

## Alte und neue Wege der Logistik

03.05.2010, 12:33 | Logistik & Transport

Pressemitteilung von: *WALTHER Faltsysteme GmbH*

---



Zu Wasser, zu Lande und in der Luft: Die Wege der Logistik sind vielfältig. Zwar sind Handel und Wandel nahezu so alt wie die Menschheit selbst, vergleichsweise neu sind aber die Verkehrswege, die der Mensch heute zur Logistik nutzt. Letztere schließt selbstverständlich auch die Prozesse Umschlag und Lagerung, sowie die Organisation und die Optimierung des gesamten Warenflusses ein. Doch vor allem der Transport selbst ist es, der auch und vor allem wegen begleitender Parameter wie Energiekosten und Umweltschutz, immer wieder auf dem Prüfstand steht.

„Der Spediteur, der hat's schon schwer“, möchte man daher meinen. Aus der Sicht von Naturschutzverbänden, wird die Umwelt am besten geschützt durch Verkehr, der gar nicht erst entsteht. Ein frommer, gleichwohl unrealistischer Wunsch. Dem stehen bei weitem nicht nur die in solchen Zusammenhängen gern zitierten und kritisierten australischen Billigäpfel in deutschen Einkaufswagen entgegen. Der Güterverkehr über regionale, nationale und kontinentale Grenzen hinweg ist längst zu einer der zentralen Lebensadern einer globalen Wirtschaft geworden. Lebensmittel, aber auch Rohstoffe, Investitionsgüter, Produkte aller Art in den verschiedensten Herstellungsstadien werden von A nach B geschafft und von dort wieder weiter oder auch zurück – kurzum: Ohne Handel und Warenverkehr ist unsere Welt schlicht nicht vorstellbar.

Es versteht sich von selbst, dass die Geschichte des Güterverkehrs eng verbunden ist mit der Industrialisierung der Warenherstellung einerseits und der Entwicklung motorisierter Verkehrsmittel andererseits. Erstere resultiert aus dem Bedarf nach zunehmendem Warenaustausch, Letztere macht diesen über weite Entfernungen hinweg möglich. Bestimmten über Jahrhunderte Pferdefuhrwerk, Schiff und später die Eisenbahn weitgehend den Warenverkehr, stehen heute wesentlich leistungsfähigere Transportmittel zur Verfügung. Güterzüge oder LKW können, nicht zuletzt seit Einführung des genormten Containers, ein Vielfaches an Gütern befördern als noch vor gut 50 Jahren. Auch die Eroberung des Luftraums als Verkehrsweg war einer der Meilensteine auf dem Weg zum modernen Güterverkehr. Last but not least runden Systeme der Intralogistik und der Transport durch Rohrleitungen das breite Spektrum der Verkehrsmittel ab.

### Multimodal in die Zukunft

Teilweise stehen die genannten Verkehrszweige durchaus in Konkurrenz zueinander. Zunehmende Beachtung findet jedoch der sogenannte kombinierte Verkehr, also eine Transportkette, die unterschiedliche Verkehrsträger integriert.

Ziel ist es, den Hauptteil des Weges auf der Schiene bzw. auf dem Wasserweg zurückzulegen und den Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich zu halten. Üblicherweise erfolgt der Transport in standardisierten Transporteinheiten, also Containern, Wechselbehältern oder Sattelaufliegern.

Grundsätzlich unterscheidet man zwischen begleitetem und unbegleitetem kombinierten Verkehr. Beim begleiteten Verkehr werden Glieder- und Sattelzüge mithilfe anderer Verkehrsmittel, etwa Schiffen oder Zügen, bewegt. Der wesentlich größere Teil des Kombinierten Verkehrs findet unbegleitet statt (Behälter-Verkehr). Hier werden die Ladungseinheiten ohne begleitende Motorfahrzeuge an Terminals umgeschlagen, dies erfolgt zumeist in Güterverkehrszentren, See- oder Binnenhäfen.

Kombinierter Verkehr politisch gewollt

Die Vorzüge des Kombinierten Verkehrs liegen darin, die Stärken der unterschiedlichen Transportmittel nutzen und miteinander verbinden zu können. Ist der LKW auf der einen Seite in der zeitlichen und räumlichen Flexibilität den anderen Verkehrsträger überlegen, spielen Bahn und Schiff ihre Trümpfe auf langen Strecken und bei hohem Güteraufkommen aus. Es ist daher durchaus sinnvoll, den LKW beim eher kleinräumigen Verkehr im Vor- und Nachlauf der Transportkette einzusetzen, also beim Transport der Güter vom Hersteller oder Erzeuger zum Umschlagterminal, sowie vom Zielterminal zum Empfänger. Für weite Distanzen empfehlen sich entsprechend die Bahn oder das Schiff. Hohe Energiepreise und das vergleichsweise geringe Ladevolumen machen das Flugzeug als Transportmittel nur dann attraktiv, wenn die zu bewegenden Güter relativ klein und hochwertig sind oder sehr schnell ihren Empfänger erreichen müssen.

Die Transportkosten so niedrig wie möglich zu halten, ist verständlicherweise eines der vorrangigen Ziele des Kombinierten Verkehrs. Eine Reihe anderer Gründe spricht jedoch auch für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrswege: Zum einen gilt es, überlastete Verkehrswege, vor allem die Straße, zu entlasten: Rund 70-75 Prozent des Güterverkehrs erfolgen per LKW, trotz LKW-Maut und Staubbelastung. Zum anderen sind Bahn und Schiff wesentlich umweltschonender, ein Aspekt, der angesichts der laufenden Klimadiskussion nicht zu vernachlässigen ist. Bundesregierung und EU fördern daher den Kombinierten Verkehr, beispielsweise durch Kfz-Steuerbefreiung für ausschließlich im Vor- und Nachlauf eingesetzten Fahrzeuge, oder durch finanzielle Zuschüsse zur Errichtung von Güterverkehrszentren.

Green Logistics als logische Konsequenz

War das Anmahnen nachhaltigen Wirtschaftens und positiver Umweltbilanzen vor Jahren noch vor allem das Anliegen von eher wirtschaftferner Umweltorganisationen, hat sich dies in jüngerer Zeit deutlich verändert. Fakt ist, dass der Güterverkehr an Volumen zunimmt, die Gründe sind vielfältig: Offene Grenzen, aber auch moderne Formen des Handelns, wie etwa E-Commerce mit einem hohen Sendungsaufkommen tragen dazu bei. Nicht zuletzt vergrößern die global ausgerichtete industrielle Beschaffung und Arbeitsteilung die Entfernungen zwischen Quell- und Zielorten, auch dies ist eine wesentliche Ursache des wachsenden Güterverkehrs. In den EU-Staaten wird, das besagen Studien, der innereuropäische Güterverkehr bis 2020 um 70 Prozent zunehmen. Nimmt man die neuen Mitgliedstaaten hinzu, kommt man sogar auf bis zu 95 Prozent. Dass es hier angesichts des ohnehin schon stark strapazierten Straßennetzes zu Engpässen kommen kann, liegt auf der Hand. Für stabile Wertschöpfungsketten ist es folglich unerlässlich, andere Wege zu gehen.

Dass die Alternativen Schiff und Bahn ökonomisch wie ökologisch von Vorteil sind, erleichtert das Umdenken und ruft Befürworter nicht nur von umweltpolitischer Seite, sondern auch, wie bereits erwähnt, von Seiten der Öffentlichen Hand auf den Plan. Denn auch die Allgemeinheit wird durch den zunehmenden Verkehr in Europa durch Folgekosten in Milliardenhöhe enorm belastet. Diese resultieren u. a. aus Unfällen, Straßen-, Gebäude- und Umweltschäden. Hinzu kommen Beeinträchtigungen durch Luftverschmutzung und Lärm, die mittelbar ebenfalls hohe Kosten verursachen. Der Verkehr auf der Straße ist durch den Kohlendioxidausstoß trotz ehrgeiziger politischer Ziele bis heute einer der größten Verursacher der Klimaerwärmung - im Vergleich zur Schiene übertrifft er die Werte sogar fünffach. Auch die Belastung durch andere Schadstoffe, wie beispielsweise Stickoxide, zieht enorme Kosten nach sich, etwa durch Maßnahmen gegen die Versauerung des Bodens oder Aufforstungen, die durch die Allgemeinheit getragen werden müssen. Dieselmotoren – und damit der LKW-Verkehr – zählen auch hier zu den traurigen Spitzenreitern der Stickstoffproduzenten: Im

Güterverkehr produzieren sie zwölfmal mehr gesundheitsgefährdende Stoffe als die Bahn.

#### Kostensenkung durch Optimierung

Die moderne Logistik steht folglich von verschiedenen Seiten unter Druck, den Güterfluss zwischen Liefer- und Empfangspunkt zu optimieren: Kostendruck, Wettbewerbsdruck, aber auch Kritik von Öffentlichkeit, Politik, Umweltverbänden und nicht zuletzt von Kunden beeinflussen die strategischen und operativen Entwicklungen in der Branche.

Ein seit einigen Jahren verfolgter Ansatz ist etwa die Unterscheidung zwischen Güterfluss auf direktem und indirektem Wege. Naturgemäß entspricht der Direkte Gütertransfer zwischen Hersteller oder Erzeuger und Empfänger dem logistischen Ideal der Flussorientierung. Dennoch kann es sinnvoll sein, die Transportkette zur Auflösung oder Bündelung der Güter zu unterbrechen. Diesen Vorgang nennt man Indirekten Güterfluss, dessen Vorzüge vor allem in Möglichkeiten zur Kostendegression vor oder nach dem Unterbrechungspunkt liegen. So lassen sich etwa die zu bewegend Güter zu größeren Transportlosen zusammenlegen: Durch diese Bündelung können die Transportstückkosten sowie die Stückkosten des Warenausgangs am Lieferpunkt und beim Wareneingang am Empfangspunkt gesenkt werden. Generell lassen sich drei Formen unterscheiden: Die Bestandsbündelung, die Fahrzeugbündelung und die Umschlagslagerbündelung. Das Einsparpotential muss jedoch gegen entsprechend ansteigende Kosten für Lagerung, Umschlag und Auftragsabwicklung abgewogen werden. Kurier-, Express- und Paketdienste arbeiten überwiegend nach diesem Konzept; die sogenannten Hub-and-Spoke-Netzwerke eignen sich besonders bei geringem Transportaufkommen.

Im Gegensatz dazu stehen Just-in-Time- sowie daraus resultierend Just-in-Sequence-Strategien. Beide haben zum Ziel, Zeit, Material, Arbeitskraft und Energie so effizient wie möglich einzusetzen und gleichzeitig die Kundenwünsche hinsichtlich Preis, Qualität und Lieferservice zu erfüllen. Vor allem die Beschaffungslogistik setzt stark auf JiT-Strategien, die Automobilindustrie wäre hier an erster Stelle zu nennen.

Aber auch Prozesse und Denkmodelle aus völlig anderen Branchen werden auf ihre Verwendbarkeit in der Logistik überprüft. So entwickelten Logistikexperten an der TU Darmstadt ein Modell zur Reduktion von Kapitalkosten in der Versorgungskette, das Aspekte der Finanzierungstheorie integriert. Für diesen neuen Ansatz, der sich durch seinen innovativen Charakter und gleichzeitige Anwendungsnähe auszeichnet, erhielten die Darmstädter Wissenschaftler den Deutschen Wissenschaftspreis der Logistik 2008.

#### **Portrait**

WALTHER Faltsysteme ist der Spezialist für faltbare Mehrweg-Transportverpackungen aus Kunststoff. Seit 1979 hat das Unternehmen ein umfassendes Sortiment faltbarer Behälter und Großladungsträger aufgebaut, das bei vielen namhaften Unternehmen in Industrie und Handel in ganz Europa im Einsatz ist.

Die WALTHER Faltpaletten werden in über 40 Varianten produziert und bieten bei allen gängigen isomodularen Grundmassen Volumenreduzierungen bis zu 79% - damit wird die Leergut-Rückführung zum Kinderspiel. Das Palettenbehälterprogramm MEGA-PACK-SYSTEM ist für den Transport in der Zuliefer- und Werk-zu-Werk-Logistik entwickelt worden. Grundmasse von 800 x 600 mm bis 1.800 x 1.200 mm mit Fuß- oder Kufenpaletten stehen zur Verfügung.

Profitieren kann man vor allem durch die langjährige Erfahrung bei der Entwicklung von Mehrweg-Transportsystemen.

Das Unternehmen unterstützt seine Kunden bei der Konzeptentwicklung, der Auswahl des geeigneten Behälters oder der richtigen Palette und berät auch bei der Suche des passenden Logistik-Dienstleisters oder Finanzierungspartners.

Um die Kunden auch neben dem Einkauf über aktuelle Themen in der Logistik zu informieren, gibt das Unternehmen seit 2008 das Kundenmagazin "Logscout" heraus und versendet dieses zweimal jährlich an über 5000 Logistiker aus der Industrie und dem Handel. Ein Archiv der bereits veröffentlichten Magazine finden Sie unter:  
[www.boxline.de/DE/Logscout-Archiv/index.asp](http://www.boxline.de/DE/Logscout-Archiv/index.asp)

---

News-ID: 424449 • Views: 167 (Stand: 10.07.2026)

Link zur Pressemitteilung:

<https://www.openpr.de/news/424449/Alte-und-neue-Wege-der-Logistik.html>