

TRANSPORT & LOGISTIK

AKTUELL

Trenitalia kauft bei Bombardier 100 Loks

Die italienische Staatsbahn Trenitalia hat Bombardier Transportation einen neuen Auftrag für die Lieferung von 100 weiteren seiner Elektrolokomotiven des Typs E464 erteilt. Der Auftrag im Wert von 258 Millionen Euro ist ein Erfolg für die Bombardier-Lokomotiven in Italien; das Unternehmen hatte bereits Aufträge für insgesamt 638 Loks vom Typ E464 erhalten.

Weniger Cargo auf deutschen Binnenschiffen

Der Transport von Gütern und Containern in der deutschen Binnenschiffahrt ist im ersten Halbjahr infolge der Wirtschaftskrise um rund ein Fünftel im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Insgesamt seien knapp 100 Millionen Güterfrachttonnen auf den Binnenwasserstraßen befördert worden, teilte das Statistische Bundesamt in Wiesbaden mit.

Arbeitskreis Binnenschiffahrt ins Leben gerufen

Die Logistik-Initiative Hamburg hat einen Arbeitskreis Binnenschiffahrt ins Leben gerufen. Dieser Arbeitskreis soll eine neutrale Plattform für die relevanten Akteure aus der Hafenwirtschaft bieten, um innovative Konzepte zu entwickeln, die neben dem Bahntransport insbesondere die Binnenschiffahrt im Hafen Hamburg und im Hinterland stärken.

Bensel ist Partner bei TransCare

Der ehemalige CEO von DB Schenker, Norbert Bensel, ist seit 1. Oktober Partner der TransCare AG, einem auf Logistik und Transport spezialisierten Beratungshaus mit Sitz in Wiesbaden und weiteren Niederlassungen in Moskau, Madrid und Neu-Delhi. Bensel tritt in den Aufsichtsrat ein und wird dessen Vorsitz im nächsten Geschäftsjahr, beginnend am 1. Juli 2010, übernehmen.

DPD hat Wein-Plus

Der Paketlogistiker konnte in Österreich im Jahresabstand einen Zuwachs beim Weinversand registrieren. Die größte Steigerung erfuhr der Versand von 6er-Kartons. Seit Kurzem steht den DPD-Kunden das Onlineportal www.weinlogistik.at zur Verfügung. Dort können Winzer und Großhändler ihre Weinkartonagen direkt bestellen.

TRANSPORT & SICHERHEIT

Sicherheit zum Quadrat

Absolute Sicherheit gibt es nicht, das weiß auch die Münchner Firma CargoGuard. Aber das von ihr favorisierte Prinzip, die Barriere für kriminelles Handeln so hoch wie möglich zu machen, ist ein vielversprechender Ansatz.

VON PETER TAJMAR

Standards wie ISO, Zertifizierungen wie AEO, aber auch Verpflichtungen nach TAPA haben eines gemein: hohe Sicherheitsanforderungen. Aber nicht nur einzelne Elemente der Produktions- und Wertschöpfungskette sind nach dieser Prämisse auszurichten, heute geht die Forderung dahin, dass die gesamte Supply Chain hohe Sicherheitsstandards aufweist.

Gefordert sind daher alle Teile dieser Kette – von der Beschaffung über die Produktion, das Lager, die vielfältigen Transportmodi und schließlich die „letzte Meile“ bis zum Endkunden. Ob es um den Versand von Warenmustern, die Endabrechnung von Rezepten durch eine Apotheke, den Transport von hochwertigen Konsumgütern oder Dopingproben geht: Sicherheit hat oberste Priorität.

Vier Komponenten – eine SCS-Lösung

Gebraucht werden also ein strapazierfähiger Transportbehälter, ein besonders konfigurierbares Schloss, eine intelligente Datenbankapplikation sowie eine Software, die innovative Öffnungsfunktionen zur Verfügung stellt. Klingt alles schlüssig und ein bisschen kompliziert, was aber untertrieben ist. „Der Server für unser System ist in einem Hochsicherheitstrakt untergebracht“, erklärt CargoGuard-Geschäftsführer Jean Blaufuß. Was beweist, dass man auch in diesem Bereich auf „Nummer sicher“ geht. Das junge Münchner Unternehmen – erst seit 2007 auf dem Markt – konnte bisher mit seinen Produkten einige Referenzkunden gewinnen, wie etwa DB Schenker, DHL, Infineon oder Dematic. Jetzt ist man daran, auch Kunden in der Schweiz und in Österreich anzusprechen. Der „Schlüssel“ des neuen Sicherheitssystems ist unsichtbar. Absender und Empfänger erhalten von der Datenbankapplikation mit Webportal als Interface



CargoGuard-Geschäftsführer Jean Blaufuß

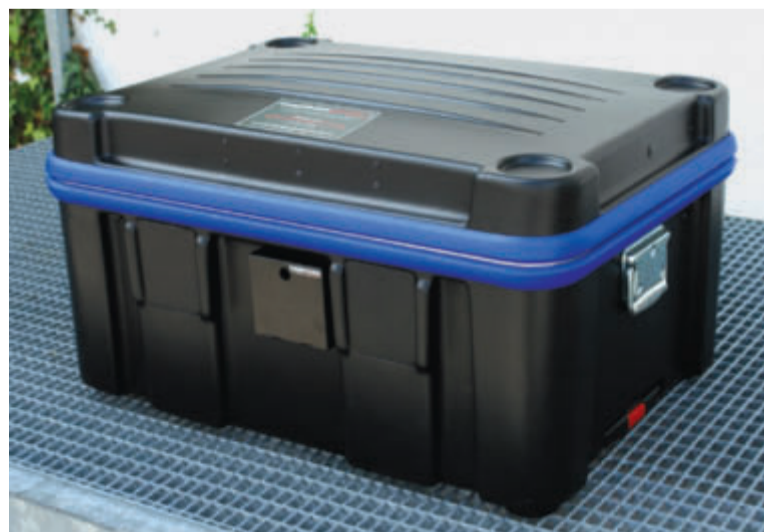
jeweils automatisch generierte, eindeutige Zahlenreihen als Zuordnung. Die zusätzliche Komponente: Man kann in diesem System den Zeitpunkt der Schlossöffnung definieren, die geografischen Koordinaten und anderes mehr. Selbst der Zoll erhält – so es notwendig sein sollte – einen vom System generierten Zugangscode.

Box oder Seallock

Die Softwaretechnologie wird ergänzt durch unterschiedliche Transportbehälter:

- Secure Box – zum Transport von Prototypen, Laborproben, Dokumenten u.v.m.,
- Casys Box – für hochwertige bzw. sensible Werkzeuge oder Bauteile,
- Cargo Box – zur Absicherung von Palettenwaren auf Land- und Lufttransporten,
- Grid Box – für den Transport und die Zwischenlagerung von wertvollen Frachten,
- Active Seallock – flexible Lösung zur Absicherung von Standardlademitteln wie Container oder Wechselbrücken.

Und wo liegt nun der Mehrwert dieses neuen Sicherheitsangebots? Blaufuß: „Die Transportrisiken werden eindeutig reduziert und das Haftungsrisiko gesenkt durch eine nachweislich geschlossene Supply Chain.“ Zusätzlich gibt es weitere Vorteile wie etwa vielfältige Steuerungs-



Die DG Casys Box verfügt über eine elektromechanische Verriegelung, eine virtuelle Versiegelung, Energiemanagement sowie Alarm- und Sensortechnik



Die CG Cargo Box – auch für gemischte Transporte auf einem Lkw: In der Box verschwindet eine ganze Palette samt Ladung hochwertiger Produkte

und Kontrollmöglichkeiten sowie die Möglichkeit, personalgetriebene Sicherheitskosten zu senken.

Bei einer Vorführung in der Redaktion war man natürlich gespannt, ob man das System nicht überlisten könne. Deutlich war auf dem Webportal die Transportroute nachzuvollziehen, schließlich hat die Transportbox alle 15 Minuten über GPS ihren Standort gemeldet und den Statusbericht ihrer eingebauten Sen-

soren aktualisiert. Ich ging zum Kaffeeautomaten, um Nachschub zu besorgen. Nach zwei Minuten war ich wieder zurück – und bemerkte am Bildschirm einen Alarm. Nach den Zeit- und Ortsangaben war klar – im Nebenzimmer wurde an der Box manipuliert.

Eine gelungene Demonstration. Was folgte, war klar: Ich gab meinen Code ein, kommunizierte mit der Datenbank, und wenig später konnte ich die Box öffnen.

Straße gewinnt gegen Bahn

▶ FORTSETZUNG VON SEITE 1

In der Vorwoche wurde in Deutschland auch eine Studie zum Thema Wegekosten vorgestellt. Danach decken Pkw und Lkw jeweils zu mehr als 100 Prozent die von ihnen verursachten Kosten im Straßenverkehr.

Insgesamt flossen dem deutschen Staat im Jahr 2007 Wegeeinnahmen aus dem Straßenverkehr in Höhe von 47,2 Mrd. Euro zu. Der Löwenanteil entfiel auf gezahlte Energiesteuern (35,0 Mrd. Euro), hinzu kamen Kfz-Steuer-einnahmen von den Straßennutzern in Höhe von 8,9 Mrd. Euro und Mauteinnahmen von 3,3 Mrd. Euro. Damit konnten die entstandenen Wegekosten (Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen und laufende Kosten) in Höhe von 31,7 Mrd. Euro mehr als gedeckt werden.

Deutsche Lkw deckten – so die Studie des Instituts für Wirtschaftsforschung – ihre Wegekosten mit 99 Prozent bereits vor der zum 1. Januar 2009 erfolgten Mauterhöhung nahezu

vollständig. 1997, also vor Einführung der Lkw-Maut, hatte der Deckungsgrad für deutsche Lkw noch bei 75,8 Prozent gelegen. Noch deutlich höher lag 2007 die Wegekostendeckung inländischer Pkw mit 208 Prozent. Dieser Wert ist geringfügig niedriger als vor 10 Jahren (218 Prozent), was allerdings unter anderem wegen des verringerten Kraftstoffverbrauchs beim Pkw nicht überraschen kann.

Bahn hinkt nach

Im Personenverkehr deckte nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung die Deutsche Bahn AG durch Trasseneinnahmen und Energiesteuerzahlungen ihre Wegekosten zu 90 Prozent. Eine deutliche Überdeckung erzielte die Bahn im Schienenpersonennahverkehr, der seit dem Regionalisierungsgesetz über eine sehr solide finanzielle Basis verfügt. Im Güterverkehr lag die Wegekostendeckung laut DIW bei 11 Prozent.