operations Research, Management - Strategic Studies, Safety & Security Alliance) an der Universität der Bundeswehr in München wird dieser Themenkomplex aktuell aufgegriffen: Innerhalb eines modernen Aviation Managements sollen dabei diese Prozesse optimal aufeinander abgestimmt, miteinander verbunden und im Sinne einer zukunftsweisenden Gesamtoptimierung integrativ gelöst werden. Volker Zintel, langjähriger Generalbevollmächtigter für Aviation Management und für Safety/Security am Frankfurter Flughafen und Senior Scientist am Kompetenzzentrum COMTESSA hat hier vor allem die effiziente Kopplung von Land- und Luftseite im Blick: „Die Potenziale und Effizienzverbesserungen im operativen Bereich sind hier bei weitem noch nicht ausgeschöpft“, sagt Zintel, „zumal im Aviation Management dem Sicherheitsaspekt zusätzlich eine ganz besondere Rolle zukommt und die Prozessoptimierung damit vor wirklich herausfordernde Aufgaben stellt“.

Das „COMTESSA“ hat daher den Bereich „Safety & Security“ innerhalb einer IT-basierten Entscheidungsunterstützung als zentralen Forschungskern. Die Struktur ist stark interdisziplinär geprägt. Eine breite Kenntnis der fast 30-köpfigen Gruppe liegt neben den qualitativen und quantitativen Methoden des Operations Research (OR) vor allem in den Bereichen der Systemtheorie, des Strategischen Managements und der Organisationstheorie sowie der Anwendung moderner Verfahren der IT im Bereich Entwicklung effizienter Decision Support Systeme. Stefan Pickl ist Beiratsvorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Operations Research und leitet die dortige Arbeitsgruppe „Simulation und Optimierung“ komplexer Systeme. Gemeinsam mit Prof. Dr. Mirko Hornung vertritt er in Munich Aerospace

das Leitthema „Aviation Management“. An der Universität der Bundeswehr München ist auch das Forschungszentrum für „Recht und Management öffentlicher Beschaffung“ angesiedelt, das von Prof. Dr. Michael Eßig geleitet wird. Eßig ist ebenfalls Mitglied des HOLM. Gemeinsam mit Stefan Pickl möchte er verstärkt die Zusammenarbeit zwischen den beiden Flughäfen München und Frankfurt gezielt fördern. In der neugegründeten Arbeitsgruppe „Humanitarian Logistics“ des Deutschen Bundesverbandes für Logistik ist Stefan Pickl mitverantwortlich für den Bereich „Computational Supply Networks“. Erst vor kurzem hat einer seiner Mitarbeiter ein zweiwöchiges Tutorial zu diesem Themenkomplex im Rahmen einer internationalen Sommerschule präsentiert. Dieses neue Gebiet innerhalb der internationalen Logistik ist für Robert de Souza, Executive-Director des Logistics Institutes in Singapur, richtungsweisend. Im Sinne eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen und Umweltbelastungen, sieht er „eine große Koalition aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft vor, um wirklich nachhaltige Lösungen“ entwickeln zu können. Unter diesem Fokus sieht er auch die Kooperation mit dem HOLM.

CONTROL TOWERS ALS INTELLIGENTE SCHNITTSTELLEN

Im Rahmen des aktuellen Forschungsvorhabens IRIS (Intelligent Reachback Information System) mit dem Asia Pacific Logistics Institut werden sogenannte Control Towers als intelligente Schnittstellen in Versorgungsketten analysiert und spezielle Anforderungsprofile hierfür erstellt. Dabei ist es das Ziel, diese Control Towers so zu konzipieren, dass damit intelligente Reachback Konzepte im Bereich z.B. einer Humanitären Logistik praxisnah und serviceorientiert umgesetzt werden können. In diesem Kontext wurde in den vergangenen sechs Monaten eine Masterarbeit in Singapur durchgeführt, die vom HOLM aus betreut wurde. Singapur ist schon jetzt eines der Drehkreuze der Zukunft. Zentral ist, dass man sich bei der Entwicklung der Metropole nicht auf ein Verkehrssystem konzentriert, sondern die Kopplung verschiedener Systeme im Blick hat, um eine der zentralen Hotspots von Asien zu werden. Die Fragestellungen, die das Asia Pacific Logistics Institute an das HOLM heranträgt, dienen daher als richtungsweisender Maßstab.

ÜBER NACHT VOM REDAKTIONSBÜRO AUF DIE HALLIG HOOGE.

AUCH HINTER DER F.A.Z.-DISTRIBUTION STECKEN KLUGE KÖPFE.

Text Denise Peikert Foto F.A.Z.

8

Wenn morgens um 10 Uhr die Fähre der Wyker Dampfschiffs-Reederei vom schleswig-holsteinischen Festland ablegt, dauert es noch 75 Minuten, bis die Zeitung da ankommt, wo Ankommen insgesamt schwierig ist. Der Fährmann lädt die Frankfurter Allgemeine Zeitung (F.A.Z.) zusammen mit Lebensmitteln und Arzneien in den selbstgebauten Treckeranhänger und fährt sie raus ins Nordfriesische Wattenmeer. Dass es die F.A.Z. dann jeden Tag um viertel nach elf auch auf die Hallig Hooge schafft, ist jedes Mal ein logistischer Kraftakt. Und das nicht nur, weil die Halligen nur per Schiff zu erreichen sind. Es ist zum Beispiel auch deshalb schwer, weil die Laster mit der Zeitung eigentlich schon aus der Druckerei in Potsdam losgefahren sein müssten, wenn dort gerade die ersten Seiten bedruckt werden.

Die allermeisten der mehr als 225.000 Abonnenten der F.A.Z. in Deutschland haben ihre Zeitung bis spätestens sieben Uhr im Briefkasten – zumindest dann, wenn sie nicht auf einer Hallig wohnen. Weil an einem gewöhnlichen Abend zuvor der Druck der letzten Seiten erst um 22.45 Uhr beginnt, müssen alle miteinander reden: Logistiker, Lkw-Fahrer, Disponenten, Schlussredakteure, Drucker, Zeitungsausträger, Informationstechniker, Postboten, Spediteure. Und sie müssen sich an den Zeitplan halten.

Gegen 17 Uhr wird es in der F.A.Z.-Redaktion im Frankfurter Gallusviertel Zeit, dass die Seiten fertig werden. Redakteure, Fotografen und Layouter haben jetzt einen letzten Blick darauf, ob die Überschriften „gut laufen“, also optisch anständig aussehen. Sie schauen nach, dass nirgendwo ein Fehler drin ist und sich nichts doppelt. Ist alles kontrolliert, werden die Seiten digital in die Druckereien geschickt. Eine davon steht im Frankfurter Umland, in Mörfelden-Walldorf.

Um 18 Uhr beginnt dort der Druck der ersten Ausgabe der F.A.Z. Schon eine Viertelstunde nach „Andruck“, wie man den Start der Druckmaschinen nennt, werden die ersten Zeitungspakete in die Transporter geladen. Das geht, weil in Mörfelden in einer Stunde 80.000 Zeitungen mit einem Umfang von 48 Seiten gedruckt werden können – und das, wenn nur zwei der neun Druckmaschinen laufen.

Die erste Ausgabe der F.A.Z. wird in die Teile Deutschlands gefahren, die am weitesten von der Druckerei entfernt liegen. Weitere Ausgaben, die teilweise aktuellere Berichte enthalten, werden später in der Nacht nach einem exakten Zeitplan gedruckt. Spätester Andruck für den überregionalen Teil ist an gewöhnlichen Wochentagen 22.45 Uhr, der Regionalteil der F.A.Z. wird zuletzt um 1.30 Uhr angedruckt.

Außer in Mörfelden-Walldorf wird die F.A.Z. in Deutschland noch in Maisach bei München und in Potsdam gedruckt. Außerhalb Deutschlands gibt es einen Druckstandort in Madrid, damit die Zeitung auch in den bei Deutschen beliebten spanischen Urlaubsorten pünktlich ankommt. An einer Handvoll weiterer Orte entsteht außerdem eine kleinformatigere Ausgabe der F.A.Z. Im sogenannten Digitaldruck werden beispielsweise in Rom, auf Teneriffa und in

Dubai Zeitungen produziert. Freilich werden Teile der Auflage auch per Flugzeug versendet. Aber mit den Digitaldruckstandorten kann der Verlag einen Teil der Kosten für die Luftfracht einsparen. Außerdem liegt die F.A.Z. auf diese Weise auch in Dubai schon am Erscheinungstag am Kiosk.

ZEITUNG BIS SPÄTESTENS SIEBEN UHR IM BRIEFKASTEN

Ihre Kunden in Deutschland erreicht die F.A.Z. über die Straße. Die Zustellung koordiniert das Unternehmen Medienservice aus Frankfurt. Das ist ein Tochterunternehmen der F.A.Z. und der F-LOG, die zu einem der größten familiengeführten Logistikunternehmen in Europa gehört. Medienservice verteilt nicht nur die F.A.Z. sondern zum Beispiel auch die Financial Times Deutschland und die Neue Zürcher Zeitung. Jeden Tag machen sich von den drei Druckereien aus, die in Deutschland die F.A.Z. herstellen, 320 Transporter auf ihren insgesamt 120.000 Kilometer langen Weg. Sie transportieren dabei fast 470.000 Zeitungen, die zusammen 217 Tonnen wiegen.

Am Kirchheimer Dreieck in Hessen ist Stau. Der Fahrer des Lasters, der die F.A.Z. in den Harz bringen soll, verliert auf seiner Strecke 120 Minuten. Das ist zu viel. Er wird zu spät in Goslar sein, die Transporter mit der Goslarischen Zeitung werden nicht warten können. Die Karl Krause GmbH und Co. KG, die die Regionalzeitung in Goslar verlegt, verteilt in ihrem Verbreitungsgebiet auch die F.A.Z. an deren Abonnenten. Auf die selbe Weise arbeitet der Verlag aus Frankfurt in ganz Deutschland mit rund 150 Regionalverlagen zusammen. „Wir würden sonst unsere Abonnenten im





Harz oder im Umland von Hof nie pünktlich erreichen“, sagt Alexander Kuhn, Vertriebsleiter bei der F.A.Z.

Auch für die kleineren Verlage ist die Zusammenarbeit mit der F.A.Z. und anderen großen Zeitungen ein Gewinn: Sie fahren ohnehin zu ihren Abonnenten und können ihre Touren mit der F.A.Z., der Süddeutschen Zeitung oder dem Handelsblatt besser auslasten. Die Zusammenarbeit funktioniert, weil die Routen und Zeiten der regionalen Verlage auf die der überregionalen abgestimmt sind – und laufend abgestimmt werden. Der Fahrer, der am Kirchheimer Dreieck im Stau steht informiert sofort den – Medienservice. Die Mitarbeiter dort telefonieren mit den Verantwortlichen Goslar. An diesem Tag im September aber, bei einer Verspätung von 120 Minuten, können die Transporter mit der Goslarschen Zeitung nicht auf die F.A.Z. warten. Sie wird erst am Tag darauf zugestellt werden. Ein Ärgernis, das zum Glück die Ausnahme ist.

An Orten, wo die Zustellung der F.A.Z. über Regionalverlage nicht klappt, hilft die Post aus. Zum Beispiel im Umland von Neubrandenburg. Dort arbeitet der F.A.Z.-Verlag zwar mit dem Kurierverlag zusammen. Auf den Weg in die entlegensten Orte seines Vertriebsgebiet schickt der Regionalverlag seinen Nordkurier aber schon so früh, dass die F.A.Z., die in diesem Fall aus der Druckerei in Potsdam kommt, nicht pünktlich da sein kann. Deshalb fahren die Spediteure des Medienservice in dieser Region die Sammelstellen der Post an, die die Zeitung zusammen mit ihren Briefen an die Abonnenten zustellt.

Dafür, dass die F.A.Z. in den Einzelhandel kommt, sind in Deutschland die Grossisten zuständig. Sie verteilen nicht nur die F.A.Z. an Kioske und Buchhandlungen, sondern auch

andere Zeitungen und Zeitschriften. Wenn es die etwa 70 Grossisten in Deutschland nicht gäbe, sagt Kuhn, würde in den frühen Morgenstunden an jedem Kiosk des Landes alle Viertelstunde ein Lieferwagen von einem anderen Verlag vorfahren. Das würde nicht nur die Nachtruhe der Anwohner stören, sondern wäre auch wirtschaftlicher Unsinn. Ganz anders als beim Inhalt, arbeiten deutsche Zeitungsverlage deshalb nicht nur bei der Zustellung an ihre Abonnenten, sondern auch bei der Lieferung an die Kioske zusammen.

MIT AN BORD: DREI EXEMPLARE DER F.A.Z.

In der Druckerei in Potsdam fangen die Rollen um 19 Uhr zu laufen an. Noch mehr als in allen anderen Druckereien kommt es hier auf jede Minute an. Die Zeitungen müssen von hier aus den nördlichsten Punkt in Deutschland erreichen. „Schleswig-Holstein steht jeden Tag auf der Kippe“, sagt Alexander Kuhn. Um die Strecke in den Norden zu schaffen, wäre es eigentlich besser, die Laster würden schon losfahren, wenn gerade die ersten Exemplare fertig gedruckt sind. So will es die Verkehrslage, die Nachrichtenlage aber hat andere Bedürfnisse.

Die Fahrer verlassen das Druckereigelände in Potsdam deshalb frühestens halb acht. Sie schaffen es fast immer trotzdem pünktlich nach Husum. Von dort aus bringen die Fahrer des Pressevertriebs Carlsen & Lamich die Zeitungspakete dann zu dem Fähranleger nach Schlüttsiel, an dem um zehn das Schiff in Richtung Hallig Hooqe ablegt. Mit an Bord: drei Exemplare der F.A.Z.

Bild oben:
Rotationsdruck bei F.A.Z.
Bild vorherige Seite:
Verlagsgebäude der F.A.Z.

*Denise Peikert ist freie Autorin.
www.denise-peikert.de*

IMPRESSUM

Herausgeber

Forum Executive GmbH,
Hellerhofstraße 2-4,
60327 Frankfurt am Main,
Telefon: +49 69 75 91-26 14,
www.faz-forum.com

Geschäftsführung

Ulrike Berendson,
Dr. Jochen Gutbrod

Verantwortliche für den Inhalt

Dr. Henrik Kelz (V.i.S.d.P.),
Jürgen Schultheis (HOLM, Frankfurt)

Redaktionelle Mitarbeit

Sven Hirschler (HOLM, Frankfurt),
Tim Kanning (F.A.Z., Frankfurt)

Art Direction

Dino Celjo
Pia Pötting (Informationdesign, Berlin)

Druck

Westdeutsche Verlags- und
Druckerei GmbH,
Kurfürstenstraße 4-6,
64546 Mörfelden-Walldorf

IN ZUSAMMENARBEIT MIT



HOUSE OF LOGISTICS AND MOBILITY