

Transport- und Kommunikationsnetze in der modernen Wirtschaft

7 Neue Anforderungen an das Transportwesen

„Über Flüsse, Kanäle, Schienen und Straßen gelangen Güter aller Art heutzutage in kürzester Zeit fast in jeden Winkel der Welt. Technische Entwicklungen in der Lager-, Förder- und Transporttechnik, unterstützt durch ein immer dichter werdendes Verkehrsnetz führen zu einer Revolution der → **Logistik**. Deren Aufgabe besteht darin, die richtige Menge der richtigen Objekte (Güter, Personen, Energie, Informationen) am richtigen Ort zum richtigen Zeitpunkt in der richtigen Qualität zu den richtigen Kosten bereitzustellen ... Steigender Wettbewerbsdruck durch zunehmende → **Globalisierung**, eine verstärkte Dynamik der Märkte sowie ungewisse Kundenloyalität bei wachsenden Ansprüchen führt zu immer höheren Anforderungen an die Unternehmen. Während diese in der Vergangenheit zumeist ihre Funktionen (Beschaffung, Produktion, Absatz) optimiert haben, müssen heute zunehmend horizontale Netzwerke aufeinander abgestimmt werden. Die Ziele sind Kostensenkung, Verringerung von Durchlaufzeiten und die Verbesserung der Produkt- und Servicequalitäten. Im Mittelpunkt steht die logistische Wertschöpfungskette, wodurch der Logistik eine zentrale Rolle zukommt.“

Dieter Thierbach: Wenn die Schnelligkeit den Gewinn beeinflusst. In: Süddeutsche Zeitung – Technik, Beilage der SZ – Transport und Logistik vom 18. 05. 05. München: Süddeutsche Zeitung 2005

Unter **Logistik** versteht man alle Planungen und Vorgänge bei Transport, Beschaffung, Umschlag und Lagerung von Waren (und oft auch von Informationen).

8 Transport und Logistik

„Die Rolle der Spedition hat sich in den letzten 40 Jahren stark gewandelt. Während die Spedition noch bis in die [19-]70er Jahre hinein primär für den reinen Transport von Gütern vom Absender zum Empfänger zuständig war, wird heute von einem Logistik-Dienstleister verlangt, bis in die einzelbetrieblichen Abläufe hinein einzugreifen und zu steuern. Die Spedition des neuen Typs, also der Logistikdienstleister, ist in die Organisation innerhalb von Betrie-

Die neuen internationalen Kommunikationssysteme mit ihren gemeinsamen Standards ermöglichen den verzögerungslosen weltweiten Datenaustausch, ohne den die Globalisierung der Wirtschaft nicht denkbar wäre. Beim Austausch von Nachrichten hat der → **Standortfaktor** Nähe also an Bedeutung verloren.

Für den immer stärker global orientierten Gütertausch spielt die Überwindung der Entfernung nach wie vor eine entscheidende Rolle. Dabei sind es nicht gestiegene Gütermengen, die neue Aufgaben schaffen, denn grundsätzlich nimmt der Materialanteil in der modernen Wirtschaft ab (Tabelle 17, S.217). Die wechselnden Bedürfnisse des Marktes können besser durch kleinere, flexiblere Produktionseinheiten befriedigt werden. Durch Senkung der Fertigungstiefe werden die Transportmengen auf kleinere Ladungen verteilt, und es entstehen immer mehr Transportvorgänge über wachsende Entfernungen. Die Transportleistungen sind durch die Globalisierung gewaltig angestiegen. Bei den heutigen Lieferverbindungen stehen nicht mehr die Transportkosten im Vordergrund, sondern immer mehr Lieferzeit, Flexibilität und Zuverlässigkeit der Lieferung. Die Aufspaltung der Lieferströme durch die → **Just-in-time-Produktion** hat „rollende Läger“ gebracht mit höheren Frequenzen und kleineren Versandmengen. Lagerbestände werden reduziert und regionale Lager durch Zentrallager ersetzt, Liefervorgänge oft an Dritte übertragen. Bezogen auf ein Unternehmen ist dies rationell, gesamtwirtschaftlich und ökologisch jedoch problematisch.

ben und in das Netzwerk zwischen Betrieben und deren Partnern verflochten.

Die Herausforderungen der Globalisierung und ihrer Folgen, wie zum Beispiel der hohe internationale Kostendruck, führen dazu, dass sich immer mehr Unternehmen auf ihr Kerngeschäft konzentrieren. Gesucht sind also in zunehmenden Maß Dienstleister, die umfassende Logistikleistungen bieten.“

Peter Fuchs: Globalisierung und Logistik. In: Martina Flath/ Gerhard Fuchs (Koord.): Globalisierung. Beispiele und Perspektiven für den Geographieunterricht. Gotha: Perthes, 1998, S. 40

2.8 Verkehrs- und Kommunikationsnetze

9 **Logistikdienstleister, Beispiele**

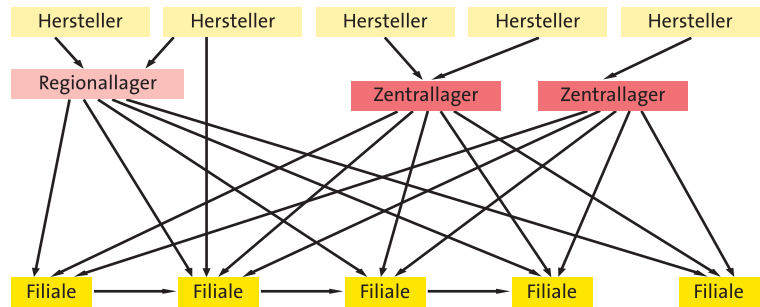
Filialisten: „Der eine Teil der Ware kommt von einem Zentrallager. Mit der Bundesbahn wird die Ware zum Hauptgüterbahnhof Hamburg transportiert und von dort mit der Bahnspedition per LKW zur Filiale gebracht. Der andere Teil der Ware wird von verschiedenen Regionallägern angeliefert. Nur ein ganz kleiner Teil (ca 2 %) wird vom Hersteller/Lieferanten direkt zur Filiale transportiert. Bei Waren, die vom Zentrallager kommen, beträgt der Zeitraum zwischen der Anforderung der Artikel bis zum Eintreffen in der Filiale nicht mehr als 40 Stunden. Sämtliche Filialen im Bundesgebiet werden vom gleichen Zentrallager versorgt. Daneben gibt es unterschiedliche Regionalläger. Auch zwischen den Filialen findet Warenaustausch statt.“

Jürgen Glaser: *Distributionslogistik und Stadtentwicklung*. In: Dieter Läßle (Hrsg.): *Güterverkehr, Logistik und Umwelt*. Berlin: Edition Sigma 1995, S. 158 –159

Beschaffungslogistik: „Ein großer Sportartikelhersteller (X) in den USA bezieht einen Großteil der Waren von Zulieferern in Fernost. Der Logistikdienstleister ist dafür verantwortlich, diese von der Bestellung beim Zulieferer bis zur Auslieferung in den USA zu verfolgen und alle Informationen elektronisch zur Verfügung zu stellen. Der Inhalt jedes Packstücks muss detailgenau erfasst werden, und die Daten werden ebenso wie die Transportinformationen dem Kunden durch elektronischen Datenaustausch zugeleitet.“

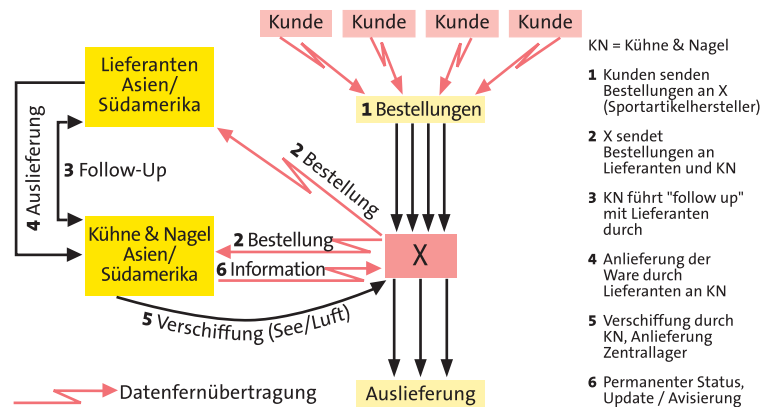
Produktionsverlagerung: „Ein deutscher Automobilhersteller erstellt eine neue Fertigungsstätte in Südamerika. Die Teile werden zum großen Teil in Deutschland hergestellt. Der Kunde schreibt folgende Dienstleistungen aus: Verpackung der Teile in Deutschland, Importabwicklung in Südamerika, Betrieb eines Lagers an der Fertigungsstätte mit Just-in-time-Anlieferung der Teile bis an das Band.“

Peter Fuchs: a. a. O., S. 44, 45

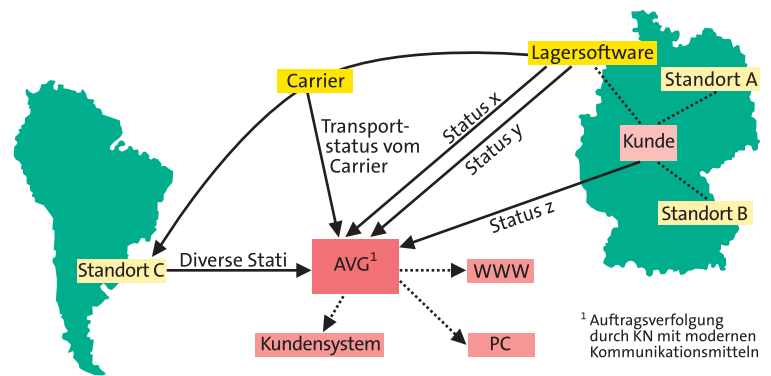


10 **Warenbeschaffung bei einem Filialisten**

Nach Jürgen Glaser: a.a.O., S. 159



11 **Beispiel Beschaffungslogistik**



12 **Beispiel Produktionsverlagerung**

Karten 10 und 11 nach Peter Fuchs: a. a. O., S. 44, 45

Transponder sind kleine Chips, die die berührungslose Kommunikation mit Waren/Containern ermöglichen.