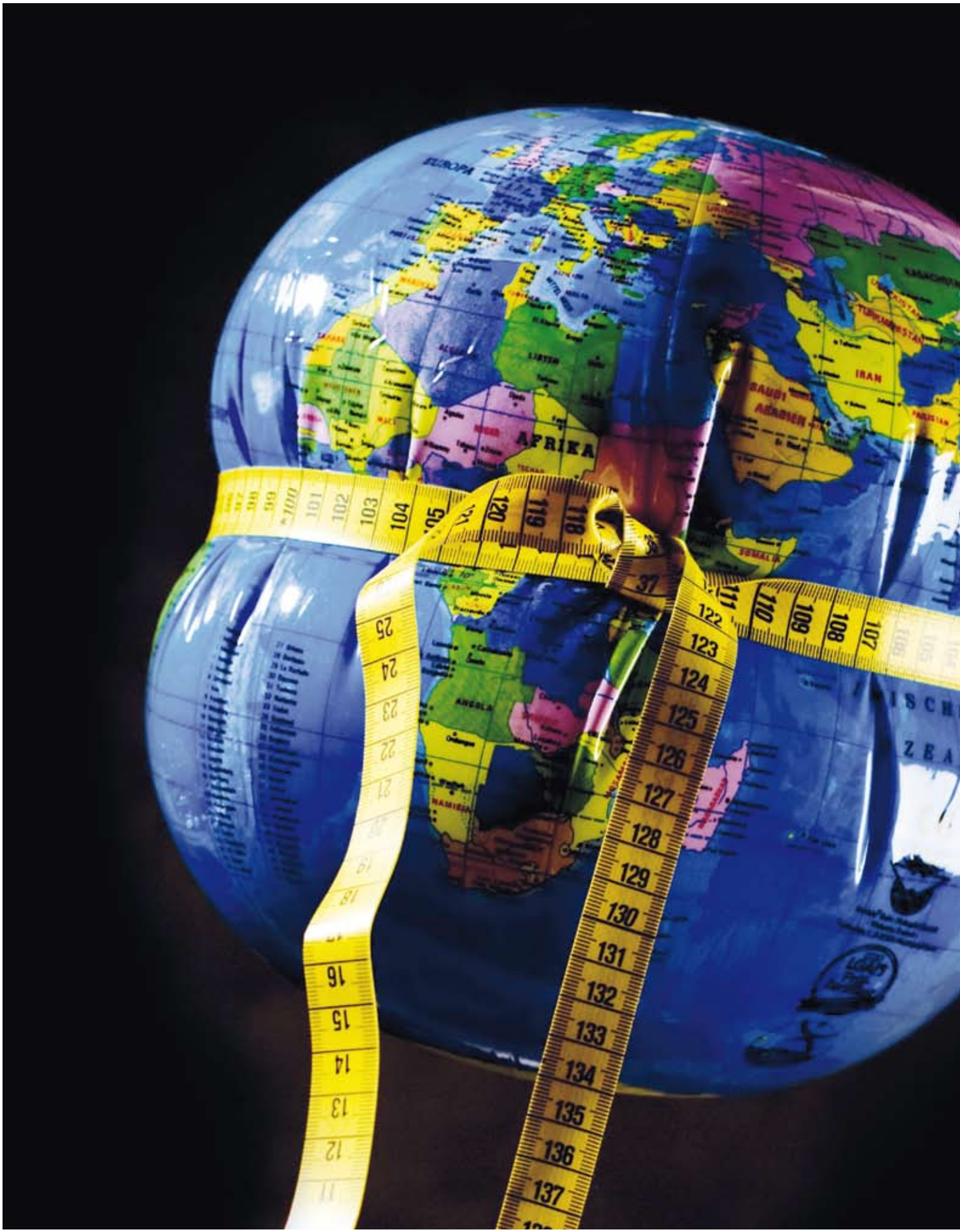

Foto: Bode & Fichtner

Die Welt wird wieder größer

Die Logistikbranche denkt um. Entfernungen bedeuten wieder etwas. Schon kehren einfache Hilfsarbeiten nach Deutschland zurück. Speditionen aus der Region profitieren davon, dass die Globalisierung ein Stück weit zurückgeschraubt wird

Torsten Fellmoser kann sich das Grinsen nicht verkneifen. Seine Firma Logistik Dienstleistung Baden (LDB) setzte jahrelang für den Klebstoffhersteller Uhu einen Luftentfeuchter zusammen. „Ein gut gehendes Produkt, das aber leider aus vier Einzelteilen besteht, die montiert werden müssen“, sagt Fellmoser. Dazu kommt dann noch die Packung und eine Banderole. „Wir haben diesen Job viele Jahre für Uhu gemacht. Dann wurden wir wohl irgendwann zu teuer, und der Auftrag ging nach Polen. Jetzt aber ist er wieder bei uns.“ Warum? Weil Entfernungen wieder eine Rolle spielen. „Gott sei Dank“, sagt Fellmoser lachend.

Für Logistiker war die Welt lange Zeit eine Scheibe. Selbst die größte Distanz galt nicht als Hindernis. Sie war ja leicht zu überbrücken. Per Luftfracht, per Schiff, per Lkw. Kommt ganz darauf an, was der Faktor Zeit sagt. Das Geld hat jedenfalls nicht den Unterschied gemacht. Doch mit dem gestiegenen Ölpreis ist auch die Distanz wieder ein Kostenpunkt geworden, den es zu beachten gilt. Eine Besserung scheint nicht in Sicht. Die Investmentbank Goldman Sachs geht sogar davon aus, dass sich die Spritpreise bis ins Jahr 2010 noch einmal verdoppeln.

Deutlich wird der Kosteneffekt in der Containerschifffahrt. Drosselt ein Frachter seine Geschwindigkeit um fünf Knoten die Stunde, halbiert sich der Treibstoffverbrauch. In der Schifffahrt machen die Treibstoffkosten 90 Prozent der operativen Kosten aus. ▸▸

DREILÄNDERLOCH:
Der Frachtverkehr ist wichtig für den Euro-Airport. Jetzt lässt er dramatisch nach S. 64

ZU VIEL DES GUTEN:
Auf den Straßen sind immer mehr Lkw unterwegs. Ihr Betrieb wird teurer S. 68

GEFÜHLTER STAU:
Vom Ausbau der Autobahnen merken die Spediteure bislang noch nichts S. 72

Tank- und Waschpark Lahr

Moderne und großräumige Tankstelle

"Tanken Sie doch was Sie wollen!" - acht Kraftstoffe zur Auswahl

- Benzin
- Super
- E85
- Erdgas
- AdBlue
- Diesel
- Biodiesel
- Pflanzenöl
- Autogas

Profiwäsche für Ihre Nutzfahrzeuge

Erdgas-, Autogas- u. Pflanzenölzapfsäule

LKW-Waschanlage

- Für Ihren sauberen Firmenauftritt
- Fachlich geschultes Personal

Textile PKW-Waschstraße

- Sanfte Textilstreifen schonen den Lack
- … und reinigen dabei gründlich

SB-Staubsauger

- überdacht
- mit extrastarker Saugleistung

SB-Waschboxen

- für PKW, Transporter und Wohnmobile
- mit fahrbarem Podest für hohe Fahrzeuge

GÜNTHER Energie & Service

Günther
Energie & Service GmbH
Einsteinallee 2 ● 77933 Lahr

07821 / 90 68 9-0
07821 / 90 68 9-30
info@guenther-lahr.de
www.guenther-lahr.de

mit aller Energie dabei!

PACKSERVICE

DIE INNOVATIVSTEN VERPACKUNGSLÖSUNGEN STAMMEN AUS DER NATUR. ODER VON UNS.

Immer häufiger verpacken wir zum Beispiel direkt da, wo die Ware ist – mit eigener Mannschaft, Technik und Logistik, oft auf eigenen Flächen: bei Speditionen, in Lagerhäusern, vor Ort beim Erzeuger oder Hersteller.

Machen Sie Schluss mit dem ewigen Hin und Her beim Verpacken. Am besten Sie rufen gleich an und Packservice kommt zu Ihnen: +49 (0)7 21 . 9 61 66-21

Packservice PS Karlsruhe GmbH
• Mannheimer Straße 16-18
D-76131 Karlsruhe
t +49 (0)7 21 . 9 61 66-0
f +49 (0)7 21 . 9 61 66-66
e info@packservice.de

Weitere Niederlassungen
Karlsruhe · Augsburg
Bühl · Gütersloh · Linz
Pforzheim · Stockerau
Stuttgart · Unna · Wien
www.packservice.de

90 Prozent der operativen Kosten auf dem Schiff sind heute Treibstoffkosten

▸▸ Die großen Schiffe haben eine Kapazität von 8000 Containern. Stündlich verfeuern sie etwa zehn Tonnen Öl. Das entspricht dem Jahresbedarf zweier Einfamilienhäuser. Fahren sie fünf Knoten langsamer sparen sie am Tag etwa 300 000 Euro. Für die Landratten: Fünf Knoten entsprechen etwa neun Stundenkilometern.

„Transportkosten sind heute die größten Handelsbarrieren", sagt Jeff Rubin, Chefökonom der kanadischen Investmentbank CIBC. Laut seiner Rechnung ist ein Ölpreis von 20 Dollar eine Einfuhrverteuerung um drei Prozent. Bei den aktuellen Ölpreisen schlägt Rubin bereits neun Prozent drauf. Der kanadische Investmentbanker sieht dadurch den Erfolg der internationalen Handelsglobalisierung gefährdet.

Unternehmer wie Torsten Fellmoser sehen das genau andersrum. „Die Gewinner der Globalisierung sind wir", sagt er selbstbewusst. Seine Kunden sehen es heute nicht mehr ein, ihre Einzelteile von einem Unternehmen durch die Gegend zu chauffieren, um sie in einem Billiglohnland montieren zu lassen. So bleibt der ganze Job bei Firmen wie LDB.

„Für ABB montieren wir eine Tragschiene für Stromverteilerschränke. Hier sollten wir ursprünglich nur den Transport der Komponenten übernehmen. Doch dann kam raus, dass es für den Kunden viel lohnender ist, wenn wir alles machen", schildert Fellmoser.

In diesem Fall war der Mitbewerber gar kein Billiglohnland, sondern mehrere Unternehmen aus dem Badischen. Doch weil der Betrieb eines Lkws innerhalb eines Jahres pro Monat um 1000 Euro teurer geworden ist, rechnet sich die Fahrerei nicht mehr.

„Die Gewinner der Globalisierung sind wir", sagt Logistikunternehmer Fellmoser

Auch Expressdienste müssen sich etwas einfallen lassen, wenn sie die Eilaufträge ihrer Kunden noch lohnend abwickeln wollen. Ein Päckchen von Freiburg nach Berlin zu schicken, rechnet sich nur, wenn ohnehin jemand fährt. Ansonsten, verrät ein Speditionsunternehmer gegenüber Econo, gibt man das Päckle eben in den nächsten ICE. Die Bahn hat einen extra Geschäftsbereich dafür, der die begrenzten Kapazitäten an Bord der Schnellzüge verwaltet. Kostenersparnis für den Transporteur: 75 Prozent.

Das gleiche Spiel gibt es auch in der Luft. Hier ist es ein Tochterunternehmen der Lufthansa, dass die Sendungen annimmt und durch die Gegend fliegt. Vorausset-

Fotos: istockfoto

Einen Lastwagen zu betreiben kostet pro Monat derzeit etwa 1000 Euro mehr

zung in beiden Fällen: Der Auftraggeber muss sein Paket selbst wieder abholen. Das ist aber immer noch günstiger, als einen eigenen Mitarbeiter in den Transporter zu setzen.

Die Transporteure sind teilweise selbst in der Pflicht. So hat etwa die Logistikgruppe Karl Dischinger in Zusammenarbeit mit dem Automobilzulieferer Johnson Controls einen neuen Auflieger entwickelt. Statt zwei passen nun drei Schichten von Autositzen hinein. Johnson Controls spart so jedes Jahr 2440 Fahrten.

Die Dischinger-Gruppe aus Ehrenkirchen bei Freiburg ist auch im Transport von Lebensmitteln groß. Im Auftrag der Schweizer Firma Kambly versorgt Dischinger ganz Europa mit edlen Keksen und Gebäck. „Die Kommissionierung der Ware läuft mittlerweile über uns“, sagt Firmenchef Karlhubert Dischinger. Die Verkaufsdisplays werden aufgebaut, organisiert, bepackt und bezettelt. Es rechnet sich schlicht nicht, diese einfache Tätigkeit an unterschiedlichen Orten abzuwickeln.

Ähnlich handhabt es der französische Kosmetikkonzern L‘Oréal, der in Karlsruhe ein großes Werk hat. Was dort produziert wird, wird noch in der Region kommissioniert und fertig für den Handel gemacht. Generalunternehmer für die Logistik ist die SWS-Speditions GmbH aus Malsch.

Diese Beispiele zeigen, dass die Kunden bei den Logistikkosten längst mehr im Blick haben, als die Kosten für den reinen Transport. „Das wäre auch zu kurz gesprungen“, warnt der Unternehmensberater Steffen Möller von der Logistik-Beratung Dr. Schaab & Partner. „Logistikkosten beinhalten schließlich auch Lager- und Umschlagskosten, Bestandskosten sowie Kosten für die Auftragsabwicklung und Logistikplanung. Am Gesamtpaket macht der Transport nicht mal die Hälfte aus.

„Eines ist sicher“, mahnt Möller. „Wer jetzt nicht handelt, verpasst den richtigen Zeitpunkt zur Anpassung seiner Strukturen an die neuen Bedingungen.“ Möller rät daher zu den naheliegenden Maßnahmen wie einem höheren Auslastungsgrad der Lkw. „ Es ist zum Beispiel sinnvoll, Aufträge im eigenen Unternehmen zusammenzufassen. Aber auch eine Optimierung der Verpackung kann helfen.“

Sind die Transportkosten bereits an einen externen Dienstleister vergeben, sollte dieser regelmäßig überprüft werden. „Erfahrungsgemäß können durch Ausschreibungen oder Preisanfragen nicht selten signifikante Einsparungen erzielt werden.“

Und auch in die andere Richtung lohnt es sich zu denken. Möller: „Der Einsatz eines eigenen Fuhrparks lohnt sich heute nur noch, wenn dieser auch adäquat ausgelastet werden kann.“ Nicht das stehende Auto ist teuer. Aber eins, das nur halbvoll beladen quer durch Deutschland fährt. Möllers Fazit: „Die gesamte Strategie der Logistik steht heute auf dem Prüfstand.“ ***Philipp Peters***

NUFAM
27. – 29. März 2009
Nutzfahrzeugmesse Karlsruhe

Den großen Bruder gibt's auf der NUFAM!

NUFAM,
die neue Messe im Bereich Nutzfahrzeuge! Hier präsentieren sich **Hersteller, Händler, Zulieferer und Dienstleister** aus den Bereichen LKW, Transporter, Busse, Anhänger und Aufbauten, Offroad und Sonderfahrzeuge. Die Messe wird durch ein umfassendes Rahmenprogramm ergänzt.

Mehr Informationen unter:
www.nufam.de

27. – 29. März 2009
Messe Karlsruhe

KMK IDEEN VERBINDEN.
Karlsruhe – Messen und Kongresse