



Bildnachweis: Matthias Knoch

Drehkreuz für die Warenströme der Zukunft

Mitteldeutschland avanciert zur Top-Adresse für die Logistikbranche Europas

„An RFID führt kein Weg vorbei!“

„Logistik-Papst“ Professor Michael Schenk über das Potenzial von Warenverfolgung per Funk und intelligenter Kommunikation mit der Fracht.

... Seite 12

Standortvorteil Logistik

Wer Osteuropa und Asien im Blick hat, etabliert einen Logistik-Standort in Mitteldeutschland. Vor allem Leipzig/Halle und Magdeburg sind gefragt.

... Seite 16

Güterverkehrszentren

In den mitteldeutschen Umschlagknoten für den Ost-West-Nord-Süd-Transfer stehen die Zeichen auf weiteres Wachstum.

... Seite 30



Schmiermittel der Wirtschaft

Am Logistikstandort Mitteldeutschland führt kein Weg vorbei.

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Logistikwirtschaft ist das Schmiermittel der globalisierten Wirtschaft. Für 2007 meldete das Statistische Bundesamt einen Anstieg von 4,8 Prozent des beförderten Frachtvolumens von Spediteuren, Bahnen, Reedereien und Luftfracht-Carriern auf 4.440 Millionen Tonnen. Von dieser Entwicklung profitiert Mitteldeutschland durch die geografische Lage in der Mitte Europas in besonderem Maße.



Die Investitionen in Straßen, Schienen, Luft- und Wasser-Transportwege in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben sich gelohnt! Modernste Infrastruktur, die ihresgleichen sucht, eine einmalige Forschungslandschaft aus Fraunhofer Instituten und Hochschulen, die die Innovationskraft der Logistikbranche unterstützen, sowie bestens ausgebildete Fachkräfte flankieren den Aufstieg Mitteldeutschlands zu einem der führenden Logistikstandorte weltweit. Der Aufbau des DHL-Europa-Drehkreuzes, des Interkontinental-Flughafens Leipzig/Halle sowie der Ausbau des Magdeburger Hafens mit seinem Einzugsbereich bis zu den Seehäfen Hamburg und Bremen – all das zieht weitere Ansiedlungen und Investitionen nach sich, von denen auch die regionale LKW-Transportwirtschaft profitieren wird. Inzwischen hat sich die Branche nicht nur selbst zum Jobmotor entwickelt, sondern bietet zusätzlich Wertschöpfungschancen für kleine und mittelständische Betriebe der Region.

Überzeugen Sie sich selbst – und nutzen Sie unser Potenzial!

André Soudah

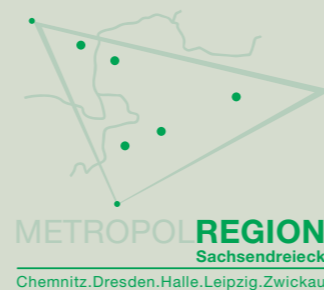
Ihr André Soudah
Clustermanager
der Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland
E-Mail: soudah@mitteldeutschland.com

Die Ziele des Magazins: Der Wettbewerb zwischen den Standorten in Europa wird schärfer. Die klare Positionierung und Profilierung einer Region sichert das Bestehen in diesem Wettbewerb. mitte | punkt berichtet mit überregionaler Präsenz über Branchen, die weit über Mitteldeutschland hinaus ausstrahlen. Mit kompetenten Beiträgen und einprägsamen Bildern. So gewinnen Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen als vernetzter Wirtschaftsraum weiter an Anziehungskraft. Denn: Hier geht was!

Geschäftsstelle Metropolregion Sachsendreieck

Tel.: 0700-63876729 / 0700-METROSAX
Fax: 0700-63876329 / 0700-METROFAX

info@region-sachsendreieck.de
www.region-sachsendreieck.de



Die neue Imagebroschüre der Wirtschaftsinitiative für ganz Mitteldeutschland.



Hintergründe, Fakten und Trends der Clusterentwicklung in Mitteldeutschland, inklusive Kulturübersicht. Auch in englischer Sprache erhältlich. Weitere Infos unter: www.mitteldeutschland.com

mitte | deutschland



- 12 **RFID kommt**, sagt Prof. Michael Schenk vom Fraunhofer Institut in Magdeburg
- 16 **Standortvorteil**: Erst nach Mitteldeutschland, dann nach Osteuropa und Asien
- 22 **Gipfeltreffen**: Ende Mai 2008 kommen Verkehrsminister aus 50 Ländern nach Leipzig zum „Transportforum“
- 24 **Logistik-IT**: Treiber der Entwicklung sind die individuellen Nutzer-Bedürfnisse
- 27 **Luftfrachtdrehkreuz**: Zuerst kam DHL, dann der Boom. Der Flughafen Leipzig/Halle
- 30 **Güterverkehrszentren**: Effektive Kombination der Verkehre von Straße, Schiene, Luft und Wasser
- 36 **Forschung**: Nicht im Elfenbeinturm, sondern mit Nutzwert für die Wirtschaft
- 38 **Faszinierend**: Perfekt abgestimmte Transportwege im Automobilbau
- 42 **Wussten Sie ...**: Logistisch Denkwürdiges, Sonderbares und Wissenswertes aus der Region



Sven Richter und Oliver Riedel, Geschäftsführer des Dresdner Online-Supermarktes doit24.de, lassen für jede Lieferung ihres Unternehmens einen Baum auf einem Flurstück in Dresden pflanzen. doit24.de wurde 1999 als Lebensmittelversandhandel gegründet und bietet mittlerweile über 24.000 Produkte an.



Josef Moser hat seit Dezember 2007 die Position des Director Flight Operations bei der Frachtfluggesellschaft von DHL Express und Lufthansa Cargo „AeroLogic“ inne. Der 55-Jährige war im Rahmen seiner über 20-jährigen Beschäftigung bei LTU zuletzt Flugbetriebsleiter. Zudem flog er dort als Chefpilot auch 13-Stunden-Sightseeingflüge zum Nordpol.



Dr. Jürgen M. Geißinger, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schaeffler-Gruppe, gab im Januar zusammen mit Thüringens Wirtschaftsminister Jürgen Reinholz bekannt, dass die Schaeffler-Gruppe ihre europäischen Logistik-Aktivitäten künftig in Thüringen bündeln wird. In Erfurt entsteht ab diesem Frühjahr ein neues Distributionszentrum, das in der Region 600 neue Stellen schaffen wird.



Dr. Werner Olle, Vorstandsmitglied der Schnellecke Group, bezeichnet Sachsen als logistische Top-Region, die eine Brücke in die osteuropäischen Märkte schlage. In Polen, Tschechien und der Slowakei ist Schnellecke bereits vertreten, nun bemüht man sich von den Standorten Zwickau und Chemnitz aus um Projekte in Russland und Ungarn.



Danilo Frasiak, Leiter der Bereiche Einkauf und Produktmarketing der Dresdner Cyberport GmbH, gab bekannt, dass das Unternehmen aufgrund der weiterhin sehr dynamischen Geschäftsentwicklung seine Logistikkapazitäten in diesem Jahr um bis zu 3.000 Quadratmeter erweitern wird. Cyberport zählt gegenwärtig zu den größten Elektronikversendern weltweit.

GROSSTRANSPORT



Über den Atlantik

7.000-Tonnen-Fracht: Anlage für Ölsandaufbereitung von Magdeburg nach Kanada transportiert.

Der Transport volumenintensiver Güter ist stets eine Herausforderung. Dass sein Gelingen zur logistischen Meisterleistung wird, wenn er sich zudem über Kontinente hinweg erstreckt, weiß die Magdeburger Förderanlagen und Baumaschinen GmbH (FAM) aus Erfahrung. Der Herstellungsspezialist für fördertechnische Systeme lieferte im vergangenen Jahr im Auftrag von Shell eine 7.000 Frachttonnen umfassende Ölsandaufbereitungsanlage in das kanadische Fort McMurray. Die Reise begann am 20. Juli in Magdeburg und führte nach kurzem Aufenthalt im polnischen Stettin per Charterschiff über den Atlantik. In vielen Einzelteilen, darunter zwei sperrige Plattenwände – jeweils 25 Meter lang, 5,7 Meter breit und fast zwei Meter hoch – und ein 67 Tonnen schwerer Trichter, setzte die Anlage ihre Reise per Lastkraftwagen und zum Teil per Bahn fort, um schließlich am 20. Oktober nach dreimonatiger Reise am Zielort anzukommen. Dank der Bewältigung der hohen logistischen Anforderungen und der richtigen zeitlichen Abstimmung trennt sie heute dort wertvolles Öl von Sand. JS □

Weitere Infos zur Magdeburger Förderanlagen und Baumaschinen GmbH finden Sie unter www.fam.de.

PIPELINESYSTEME



Via Pipeline

Das Netzwerk Pipeline- und Anlagenbau Mitteldeutschland bündelt Kompetenzen.

Wie gelangt eigentlich das Rohbenzin vom Dow-Hafenterminal in Rostock zum Dow Chemical Werk in Böhlen, wo aus ihm chemische Grundstoffe wie Ethylen oder Propylen produziert werden? Und wie wird künftig das schwefelhaltige Rohöl, das in der bis Herbst 2009 fertiggestellten neuen Entschwefelungsanlage der Total Raffinerie in Leuna verarbeitet werden soll, dorthin transportiert werden? All diesen Prozessen liegen Pipelines zugrunde, deren Entwicklung, Herstellung, Wartung und Instandhaltung sich die mittlerweile über 50 Mitglieder des Netzwerkes Pipeline- und Anlagenbau Mitteldeutschland verschrieben haben.

Der seit April 2004 bestehende Zusammenschluss hat sich zur Aufgabe gemacht, Fachkräfte zu gewinnen, Erfahrungen und Kompetenzen zu bündeln und nicht zuletzt die Netzwerkbindung zwischen den Unternehmen zu stärken. Um diese Ziele umzusetzen, unterstützt das Netzwerk unter anderem Veranstaltungen der Wirtschaftsinitiative Mitteldeutschland, zuletzt am 6. und 7. März, als zur Tagung „Virtual Engineering“ nach Magdeburg eingeladen wurde. JS □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.pipeline-anlagenbau.de.

NACHWUCHSGEWINNUNG



Blick hinter die Kulissen

Die Bundesvereinigung Logistik ermöglicht Einblicke in Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen der Branche und will damit den sächsischen Nachwuchs begeistern.

Dass Logistik weit mehr als Lagerung, Transport und Umschlag bedeutet, zeigt die Bundesvereinigung Logistik (BVL) bereits seit 1978. Mit 26 Regionalgruppen veranstaltet sie mittlerweile für und mit ihren über 8.000 Mitgliedern jährlich etwa 140 Veranstaltungen und wurde so zu einer Plattform für den nationalen und internationalen Gedankenaustausch in der Logistikbranche.

Um diese Position auszubauen und um die Begeisterung für das Thema Logistik zu steigern, veranstaltet der BVL nun am 17. April den ersten „Tag der Logistik“. Bundesweit laden dann unter dem Motto „Logistik macht's möglich“ zahlreiche Unternehmen, Hochschulen und Forschungseinrichtungen aus der Branche zu einem Blick hinter die Kulissen ein. So öffnet zum Beispiel die Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg ihre Pforten und gibt Interessierten die Möglichkeit, ihre Logistikkollegen der Gebiete Telematik, Radio Frequency Identification und Steuerung zu besichtigen. Währenddessen präsentieren die Absolventen der verkehrswissenschaftlichen Fakultät der Universität Dresden ihre Abschlussarbeiten. JS □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.tag-der-logistik.de, www.bvl.de, www.uni-magdeburg.de/ilm, www.logistik-dresden.de und www.boss-mitteldeutschland.de.

Amazon versendet von Leipzig aus

Mit einem Toaster, der nach Eschweiler verschickt wurde, fiel der Startschuss: Im August 2006 ging das neue Amazon-Logistikzentrum in Leipzig nach nur viermonatiger Bauzeit in Betrieb. In unmittelbarer Nähe zur Autobahn A14 gelegen, ergänzt der neue Standort das Zentrum im hessischen Bad Hersfeld und bearbeitet das komplette Sortiment des Onlinehändlers.

„Mit dem kontinuierlichen Wachstum und der Erweiterung unserer Kategorien – beispielsweise um Uhren, Schuhe und Produkte für Sport und Freizeit – benötigen wir ausreichend Kapazitäten, um solche Produkte auch in Zukunft schnell und zuverlässig versenden zu können“, erklärt Armin Cossmann, Leiter des Amazon-Logistikzentrums in Leipzig. So wurden im Weihnachtsgeschäft 2007 an Spitzentagen über 880.000 Artikel bestellt, die dann auch größtenteils durch Amazon.de selbst in über 170 Länder versandt wurden.

Die zentrale Lage im Herzen Europas und das Arbeitskräftepotenzial in der Region gaben den Ausschlag, sich für Leipzig zu entscheiden. „Auch die Professionalität, mit der wir von Seiten der Stadt Leipzig betreut wurden, hat uns bestärkt, hier einen zweiten Logistikstandort aufzubauen“, sagt Leipzig-Chef Armin Cossmann.

Auf dem über 70.000 Quadratmeter großen Areal des Internethändlers entstehen bis zu 400 Arbeitsplätze. Weltweit beschäftigt Amazon rund 17.000 Mitarbeiter. Infos unter www.amazon.de



Lagerhaltung für Klinikum

Das neue Logistikzentrum des Leipziger Klinikums St. Georg nimmt Gestalt an. „Im April wird der Rohbau fertig sein“, gab ein Sprecher des verantwortlichen Architektur- und Ingenieurbüros Hoffmann und Hofmann bekannt. In den 5.000 Quadratmeter-Bau investiert das St. Georg 4,6 Millionen Euro. Er soll noch in diesem Jahr zur Nutzung übergeben werden und Raum für alle Lagerhaltungsprozesse, den Einkauf und die Logistik bieten. Infos unter www.sanktgeorg.de

Achtung: Gefahrguttransport!

Die InfraLeuna GmbH betreibt am Chemiestandort Leuna als Eigentümerin der Infrastruktur auch das Chemiepark-interne Schienennetz. Es ist über 100 Kilometer lang. Von jährlich zwölf Millionen Tonnen Produktion werden rund acht Millionen per Bahn in ca. 140.000 Kesselwagen abtransportiert. Von diesem Transportvolumen sind rund 85 Prozent Gefahrguttransporte. Holger Bergmann, seit der Unternehmensgründung im Jahr 1996 Gefahrgutbeauftragter der InfraLeuna, stellt sicher, dass beim Transport alle gesetzlichen Regelungen eingehalten werden. Dazu zählen die Kennzeichnung der Fahrzeuge als Gefahrguttransport und die richtige Ausbildung der Frachtführer. Infos unter www.infraleuna.de

**Sitzt an der Quelle: Primondo Logistik**

Weltweit zählt es zu den modernsten und größten seiner Art: das Leipziger Versandzentrum der Primondo Logistik GmbH/Quelle. Seit 1995 wurden von hier aus über 250 Millionen Pakete verschickt. Damit das vollautomatische Hochregallager stets gut gefüllt ist, gehen täglich bis zu 80.000 Lieferantenkartons im Versandzentrum ein. Mittels modernster logistischer Spitzentechnologie werden alle Waren gebucht, eingelagert, verteilt, kommissioniert und versendet. Bis zu 180.000 Sendungen bringen die 1.150 Leipziger Mitarbeiter von Primondo – unter diesem Label firmiert das Unternehmen seit Jahresbeginn 2008 – täglich auf den Weg. Das sind rund 600.000 einzelne Artikel. Darüber hinaus gilt Leipzig als Drehscheibe in der europäischen Logistik, speziell in Richtung Mittel- und Osteuropa. So werden Kunden in Polen, Russland, Tschechien, Estland, Lettland sowie in der Schweiz von Leipzig aus direkt beliefert. Mittel-Ost-Europa und Russland gelten derzeit als internationale Kernmärkte von Quelle – mit anhaltend zweistelligen Wachstumsraten. Rund 2,5 Millionen Kunden aus diesen Regionen kauften im Jahr 2006 via Quelle-Katalog ein. Infos unter www.primondo.de, www.quelle.de

LEBENSMITTEL-DISTRIBUTION



Führend im Lebensmitteltransport

Ein familiengeführtes Traditionsunternehmen aus Schleinitz bei Zeitz transportiert nicht nur für Ferrero, Tchibo und Südzucker, sondern engagiert sich auch für eine „Lebensmittelbank“ für Bedürftige.

Die Offergeld Logistik Gruppe wurde 1925 in Würselen bei Aachen gegründet, seit 1991 gibt es einen Ableger dieses großen Logistik- und Transportanbieters auch in Mitteldeutschland. In Schleinitz bei Zeitz hat sich das familiengeführte Traditionsunternehmen zu einem europaweit führenden Anbieter von Logistik- und Transportdienstleistungen entwickelt. „Angefangen hat unser Unternehmen ganz klein. Im Laufe der vergangenen Jahre wurde es dann zu einem renommierten und gefragten Dienstleister. Vor allem im Lebensmittelbereich haben wir eine ganze Reihe namhafter Kunden“, kann Geschäftsführer Adolf Jahr berichten. Stolz zählt er auf: „Für Ferrero, einen der führenden Süßwarenhersteller Europas, übernehmen wir die Distribution, ebenso für Südzucker Zeitz, einen ebenfalls weltweit tätigen Ernährungskonzern.“ Jahrelanges Know-how im Lebensmitteltransport, modernste Fahrzeuge mit Kühllaufleger und die entsprechenden Referenzen machen dies möglich, so Jahr. Aber auch für Tchibo Logistik und für die Guardian Flachglas GmbH ist das Unternehmen tätig. Zu den Kernkompetenzen der Offergeld-Gruppe zählen Trans-

port, Warehouse, Distribution und Packaging – sämtliche Leistungen werden jedoch nicht ohne die entsprechende qualifizierte Beratung und Unterstützung angeboten.

„Durch computergestützte Logistik organisieren wir eine intelligente Ver- und Entsorgung und erhöhen die Wertschöpfung durch Umwandlung von fixen in variable Kosten“, garantiert Jahr seinen Kunden. Mehr als 25.000 Quadratmeter Lager- und Umschlagsfläche, 37.300 normale und 19.700 temperaturgeführte Palettenstellplätze machen dies möglich.

Auch im sozialen Bereich ist das Team um Adolf Jahr aktiv und unterstützt zum Beispiel die Lebensmittelbank Sachsen-Anhalt. Das Projekt wurde 2006 ins Leben gerufen, um in Mitteldeutschland mit überschüssigen Lebensmitteln eine stabilere Versorgung Bedürftiger und Notleidender zu erreichen. Dabei werden über verschiedene Wohltätigkeitsorganisationen Nahrungsmittel an Bedürftige verteilt. „Wir stellen der Lebensmittelbank logistische Dienstleistungen und Räumlichkeiten sowie unser Know-how im Lebensmittelbereich zur Verfügung“, so Adolf Jahr über seinen Anteil am Projekt. **KL** □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.offergeld.de.

RELOCATION-SERVICE



Umzüge für Manager

Umzugsmanagement im Zeitalter der Globalisierung erfordert mehr als nur Gütertransport.

„Modernes Umzugsmanagement ist nicht mehr bloß der Transport von Gegenständen von A nach B“, sagt Holm-Rüdiger Zurek, Geschäftsführer der 1992 gegründeten und mittlerweile weltweit tätigen Leipziger Spedition Zurek GmbH. Das Unternehmen hat neun Niederlassungen in Mitteldeutschland und Berlin-Brandenburg sowie Tochterunternehmen in Spanien und Kroatien. Laut Zurek sei zunehmend ein Komplettservice gefragt. „Ein Umzug darf kein einschränkendes Entscheidungskriterium bei der Jobsuche oder Standortauswahl sein“, erklärt er. Darum dürfe der Umzug nicht mit Stress, Sorge und Zeitaufwand in Verbindung gebracht werden. Hier greift der sogenannte Relocation-Service mit Behördengängen, Wohnungssuche und Schulanmeldung bis hin zum Sichten von Freizeitangeboten. Auch interkulturelles Training gewinnt an Bedeutung: Ein Wechsel ins Ausland erfordert Kenntnisse in Sprache, Mentalität und Kultur. Zurek arbeitet unter anderem für Manager aus international agierenden Unternehmen wie DaimlerChrysler, Mitgas, Axel-Springer-Verlag oder Deutscher Bahn. Nachfrage-Tendenz: steigend. **KL** □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.spedition-zurek.de.

ANREISELOGISTIK



Jobticket statt Auto

Deutsche Bahn, Verkehrsverbünde und Firmen ermöglichen kostengünstige Arbeitswege.

„30 Freunde müsst Ihr sein!“ Das könnte der neue Slogan für das Jobticket zur günstigen Fahrt zum Arbeitsplatz sein. Statt der Freunde können sich auch 30 Kollegen finden, die mit Unterstützung des Arbeitgebers eine Monats- bzw. Jahreskarte für den öffentlichen Personenverkehr erwerben. Je mehr Kollegen mitmachen und je größer die finanzielle Beteiligung des Arbeitgebers ist, desto höher der Rabatt. Neben dem bundesweiten Angebot „DB-Jobticket“ gibt es in verschiedenen Verkehrsverbänden der Region und seit Herbst 2007 auch beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) das Jobticket. Hier haben bereits 1.200 Arbeitnehmer von diesem Angebot Gebrauch gemacht. DHL ist eines der Unternehmen, die mit dem MDV kooperieren. Für den Logistiker entwickelte DB Regio Südost ein spezielles Konzept: Mit zusätzlichen Zügen auf der S-Bahn Halle-Leipzig sichert der Mobilitätsdienstleister den Beschäftigten des Logistikunternehmens insbesondere für die Nachtschichten eine pünktliche Anreise per Bahn. DHL übernimmt dabei für seine Mitarbeiter einen großen Teil der Kosten für das Ticket. **KK** □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.bahn.de.

Hafen Halle: Umschlagplatz für Seecontainer

Der immer stärker wachsende Welthandel mit den boomenden Märkten in Asien und Nordamerika, die LKW-Maut, gestiegene Rohstoffpreise und das gewachsene Umweltbewusstsein haben zu einem Umdenken in der Logistikbranche geführt. Die Binnenhäfen als trimodale Schnittstelle von Straßen-, Schienen- und Wasserwegen gewinnen zunehmend an Bedeutung. Der Hafen Halle profitiert von dieser Entwicklung und stärkt seine Position als Umschlagplatz von Seecontainern für den Im- und Export. Verschiedenste Güter wie Baustoffe, Nahrungsmittel, Gefahrgüter, Autoteile oder Elektronik werden hier bewegt. Durch Ansiedlung von Firmen aus den Bereichen Logistik, Nachwachsende Rohstoffe, Umwelttechnologie und Recycling spielt der Hafen darüber hinaus die Rolle des Promotors eines transport- und versorgungstechnischen Netzwerkes.

Im vergangenen Jahr konnte der Hafen Halle den Containerumschlag mit über 36.000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit: Standardcontainer) erneut ausbauen. Diese Menge entspricht 25.000 LKW-Fahrten von und nach Halle zu den deutschen Seehäfen.

Infos unter www.hafen-halle.de

**Kompetenzentrum hilft bei RFID-Einführung**

Radio Frequency Identification (RFID) gilt bereits vielerorts als sinnvolle Logistikköpfung. Um zu verhindern, dass Unternehmen bei der Einführung eines solchen Verfahrens den Überblick verlieren, steht der RFID Kompetenzzentrum e. V. Gera beratend zur Seite. Der herstellerunabhängige Expertenzusammenschluss entwickelt in drei Phasen eine optimale RFID-Lösung. Im ersten Schritt werden Potenziale und Grenzen eines RFID-Einsatzes ermittelt, während im Anschluss geklärt wird, inwieweit ein Lösungsmodell wirtschaftlich tragbar ist. In der dritten Phase wird im Rahmen einer Ausschreibung eine Vergabeempfehlung für den Auftrag vorgelegt. Infos unter www.info-rfid.de

Kosteneinsparung durch Telematik-Technik
Zeiten, in denen Lieferscheine mit neunstelligen Nummern zu Verwechslungen bei der Ladung führten, könnten bald der Vergangenheit angehören. Bei der Spedition Finsterwalder in Halle ist dies bereits der Fall – dank Telematik-Technik. Sie bietet eine breit gefächerte Palette von Vorteilen. Eine im Motorraum installierte Blackbox ermöglicht über eine Satellitenverbindung einen ständigen Kontakt zwischen den 225 Fahrzeugen der Flotte und den Disponenten in der Firmenzentrale. Sie begleiten die Fahrer auf jedem Kilometer ihres Weges vom Bildschirm aus, denn das System übermittelt nahezu im Sekundentakt Informationen über Position, Geschwindigkeit und Fahrzeit der LKW. Mit diesem Wissen können die Disponenten spontan auf Auftragseingänge reagieren und prüfen, ob ein Fahrzeug in der Nähe des Auftraggebers ist und über die benötigten Ladekapazitäten verfügt. Ist dem so, wird der Fahrer über einen kleinen Bildschirm, der an der Windschutzscheibe angebracht ist, kontaktiert. Er weiß so immer genau, welche Ladung in welcher Menge von wem abgeholt und an wen geliefert werden muss. Neben der erheblichen Senkung der Aufwendungen, die in der Vergangenheit durch



Umwege und Leerkilometer entstanden sind, spart das Unternehmen außerdem Telefonkosten, da die komplette Kommunikation über das System läuft. Marketingleiter Sven Köcke spricht von finanziellen Einsparungen im siebenstelligen Bereich. Dem gegenüber stehen Anschaffungskosten von mehr als einer Million Euro. Ziel ist es nun, die Summe der Leerkilometer um zehn Prozent zu senken. Dies würde zusätzliche Einsparungen bedeuten. Zwar durch das System aus dem Hause TomTom die durch Maut oder Kraftstoffverteuerung entstehende finanzielle Mehrbelastung nicht verhindert werden, aber man kann ihr durch Einsparungen, die eine effektivere Logistik mit sich bringt, entgegenwirken. Infos unter www.fensterwalder.com

EVENTLOGISTIK



Frühling in der Halle

Unbemerkt vom Publikum steht hinter jeder MDR-Show ein riesiger logistischer Aufwand.

Wenn die ersten Takte zu einem neuen „Fest der Volksmusik“ erklingen, kann Volkmar Uminski erst einmal verschlafen. Der Studio-Obermeister des MDR hat es wieder geschafft, mit seinem Team eine karge Halle in eine traumhafte Landschaft zu verwandeln. Hinter ihm liegt eine wochenlange Vorbereitungszeit. Sobald das Bühnenbild entworfen ist, erhalten die beteiligten Gewerke wie Schlosser, Tischler und Maler ihre Aufträge. Mit drei Aufliegern der Größe 13,60 Meter mal 2,40 Meter reist der Sender dann acht Tage vor der Aufzeichnung mit dem gesamten Material an. Mit zehn Mitarbeitern stemmt Volkmar Uminski den Bühnenauf-, um- und -abbau der vier Shows, die jedes Jahr stattfinden. Nachdem am 9. Februar der Vorhang zum „Frühlingsfest der Volksmusik“ in der Magdeburger Bördelandhalle gefallen ist, zieht die Karawane weiter nach Riesa, Chemnitz und Suhle. Insgesamt arbeiten rund 250 Mitarbeiter im Produktionsstab einer MDR-Show. Scheinwerfer, Hunderte Kabelmeter und die Aufnahmetechnik müssen genauso am richtigen Ort sein wie die Kostüme und Requisiten der Stars. KK □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.mdr.de.

VERKEHRSWEGBAU



Aus einer Hand

Vom reinen Baudienstleister zum Spezialisten für effektive Logistik im Verkehrswegebau.

1929 im bayrischen Neumarkt als Familienunternehmen gegründet, heute mit über 35 Standorten eines der größten deutschen Bauunternehmen in Privatbesitz: die Firmengruppe Max Bögl, deren Schlüssel zum Erfolg die „Alles aus einer Hand“-Strategie ist.

Gesamtheitliche Abwicklung heißt das Zauberwort. Dadurch wurden der Firmengruppe in den vergangenen Jahren nicht zuletzt in einem ihrer Kerngeschäfte, dem Verkehrswegebau, zahlreiche Aufträge beschert. Während ein Unternehmensteil zum Beispiel Betonfahrbahnen erstellt, kümmert sich die Max Bögl Verkehrstechnik GmbH um Verkehrssicherung und -führung sowie Betonleitwände auf den Baustellen. Angeliefert werden sie von der Max Bögl Transporte und Geräte GmbH, die seit 1996 firmeninterne sowie externe Transporte bewältigt. An Standorten wie Gera oder Elterlein findet man neben einem großen Gerätepark über 1.000 Fahrzeuge vom Zweiaxskipper bis zur Schwerlastkombination. Damit entwickelt sich Max Bögl immer mehr vom Bauunternehmen zum Technologie- und Dienstleistungsunternehmen. JS □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.max-boegl.de.

LOGISTIKIMMOBILIEN

Gefragt: Logistikhallen ab 10.000 m²

Der Bedarf an Logistikimmobilien in Ballungszentren steigt. Besonders für logistische Aufgaben bei Geschäften nach Osteuropa sehen Immobilienexperten langfristig sehr gute Perspektiven.

Mit dem rasanten Boom der Logistikbranche wächst auch der Bedarf an modernen Logistikimmobilien, die den wachsenden Anforderungen gerecht werden. „Gefragt sind vor allem Logistikhallen ab einer Größe von 10.000 Quadratmetern und einer Deckenhöhe von mindestens 10,5 Metern. Immer wichtiger werden technische Einbauten wie Sprinkleranlagen, die gesetzlich vorgeschrieben sind“, so Frank Thierfelder, Abteilungsleiter Industrial Services bei Atisreal Leipzig, einem der größten Immobilienberater in Deutschland. Atisreal ist Teil einer weltweiten Immobiliengruppe, die mit 65 Büros in 13 Ländern vertreten ist. Darüber hinaus ist auch die Verkehrsanbindung von enormer Bedeutung. „Ganz wichtig ist die Lage. Optimal sind Ballungszentren mit guter Autobahnanbindung und Flughafennähe. In Leipzig gehören dazu die Gebiete am Nordrand, in Schkeuditz und Landsberg sowie das Güterverkehrszentrum, das zu 80 Prozent ausgelastet ist“, so Thierfelder.

Im bundesweiten Vergleich werden immer noch die klassischen Hochburgen in Hafennähe oder mit direkter Flughafenanbindung bevorzugt. „Frankfurt oder

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.atisreal.de.

Hamburg sind sogenannte 1A-Standorte. Doch Leipzig entwickelt sich sehr gut“, sagt Thierfelder beste Perspektiven für die sächsische Metropole voraus. Nach Ansicht von Experten eignet sich Leipzig hervorragend, um Logistikaufgaben bei Geschäften mit Osteuropa zu lösen.

„Insgesamt sind die Mietpreise für Logistikimmobilien in den vergangenen Jahren stabil geblieben“, so Frank Thierfelder. Bezogen auf das reine Transaktionsvolumen ist der deutsche Investmentmarkt für Logistikimmobilien derzeit leicht rückläufig. Nach dem Rekordjahr 2006 mit einem Volumen von 2,38 Milliarden Euro wurde im Jahr 2007 ein Ergebnis in Höhe von rund zwei Milliarden Euro erzielt.

Zurückzuführen sei dies laut Rainer Koepke, Leiter Industrie Immobilien bei der Frankfurter Beratungsfirma Jones Lang LaSalle, nicht zuletzt auf die Praxis der Entwickler, neue Objekte überwiegend in eigene Fonds zu stellen. Für 2008 rechnet Koepke wieder mit einer hohen Nachfrage nach Logistikimmobilien: „Im Prime-Segment werden sich die Renditen auf einem Niveau von etwa sechs Prozent einpendeln.“ KL □

Versandapotheke: Heilung frei Haus

Kopfschmerztablette oder Reiseapotheke, hochwirksames Präparat oder Nahrungsergänzungsmittel: Mehr als 400.000 Medikamente sind über die Versandapotheke Zur Rose erhältlich. Das top-moderne Versandzentrum des Unternehmens, das im Dezember 2004 in Halle (Saale) eröffnet wurde, liefert sowohl freiverkäufliche als auch rezeptpflichtige Arzneien direkt nach Hause. Neu im Angebot ist eine große Auswahl an homöopathischen und Naturheilmitteln. Knapp eine Million Kunden zählt die Zur Rose Gruppe aktuell. „Kunden und Patienten achten beim Arzneimittelkauf verstärkt auf erstklassigen Service und günstige Preise“, sagt Ursula Lindl, Geschäftsführerin Retail. „Mit unserem hervorragenden Distributions- und Logistik-Know-how können wir diese Vorteile bieten.“ So steht im Dienstleistungszentrum Halle, das mit einer Investition von neun Millionen Euro in nur vier Monaten errichtet wurde, eine 3.500 Quadratmeter große Halle für die Logistik bereit. Rund 10.000 Medikamente sind auf Lager, weitere 40.000 werden je nach Bedarf zugekauft. Rund 100 Zur Rose-Mitarbeiter können am Standort Halle täglich bis zu 16.000 Pakete auf den Weg bringen. In Zukunft soll sich die Zahl der Beschäftigten noch deutlich erhöhen.

Kompetenz beweist das Unternehmen auch in puncto Beratung: Ein Team ausgebildeter Pharmazeuten steht per Telefon, Fax oder Post für die Kunden bereit. Stellt sich bei eingehenden Bestellungen heraus, dass Medikamente schädliche Wechselwirkungen haben könnten, wird der Kunde umgehend angerufen. Dabei werden auch Medikamente aus früheren Bestellungen automatisch gegengeprüft – ein Service, den es in Ladenapotheken so nicht gibt.

Verwechslungen von Medikamenten werden durch einen dreifachen Check sicher ausgeschlossen. Selbst auf Kühlung angewiesene Arznei wird versendet. Bei Bedarf kann sogar die Temperatur der gesamten Kühlkette nachverfolgt werden, um sicherzugehen, dass Präparate nicht verdorben sind.

Infos unter www.zurrose.de





„An RFID führt kein Weg vorbei!“

Professor Michael Schenk gilt als „Logistik-Papst“. Mit RFID, so seine Überzeugung, könnte Mitteldeutschland zum Logistik-Exzellenzcenter mit überregionaler Ausstrahlung avancieren.

Text: Eva Badenschler Fotografie: Dietmar Tondar, Fraunhofer IFF/Dirk Mahler

Professor Schenk, Sie sind als Leiter des Fraunhofer Institutes für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF sowie als Leiter des Lehrstuhls für Logistische Systeme an der Magdeburger Universität ein angesehener Forscher. Zudem kennen Sie als Vorstandsmitglied im Bundesverband für Logistik die knallharten Anforderungen der Praxis. Vor welchen Herausforderungen steht denn die Logistik der Zukunft?

„Ich sehe mehrere zentrale Herausforderungen: Erstens gilt es, die Logistik sicherer zu machen. Zum einen für die Unternehmen, die Güter versenden, und zum anderen für die Verbraucher, für die die Ware bestimmt ist. Kommt tatsächlich die original versendete Ware beim Empfänger an, oder wurde sie vielleicht unterwegs gegen Plagiate oder minderwertige Qualität ausgetauscht? Versendete Handys haben zum Beispiel aktuell enormen Schwund auf dem Versandweg. Bei sicherheitsrelevanten Bau- oder Ersatzteilen oder gar Medikamenten wird schnell klar, wie wichtig ein Nachweis ist, dass bei B auch tatsächlich genau das ankommt, was von A versendet wurde. Zweitens kommt es darauf an, Warenströme besser zu bündeln. Der Anteil der sinnlosen, Straßen verstopfenden Leerfahrten beträgt immerhin 53 Prozent! Wenn sich daran nicht bald etwas ändert, kollabieren die Ballungszentren. Die Logistik muss einfach transportärmer werden!“

Können Sie dazu ein praktisches Beispiel nennen?

„Wieso sollen zum Beispiel Paketdienste stur jeden Tag die gleiche Tour in ihrem Postleitzahlengebiet machen? Wieso fahren sie nicht jeden Tag eine optimierte Route, je nach tatsächlich zuzustellender Fracht? Ein Drittel der Fahrzeuge wäre durch eine Optimierung via RFID einzusparen, mit allen positiven Effekten für Kraftstoffverbrauch und Umwelt.“

Und wie kann das funktionieren, Warenströme so zu bündeln, dass Leerfahrten vermieden werden?

„Einfach ausgedrückt: Indem man die Transportbehälter intelligent macht. Dazu dient ein RFID-Chip. RFID bedeutet Radio Frequency Identification und heißt eigentlich nichts anderes, als dass das Frachtgut permanent Funksignale aussendet und dadurch überall zu orten ist. Aber es geht um mehr als nur Ortung, es geht um Kom-

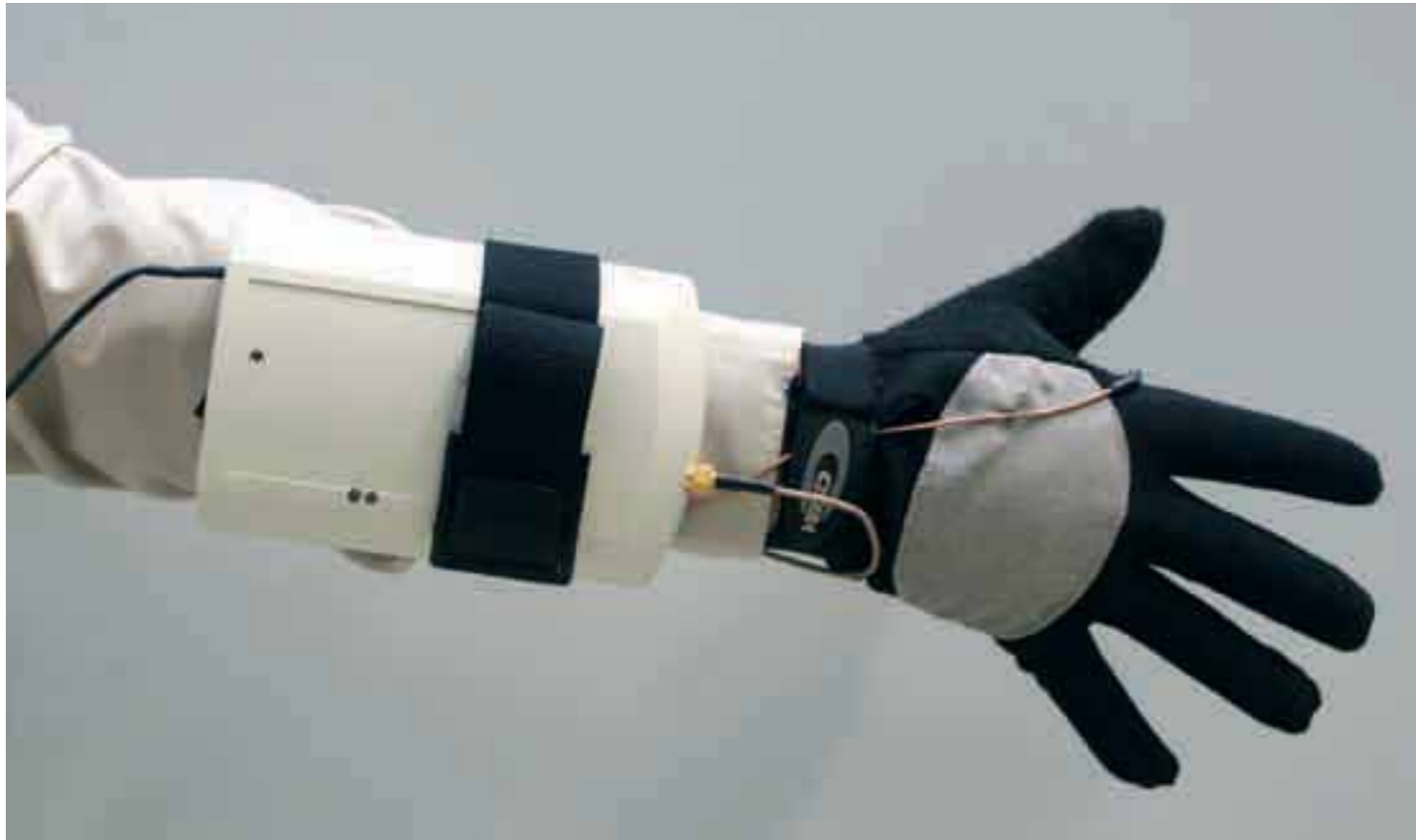
munikation mit der Fracht. Intelligente Behälter öffnen sich nur bei bestimmten, autorisierten Personen, oder sie registrieren, wo von wem entnommen wurde. Sie lassen sich nicht schließen, wenn irgend etwas nicht stimmt. Und sie übermitteln Verwendungszweck, Gebrauchsanleitung oder Verfallsdatum gleich mit. So ist es auch möglich, eine komplette Inventur eines Fahrzeugs zu realisieren, ohne auch nur eine einzige Kiste anfassen zu müssen. Nichts kann mehr verschwinden, weil die Suche auf Knopfdruck oder Mausklick funktioniert. Dafür hat das IFF einen speziellen Datenhandschuh mit RFID-Lesegerät entwickelt, der jede Warenbewegung automatisch registriert, identifiziert, zuordnet und quittiert. Und das, ohne extra einen Barcode suchen und scannen zu müssen.“

Nun ist ja die RFID-Technologie nicht brandneu. Was ist Ihr spezieller Ansatz dabei?

„Stimmt, RFID ist nichts ganz Neues. Aber die Technologie hat trotz des hohen erwarteten Nutzens Probleme, sich am Markt durchzusetzen. Deshalb setzen wir auf eine einfache, transparente Lösung, die jeder schnell versteht und nutzen kann. Der Kosten-Nutzen-Effekt muss aufgehen und überzeugen. Unternehmen müssen sofort verstehen, was sie davon haben, wenn sie RFID einsetzen. Das ist die eine Seite. Zum anderen verfolgen wir den Anspruch, die Technologie in der ganzen Breite einzusetzen. Also auch, wenn Flüssigkeiten, Metalle und elektromagnetische Felder im Spiel sind. Daran arbeiten wir. Wir wollen RFID sicher und hundertprozentig industrietauglich machen.“

Inwiefern arbeiten Sie dabei auch direkt mit der Industrie zusammen?

„Im Labor schaffen wir die Basis und testen verschiedene Lösungen. Dabei kommen auch regelmäßig Unternehmensvertreter in unser LogMotionLab und suchen den Austausch mit uns. Sei es, um sich inspirieren zu lassen, oder aber auf der Suche nach einer konkreten Lösung für eine spezielle Aufgabenstellung. Solche Lösungen bauen wir dann auch später beim Kunden auf und probieren sie vor Ort aus. Bei Airbus ging es zum Beispiel darum, die Wartung von Flugzeugen an den diversen Standorten effizienter und transparenter zu machen, indem die dazu notwendigen teuren Werkzeuge besser



RFID hilft Gepäckwagen zu orten

Welcher Flugreisende kennt das nicht? Gepäckwagen befinden sich nie da, wo man sie braucht, sondern meistens da, wo andere Reisende sie achtlos haben stehen lassen. Der Flughafen Frankfurt/Main hat seine 500 Gepäckwagen deshalb in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer Institut IFF mit Transpondern ausgestattet, so dass sie überall geortet werden können. So sind sie nicht nur leichter wieder einzusammeln, sondern es wird auch vorbeugend ein Signal ausgelöst, wenn an einem bestimmten Stellplatz nur noch wenige Wagen bereitstehen.

identifiziert und intelligenter verteilt wurden. So wird automatisch darüber informiert, wie lange mit dem Werkzeug noch in der geforderten Qualität gearbeitet werden kann. Wird das Werkzeug an einer Station nicht mehr gebraucht, muss es nicht zurück zu einer Basis transportiert werden, sondern kann direkt vom nächsten Nutzer abgerufen werden, weil es aktiv ein Signal aussendet, dass es jetzt wieder verfügbar ist. Oder ein anderes Beispiel: Bei Motoren kann ein RFID-Chip alles speichern, was der Nutzer wissen muss: Leistungsparameter und Betriebsanleitung, Wartungsintervalle, Reklamationsverfolgung und Serviceadressen.“

Noch 2008 peilen Sie auch komplexere RFID-Lösungen für die Praxis an ...

„... In der Tat! Wir planen ein Modellvorhaben mit dem Flughafen Leipzig/Halle, dem Magdeburger Hafen und der Bahn, um vernetzte Warenströme zu optimieren. An drei Knotenpunkten werden wir Testinfrastrukturen aufbauen und betreiben, um Warenströme besser zu bündeln. Die Region soll so nicht nur einfach als irgendein Logistikstandort punkten, sondern sich als ein ‚intelligenter Standort‘ profilieren. Luftverkehr, Straße, Hafen und Schiene sollen dabei optimal vernetzt werden, um zum Beispiel gefährliche oder besonders hochwertige Güter wie Autos optimal zu transportieren.“

Wenn das Modellprojekt gut funktioniert, was könnte das für Folgen haben?

„Das könnte zum Beispiel bedeuten, dass wir hier in Mitteldeutschland die künftigen Standards setzen, und zwar europaweit. Denn es gibt noch keine solchen Standards und viele potenzielle Anwender warten einfach nur ab, was sich durchsetzen wird und was sich als praxistauglich erweist.“

Wie lange wird denn dieser Prozess Ihrer Einschätzung nach noch dauern?

„Nun, der Barcode hat etwa 15 Jahre gebraucht, ehe er sich flächendeckend durchgesetzt hat. Zur Zeit gibt es etliche Modellversuche und auch Bemühungen um Standardisierungen in unterschiedlichen Branchen, Ländern oder Erdteilen. Dieser Prozess wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Fest steht, dass es zu der Aufgabe, Warenströme intelligent zu bündeln, keine Alternative gibt. Denn Prognosen gehen davon aus, dass sich ansonsten der gesamte Güterverkehr in den nächsten zehn Jahren verdoppeln wird.“

Sie haben eben den Barcode erwähnt. Das Zentrallager von EDEKA in Osterweddingen bei Magdeburg funktioniert beispielsweise per Barcode-Scans, und das sehr professionell. Wo liegen dem gegenüber die Vorteile von RFID?

„Der Barcode ist nur zur Identifizierung ge-

eignet, nicht mehr und nicht weniger. Es ist immer ein Abgleich zum Rechner notwendig, und die Daten müssen dort weiterverarbeitet werden. Ein RFID-Chip beziehungsweise Transponder spart nicht nur die Eingangskontrolle, sondern liefert automatisch und ohne Rechnerunterstützung noch einen kompletten ‚Beipackzettel‘ mit: Wie auf einer Art Fahrtenschreiber werden sämtliche Produktions- und Lieferdaten gespeichert, inklusive Kühlzuständen oder eventuellen Unterbrechungen der Kühlkette. Das gibt gerade beim Transport von Lebensmitteln nachprüfbar Sicherheit. Unterm Strich: Durch RFID werden Arbeitsgänge und Transporte eingespart und Prozesse beschleunigt, und das bei mehr Sicherheit und Kundenzufriedenheit.“

Also wird am Thema RFID kein Weg vorbei führen?

„So ist es. Denn nach alter Väter Sitte ist die Logistik der Zukunft einfach nicht mehr beherrschbar. Nehmen Sie nur den Fall, dass eine Sendung nicht erwartungsgemäß ankommt. Worauf beschränken sich Ihre Möglichkeiten? Selbst wenn es eine Sendungsverfolgung gibt wie Kunden sie bei Amazon oder DHL kennen, so kann man nur feststellen, wo die Ware zuletzt registriert wurde – aber nicht, wo sie denn nun abgeblieben ist. Es bleiben nur Hoffnungen und Beschwichtigungen wie ‚Die Kiste wird

schon ankommen!‘ oder ‚Es wird schon nichts passiert sein!‘. Alles sehr unbefriedigend, wenn man auf etwas Dringendes oder Wichtiges wartet! In der Industrie kann das dazu führen, dass hochproduktive Taktstraßen stillstehen, weil erst aufwendig recherchiert werden muss, wo die dringend benötigten Teile bleiben. Mit RFID kann das nicht passieren. Denn das Funksignal erreicht den Empfänger schon vor der Ware, und das versetzt ihn in die Lage, vorausschauend zu agieren, statt nur zu reagieren.“

Herr Professor Schenk, noch ein Wort zu Ihrer Tätigkeit am Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM) an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg. Dort halten Sie Vorträge vor Logistikverantwortlichen von Unternehmen und bilden die künftigen Fachkräfte für Logistik aus.

„Seit 1997 bilden wir im Studiengang Wirtschaftsingenieurlogistik aus. Aber leider gibt es nur 80 Plätze – dabei könnten wir 300 einstellen! Und die Logistik als bundesweit drittgrößte Branche braucht schließlich Fachkräfte, die in der Lage sind, zukunftsfähige Lösungen zu konzipieren.“

Da klingt etwas Unzufriedenheit durch?

„Ja, denn wenn wir unsere Kräfte hier bündeln würden, könnte Mitteldeutschland davon sehr stark profitieren! Meine Vision ist es, das ILM als überregional und sogar international bedeutende Ausbildungsstätte auf dem Gebiet der Logistik zu profilieren. So könnten wir hier nicht nur technologische Standards setzen, sondern sie auch sofort in die Ausbildung integrieren. Universitäten sollten sich am tatsächlichen Bedarf orientieren und damit der wirtschaftlichen Entwicklung von Land und Region dienen. Aber diese Prozesse verlaufen viel zu zäh, denn es gibt immer jemanden, der die Konsequenzen scheut. Dabei bestünde durchaus die reale Chance, auf dem Gebiet von RFID zum nationalen Exzellenzcenter zu avancieren!“ □

Prof. Dr.-Ing. habil. Michael Schenk

(auf Seite 12 im Bild mit der „intelligenten Kiste“) ist Leiter des Fraunhofer Instituts für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF in Magdeburg sowie Leiter des Lehrstuhls für Logistische Systeme an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg. Am Fraunhofer Institut arbeitet er in der Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet von RFID-Technologien (Radio Frequency Identification). Das extra dazu aufgebaute Labor LogMotionLab ist eines der führenden europäischen Test-, Entwicklungs- und Zertifizierungslabore für Telematiktechnologien. Mit mehreren Patenten und langjähriger Erfahrung bei der Realisierung von RFID-Projekten für Kunden aus Industrie und Mittelstand ist das LogMotionLab ein idealer Partner für die Umsetzung von RFID-Projekten. Die Logistiklösungen zielen auf Risikovermeidung, sicheren Warenübergang und genaueste Ortung von Gütern bis auf den letzten Meter. Infos finden Sie unter: www.iff.fraunhofer.de.

Standortvorteil Logistik

Die Warenströme haben sich vom Westen Deutschlands Richtung Osten verlagert. Mitteldeutschland ist für Logistikdienstleister zum begehrten Standort geworden, der andere reihenweise aussticht.





Text: Eva Badenschier Fotografie: Flughafen Leipzig/Halle GmbH, Magdeburger Hafen GmbH, Wolter Koops Int. Transporte GmbH, Deutsche Bahn AG

Karl-Heinz Ehrhardt ist es gewöhnt, dass ihm der Wind scharf um die Nase weht. So ist das nun mal am Wasser. Der Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH steht an dem neuen, 2007 fertiggestellten Hanse-Terminal des Magdeburger Binnenhafens, neben ihm verlaufen fünf Kilometer Kaimauer an der Elbe entlang. Das neue Container-Verladeterminale ist sein ganzer Stolz. Hier können schwerste Lasten bewegt werden, und der Untergrund ist gegen Gefahrgüter versiegelt. Die über 20 Meter langen und sperrigen Rotorblätter von Windkraftanlagen, die auf der Abstellfläche lagern, auf Schiffe zu verladen, ist mit der neuen Anlage kein Problem mehr. Software stabilisiert die sperrigen Teile in der Luft, dann werden sie durch das Terminal „durchgefädelt“, gedreht und passgenau auf dem Schiff abgelegt. Ab 2010 können solche Verladearbeiten das ganze Jahr hindurch stattfinden, denn dann ist die Niedrigwasserschleuse fertig, die den Hafen unabhängig von aktuell herrschenden Wasserständen macht. 2010 wird auch das Areal direkt am Terminal, das jetzt gerade erschlossen wird, ganz anders aussehen. „Für 75 Prozent dieser 60 Hektar großen Fläche gibt es bereits feste Absprachen zur Verpachtung“, sagt Hafen-Geschäftsführer Ehrhardt. Ansiedeln werden sich Industrie- und Dienstleistungsunternehmen, die von der unmittelbaren trimodalen Anbindung an Wasserweg, Schiene und Straße profitieren wollen. Elbe und Mittellandkanal, die Autobahnen A2 und A14 und die Gleise von Hafenbahn und Deutscher Bahn ergeben nebst Lager- und Büroflächen und einer Logistikhalle eine perfekte Infrastruktur. Und die wird zunehmend nachgefragt: „Die Seehäfen kämpfen bereits mit Kapazitätsengpässen. Lagerflächen und Zeitfenster sind begrenzt Da ist es naheliegend, auf den Magdeburger Hafen auszuweichen. Wir sind der Hinterlandhafen für die Häfen von Hamburg bis Stettin“, erklärt Ehrhardt seine jährlich wachsenden Geschäfte. „Dazu kommt, dass sich die Warenströme mit der EU-Erweiterung aus Westdeutschland in Richtung Osten verschoben haben. Hier in Mitteldeutschland ist man einfach näher an den neuen Märkten.“

Genau das war auch der Grund für den international operierenden Logistikdienstleister Wolter Koops Internationale Transporte GmbH, neben dem Stammsitz im niederländischen Zeewolde ein Verteilzentrum in Osterweddingen bei Magdeburg aufzubauen. Von überallher und überallhin können hier Waren geliefert werden, weil der Standort innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeiten aus allen Richtungen gut erreicht werden kann. „Ein perfekter Meilenstein auf dem Weg zwischen den Niederlanden einerseits und den Märkten in Osteuropa andererseits“, findet Niederlassungsleiter

Erik Flokstra. Er führt durch eine große Halle, die jede Nacht voller Blumen ist – für genau zwei Stunden. Länger dauert es nicht, bis die frisch gelieferte Ware komplett umgeladen und auf dem Weg zum Verbraucher ist. Nur wenige Schritte entfernt befindet sich ein Hochregallager, in dem es minus 23 Grad Celsius kalt ist. Die Tiefkühlpizza, nach der es hier riecht, wird schon bald in Supermärkten in verschiedenen Teilen Europas verkauft, bis zu 1.000 Kilometer vom Verteilzentrum in Osterweddingen entfernt. Hier stehen die Zeichen auf Wachstum. „2008 stocken wir unseren Fuhrpark auf. 40 neue Mitarbeiter sollen eingestellt werden. Aber es ist nicht einfach, Fahrer zu finden“, weiß Flokstra. Den Bewerbern müsse klar sein, dass selbstverständlich auch nachts und an den Wochenenden gearbeitet wird. Das Einstiegsgehalt betrage 2.000 Euro netto, mit sechs Steigerungsstufen um je 100 Euro.

Nachfrage nach Personal gibt es nicht nur bei Wolter Koops.

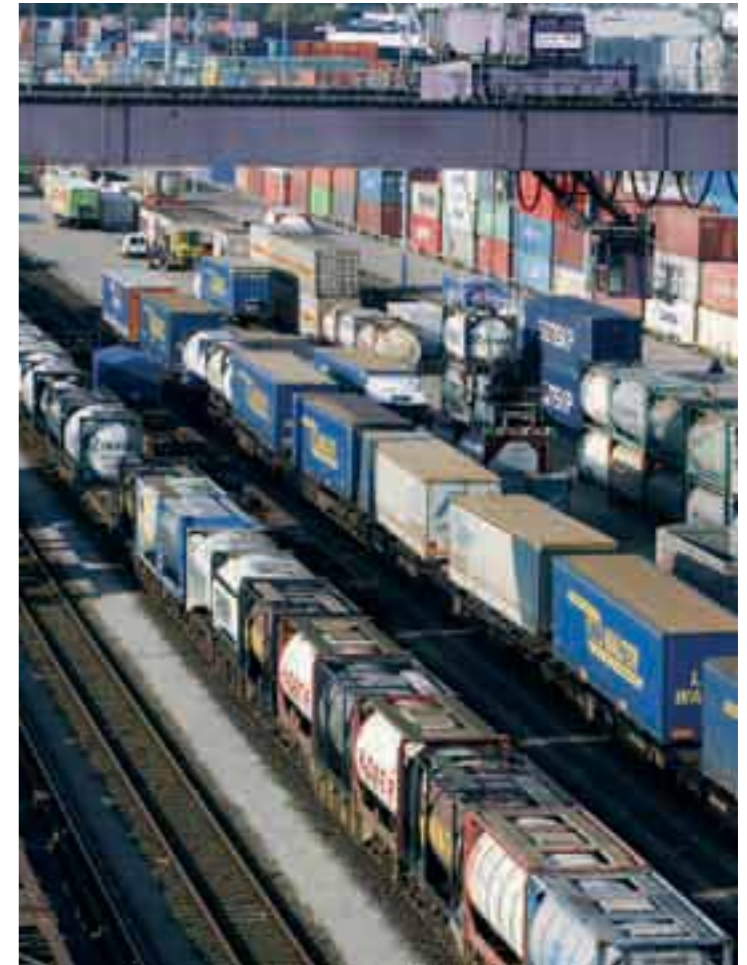
In Mitteldeutschland sind derzeit 160.000 Menschen in der Logistikbranche beschäftigt. Bis 2015 kommen noch 100.000 hinzu.

Auch die Versandapotheke Zur Rose in Halle (Saale), die derzeit bundesweit bereits über 500.000 Kunden mit Medikamenten versorgt, will wachsen. Gleich ganz neu bauen will man in Thüringen. Die bayerische Schaeffler-Gruppe will ihre europäischen Logistikaktivitäten künftig in Thüringen bündeln. Rund 80 Millionen Euro investiert das Unternehmen in den Bau eines neuen Distributionszentrums in Erfurt. Die Stadt konnte sich damit gegen 40 Konkurrenzstandorte in ganz Europa durchsetzen.

In Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind derzeit 160.000 Menschen in der Logistikbranche beschäftigt. Der anhaltische Wirtschaftsminister Dr. Reiner Haseloff rechnet damit, dass in ganz Mitteldeutschland bis 2015 noch 100.000 hinzukommen.

Etwas 1.500 neue Mitarbeiter wird es in den nächsten vier Jahren allein am Flughafen Leipzig/Halle geben. In diesem Jahr werden am Hub bereits über 2.000 Beschäftigte arbeiten. Mitte 2008 will die Post-Expresstochter DHL an ihrem neuen zentralen Drehkreuz für Luftfracht in Leipzig/Halle ihre volle Leistungsfähigkeit erreichen. Das Drehkreuz ist dann für DHL der europäische Hauptschlagplatz und steht gleichberechtigt neben Wilmington in den USA und Hongkong in Asien.

DHL-Chef John Mullen ist überzeugt, dass der Standort vom starken Wirtschaftswachstum in Osteuropa und Asien profitieren wird. In Leipzig erwartet der Bonner Konzern bis 2012 rund 10.000



Wettbewerbsvorteil Cargo-Zug

Auf besonderes Interesse stößt bei potenziellen Kunden und Investoren die künftige Zugverbindung für Fracht zwischen den Flughäfen Leipzig/Halle und Frankfurt/Main. Das Projekt findet bereits jetzt weltweit Beachtung und wird ab Mitte 2008 ein weiterer Wettbewerbsvorteil für den mitteldeutschen Airport sein, weil dadurch umweltschädlicher LKW-Verkehr reduziert wird.

direkte und indirekte Jobs, die durch das Drehkreuz entstehen.

Für Flughafen-Geschäftsführer Eric Malitzke war die Ansiedlung von DHL in Leipzig/Halle eine „Initialzündung für die Logistikbranche“ in Mitteldeutschland, die weitere Investitionen nach sich zog und zieht. Für 2008 erwartet er eine Verdreifachung des Frachtaufkommens von 101.000 Tonnen im Jahr 2007. Lufthansa Cargo, die erst vor kurzem mit DHL Express die gemeinsame Frachtfluggesellschaft Aero-Logic GmbH gegründet hat, steuert seit Ok-

Lufthansa Cargo fliegt von Leipzig/Halle aus nach Wilmington, Hongkong, Delhi und Bahrain.

tober 2007 mit 21 Flügen pro Woche Ziele in Nordamerika, Asien, Afrika und Europa an, darunter Wilmington, Hongkong, Delhi und Bahrain. Für Michael Reinboth, Geschäftsführer der DHL Hub Leipzig GmbH, und Achim Lohse von der Metropolregion Sachsendreieck ist vor allem die Schnelligkeit des Standortes das entscheidende Alleinstellungsmerkmal: „Wir haben hier eine schnelle Region für schnelle Logistik“, bringt es Reinboth auf den Punkt. So sei die Infrastruktur rund um den Flughafen gut ausgebaut und ermögliche schnelle Trans-

porte auf Straße und Schiene sowie in der Luft. Außerdem seien ausreichend erschlossene Gewerbeflächen vorhanden, die eine schnelle Ansiedlung ermöglichen und die Attraktivität des Standortes für Logistikpartner und DHL-Kunden weiter steigern. Zudem seien die Behörden kooperativ und erteilen schnell Genehmigungen. „Auch das Arbeitskräftepotenzial ist ausreichend groß, Personal kann schnell rekrutiert und eingesetzt werden. Nicht zuletzt spielt das wissenschaftliche Potenzial eine Rolle. Informationstechnische Probleme können hier schnell gelöst werden“, zählen Reinboth und Lohse weitere Vorteile auf.

Wie viel wert eine gute Logistik und Infrastruktur ist, hat auch eine Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG festgestellt. Ende 2006 wurden zehn ostdeutsche mit zehn osteuropäischen Standorten verglichen, um festzustellen, welche Eigenschaften besonders attraktiv für Investoren sind. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass eine gute Infrastruktur und Logistik für Investoren attraktiver sind als die viel beschworenen Lohnkostenvorteile in Osteuropa. Nicht umsonst hat sich Leipzig/Halle bei der DHL-Ansiedlung gegen 50 renommierte europäische Flughäfen durchgesetzt, nicht umsonst siedeln sich in ganz Mittel-

deutschland weitere Investoren an, die von der Nähe zu den osteuropäischen Märkten und von der optimalen Verknüpfung von Straße, Schiene, Luft- und Wasserwegen in alle Himmelsrichtungen und mit internationaler Ausstrahlung profitieren. So werden

André Soudah: „Vieles spricht dafür, hier einen Clusterprozess Logistik voranzutreiben.“

die logistischen Standortvorteile in Mitteldeutschland zum Motor für die Wirtschaft der Region.

„Das alles spricht dafür, mit Blick auf den Schwerpunkt Logistik in Mitteldeutschland einen Clusterprozess voranzutreiben, findet André Soudah, Clustermanager der Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland. Solche Cluster gibt es in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bereits für Themenfelder wie IT, Automotive, Biotechnologie/Life Sciences und Mikroelektronik. Es gebe in den drei Ländern zahlreiche spannende Entwicklungen, die es zu verknüpfen gelte. „Doch was wir nicht brauchen, sind weitere Netzwerke,“ schränkt Soudah ein, „sondern Koordinierungsmechanismen für die vielen verschiedenen Aktivitäten!“ Genau an dieser Stelle sieht die Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland (WIM) ihren Part. „Wir

können hier als neutrale Plattform zum Nutzen der Region agieren und einen Prozess anstoßen“, verdeutlicht der Clustermanager. Er will die strukturbestimmenden Unternehmen ins Boot holen, sozusagen das „Who’s who“ der mitteldeutschen Logistikbranche. Dann würden Handlungsfelder und ein branchenspezifischer Clustermanager definiert, der von der WIM unterstützt werden könnte. „Doch inhaltlich muss der Prozess von unten, also von den Unternehmen selbst getragen werden“, macht Soudah deutlich.

Entsprechend dem WIM-Leitgedanken „Erfolgreiche Unternehmen für eine erfolgreiche Region“ könnten die Beteiligten dann anpacken, was einer allein nicht lösen kann. Dabei denkt er vor allem auch an die Unternehmen, die nicht so bekannt sind wie die großen Player. „Die Großen werden zum Beispiel mit Bewerbungen überrannt, doch die kleineren Unternehmen haben Probleme, genug Disponierer, Gabelstapler- und LKW-Fahrer zu finden. Gemeinsam könnte zum Beispiel ein Job-Portal entwickelt und ins Netz gestellt werden, von dem alle profitieren“, schlägt Soudah vor. Darüber ließen sich auch Verbindungen herstellen zu den vielen logistisch geprägten Studiengängen in Mitteldeutschland. Auch Presse- und Imagearbeit sowie Standortmarketing könnten gemeinsam kostengünstig betrieben werden. Da wirtschaftliche Entwicklungen ohnehin nicht vor Ländergrenzen halt machen, könnten auch Förderrichtlinien und ein gemeinsames Flächenmanagement abgestimmt werden. Soudah: „Nicht zuletzt: Wenn sich Unternehmen in einem Logistik-Cluster committieren, könnten sie auch gegenüber der Politik Themen etablieren, die der Branche auf den Nägeln brennen.“ □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.mitteldeutschland.com und www.region-sachsendreieck.de.

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Zadek vom Institut für Logistik und Materialflusstechnik an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (www.ilm.ovgu.de) über die Boombranche Logistik:

„Mit einem deutschlandweiten Marktvolumen von 190 Milliarden Euro ist die Logistik nach Automobilindustrie und Handel die Nummer 3. Mit Leistungen wie Transportieren, Umschlagen, Lagern, Produktionsversorgung und Netzwerksteuerung hat die Branche einen Anteil von acht Prozent am Bruttoinlandsprodukt, Tendenz steigend. Meine Prognose sind fünf bis acht Prozent Wachstum pro Jahr. 80 Milliarden Euro des Gesamt-Marktvolumens entfallen auf klassische Transportleistungen. Davon sind rund 75 Prozent an Logistikdienstleister vergeben. Mit 91 Milliarden Euro tragen höherwertige komplexe Logistikleistungen wie Lagerung kombiniert mit Produktionsversorgung oder das Steuern globaler Versorgungsnetzwerke zum Marktvolumen bei. Davon sind erst rund 30 Prozent an Dienstleister outgesourct. Hier ergeben sich künftig die größten Wachstumspotenziale und Arbeitsmarkteffekte für Logistikdienstleister.“

Gipfeltreffen der Verkehrsminister

Im Frühjahr 2008 laden hochkarätige Logistikkongresse nach Mitteldeutschland ein. Die Themen reichen von Erderwärmung bis zu Einkaufsmodellen für Kraftstoff und vom Fahrermangel bis zu Ausbildungsperspektiven.

Text: Ingrid Bednarsky Fotografie: Leipziger Messe GmbH



Mobilität ist Trumpf – doch hat sie auch eine Schattenseite: Der Verkehr heizt das Klima auf. Als drittgrößter Verursacher von CO₂ trägt er neben Energiewirtschaft, Industrie und Privathaushalten erheblich zum Klimawandel bei. Wachsender Güter- und boomender Flugverkehr haben beträchtlichen Anteil am Treibhauseffekt.

Vor welche Herausforderungen der Klimawandel das Transportwesen stellt, welche internationalen Strategien, politischen Entscheidungen und innovativen Technologien vonnöten sind – darüber beraten die Teilnehmer des Internationalen Transportforums, das vom 28. bis 30. Mai 2008 im Congress Center Leipzig (CCL) stattfindet. Mehr als 50 Verkehrsminister aus aller Welt sowie Vertreter aus Industrie, Handel, Forschung und nichtstaatlichen Umweltorganisationen werden auf dem „Transportgipfel des Jahres“ erwartet. Unter dem Motto „Verkehr und Energie: Die

Verkehrsminister aus aller Welt werden zum Internationalen Transportforum in Leipzig erwartet.

Herausforderungen des Klimawandels“ diskutieren sie über effektive und bezahlbare Maßnahmen, um die CO₂-Emissionen im Verkehr zu reduzieren.

„Seit 1970 sind die künstlichen Treibhausgas-Emissionen um 70 Prozent gewachsen“, betont Jack Short, Generalsekretär des zur OECD gehörenden Internationalen Transportforums. „Bis 2030 könnten sie sich noch verdoppeln. Deshalb sind umfangreiche und einheitliche Richtlinienpakete erforderlich, um die Verkehrsemissionen zu reduzieren.“

Von globalen zu eher regionalen Themen: Ist der Flughafen Leipzig/Halle GmbH Herzstück einer künftigen Logistikregion? Wohin geht die Reise im Schienengüterverkehr? Was ist das World Cargo Center in Leipzig? Diesen und anderen Fragen gehen Entscheider aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung beim Mitteldeutschen Verkehrs-



Klimakiller Transportwesen?

Was das jährliche Treffen der Wirtschaftsminister in Davos ist, ist das Internationale Transportforum in Leipzig für die Verkehrsminister aus mehr als 50 Ländern. Mit dabei sind auch Entscheider aus der Industrie sowie internationale Spitzenforscher. Im Congress Center Leipzig werden beim „Welttransportgipfel“ unter anderem Maßnahmen gegen die Erderwärmung vorgestellt. Erstmals werden Preise für innovative Nachhaltigkeitsstrategien im Verkehrssektor verliehen.

und Logistikkongress am 18. und 19. März 2008 auf den Grund. Unter dem Motto „Logistikstandort Mitteldeutschland – Wir schaffen Arbeitsplätze“ diskutieren im Congress Center Leipzig Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und seine Amtskollegen aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen mit Vertretern der Logistikwirtschaft über Chancen und Entwicklungen des Standorts Mitteldeutschland.

Den Auftakt des Mitteldeutschen Verkehrs- und Logistikkongresses bildet eine hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion. Unter anderem debattieren die Geschäftsführer der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und der DHL Hub Leipzig GmbH, Eric Malitzke und Michael Reinboth, mit den Ministern der Länder über Aussichten der mitteldeutschen Logistik. Dr. Mohammed Ali Seiraffi, Vice President Handling Germany bei Lufthansa Cargo, und Wolfgang Schnabel, Supply Chain Manager der DOW Olefinverbund GmbH, bringen die Erfahrungen ihrer Unternehmen in die Podiumsdiskussion ein. In Fachvorträgen werden Ausbildungsperspektiven in der Logistikwirtschaft thematisiert sowie Einkaufsmodelle für Kraftstoff oder der Standortfaktor Logistik im Zuge der Internationalisierung des Handels beleuchtet. Um ganz praktische Fragen geht es in Workshops wie „Quo vadis – Dieselpreis?“ und „Fahrermangel – und wie weiter?“

„Erfurt ist ein gefragtes und stetig wachsendes Logistikzentrum. Nur leider ist das vielen noch nicht bekannt ...“ Was Oberbürgermeister Andreas Bausewein heute noch bemängelt, wird in Kürze in aller

Munde sein. „Erfurt logistisch – logisch“ heißt das Motto für den Wirtschaftskongress erwicon, der am 5. und 6. Juni 2008 in der thüringischen Landeshauptstadt ausgerichtet wird. Im Mittelpunkt des Kongresses stehen Entwicklungen und Chancen der Branche, neue Technologien und Produkte sowie ein intensiver Erfahrungsaustausch, um gemeinsame Vorhaben zu entwickeln. Erfurt verfügt über zahlreiche Parameter für eine expandierende Logistikbranche: die zentrale Lage in Deutschland und der EU, die bestehende und geplante Infrastruktur mit Anbindung an Straßen-, Schienen- und Luftverkehr und eine Vielzahl produzierender Unternehmen in den 16 Gewerbegebieten der Stadt. Die alten Handelswege, die einst Ursprung für die Entwicklung von Erfurt waren, sind optimal für die heutigen Anforderungen transformiert. Es gibt ein hochmodernes Bahnterminal für den kombinierten Ladeverkehr in einem der größten und modernsten Güterverkehrszentren Deutschlands. Mit der Erfurter Industriebahn GmbH agiert ein kompetenter Partner für schienegebundene Transportaufgaben am Standort. □

Auf dem Mitteldeutschen Verkehrs- und Logistikkongress diskutieren Politik, Wirtschaft und Verwaltung über die Entwicklung des Logistikstandortes.

austausch, um gemeinsame Vorhaben zu entwickeln. Erfurt verfügt über zahlreiche Parameter für eine expandierende Logistikbranche: die zentrale Lage in Deutschland und der EU, die bestehende und geplante Infrastruktur mit Anbindung an Straßen-, Schienen- und Luftverkehr und eine Vielzahl produzierender Unternehmen in den 16 Gewerbegebieten der Stadt. Die alten Handelswege, die einst Ursprung für die Entwicklung von Erfurt waren, sind optimal für die heutigen Anforderungen transformiert. Es gibt ein hochmodernes Bahnterminal für den kombinierten Ladeverkehr in einem der größten und modernsten Güterverkehrszentren Deutschlands. Mit der Erfurter Industriebahn GmbH agiert ein kompetenter Partner für schienegebundene Transportaufgaben am Standort. □

Das Internationale Transportforum findet vom 28. bis 30. Mai 2008 in Leipzig statt. Mehr Infos unter www.internationaltransportforum.org.



Immer individueller, immer kommunikativer

Der Softwareeinsatz in der Logistik ist vielfältig – dazu gehören Tourenplanung und Navigation genauso wie die Optimierung von Lieferketten in Zusammenhang mit betrieblichen Abläufen. Der Trend: Alles wird künftig immer individueller auf den konkreten Nutzer und seine spezifischen Bedürfnisse zugeschnitten werden, und auch unterschiedliche Systeme werden lernen, sich zu „verstehen“.

IT meets logistics

IT-Systeme und -Technologien sind heute aus der Logistik nicht mehr wegzudenken. Wie wäre es mit einem lernfähigen Navigationsgerät, das neben den üblichen Straßenplänen noch Zusatzinformationen über weitere Infrastrukturen liefert?

Text: Katharina Kleinschmidt Fotografie: Fotolia/photo-dave

Die Zeiten, in denen verzweifte Autofahrer versuchten, auf Anweisung ihres Navigationsgerätes Fußgängerbrücken hochzufahren, sind lange vorbei. Heutige Geräte versprechen eine zuverlässige Zielführung und sind aus der Logistik nicht mehr wegzudenken. Bei den Softwareentwicklern wächst nun eine neue Klasse heran, die den Nutzen der kleinen Scouts weiter optimiert. Probleme treten bisher aufgrund falscher oder zu wenig differenzierter Daten auf. Die Antwort sind lernfähige Geräte mit einer personalisierten Navigation. Die Navimatix GmbH aus Jena, eine Ausgründung aus der Friedrich-Schiller-Universität Jena, entwickelt eigenständige Anwendungen, die nicht von Grund auf neu entwickelt, sondern aus Grundkomponenten zusammengesetzt werden. Daraus entstehen angepasste Lösungen für Unternehmen oder ganze Branchen.

Supply Chain Management stellt Lieferketten in Beziehung zu unternehmerischen Abläufen.

Kernstück der neuen Anwendungen ist das sogenannte Layerkonzept, das die Integration von unternehmensspezifischen Daten in die Navigation ermöglicht. Diese Integration erfolgt in verschiedenen voneinander unabhängigen Ebenen, den sogenannten Layern. Neben den Standardebenen mit Straßennetzen und Städten werden Zusatzebenen wie Gas- und Abwasserleitungen, Kundenstandorte und Firmengelände dargestellt. IT unterstützt in der Lo-

gistik aber weit mehr als die Navigation. Logistik heute umfasst nicht nur die Verwaltung der gängigen Bereiche Transport und Lagerhaltung. Hinter dem Namen Supply Chain Management (SCM, Lieferketten-Management) verbirgt sich eine komplexe Struktur, die die Bewegungen von Objekten in Beziehung zu unternehmerischen Abläufen stellt. Die Koordination von Marketing, Produktion, Unternehmensführung und Unternehmensrechnung gehört genauso dazu wie das Controlling. Dabei erlaubt das SCM eine größere Prozesstransparenz und schnellere Antwortzeiten. Nach wie vor besteht im unternehmensübergreifenden Bereich Handlungsbedarf. Dort stellt ein reibungsloser Informationsaustausch eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Implementierung des SCM dar.

Die Vernetzung der einzelnen Unternehmen ist wie ihre Flexibilität und schnelle Reaktionsfähigkeit ein Leistungsmerkmal, das den in der Region Leipzig/Halle angesiedelten kleineren und mittleren Unternehmen den nötigen Wettbewerbsvorteil sichert. Das „Logistik-Service-Bus“-Projekt der Universität Leipzig unterstützt den unternehmensübergreifenden Austausch von unterschiedlichen Logistik-IT-Systemen. Bis Ende 2009 werden zehn Forscher der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Leipziger Universität die technischen Voraussetzungen schaffen, mit denen große Logistik-Unternehmen sowie kleine und mittlere Logistik-Dienstleister reibungslos zusammenarbeiten können. Unterstützt

werden sie dabei von der Perdata Gesellschaft für Informationsverarbeitung mbH aus Leipzig und der Saxonia Systems AG aus Dresden.

Die IT hat die Logistik revolutioniert, indem sie in Punkten wie Beschleunigung, Integration von Abläufen und Standardisierung neue Maßstäbe setzte. Die wissenschaftlichen Grundlagen dafür erforscht Prof. Dr. Iris Hausladen, Professorin an der Handelshochschule Leipzig (HHL). Die anwendungsbezogene Forschung, deren Ergebnisse wiederum den Unternehmen zugute kommen, ist die Grundlage von

CITLOG, das Zentrum für IT-gestützte Logistik Leipzig, vernetzt Forschung und Wirtschaft.

CITLOG, dem „Center for IT-based logistics Leipzig“. Das Zentrum für IT-gestützte Logistik Leipzig wurde Anfang 2008 mit Mitteln der Leipziger Stiftung für Innovation und Technologietransfer neu gegründet. Es fördert den permanenten Wissens- und Erfahrungsaustausch sowohl zwischen Theorie und Praxis als auch unter den Logistikverantwortlichen der ortsansässigen Wirtschaft. Dabei arbeiten die Stadt Leipzig, Leipziger Unternehmen und die Forschung eng zusammen, um Logistikkonzepte und Informationstechnologien intelligent zu vernetzen. □

Infos unter www.navimatix.de, www.lsb-plattform.de, www.perdata.de, www.saxsys.de, www.hhl.de.

Drei Fragen an ...

... Eric Malitzke, Geschäftsführer der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, über das Erfolgsgeheimnis des Airports, einen Ausblick in die Zukunft und das, was am Ende der Rollbahn passiert.

Text: Eva Badenschier Fotografie: Flughafen Leipzig/Halle GmbH



1. Als sich die DHL 2004 entschieden hat, ihr neues europäisches Frachtdrehkreuz in Leipzig/Halle zu etablieren, haben Sie sich unter 50 Flughäfen durchgesetzt. Was haben Sie, was andere nicht haben?

„Unser erstes großes Plus ist die geografische Lage mitten im Zentrum von Europa. Hier treffen sich die Hauptverkehrsströme auf dem Weg zu den Wachstumsmärkten in Osteuropa. Zweitens punkten wir mit unserer Infrastruktur: Wir haben zwei unabhängig voneinander nutzbare Start- und Landebahnen und damit mehr Kapazitäten als Wettbewerber. Drittens ist der Airport Leipzig/Halle 24 Stunden am Tag für das Frachtgeschäft nutzbar. Das bedeutet Planungssicherheit für die Investoren. Und: Angebunden an die Autobahnen A14 und A9 und an die Schiene, ist der Airport aus Nord und Süd, Ost und West erreichbar. Ein trimodales Drehkreuz, das zudem für die kommenden 30 Jahre über genug Flächenkapazitäten verfügt, um weiter zu wachsen.“

2. Genau das war ein Grund dafür, dass die Universität Duisburg/Essen in einer Studie festgestellt hat, dass Leipzig/Halle neben Köln/Bonn der einzige deutsche Flughafen ist, an dem sich ein „End-of-Runway-Logistik“-Konzept realisieren lässt. Was bedeutet das?

„Ich würde es lieber ‚Next-to-Runway‘-Konzept nennen, denn die

Rollbahn ist eben nicht das Ende. Weil das, was auf dem Flughafen an Frachtgeschäft passiert, zum Impuls für die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafenumfeldes wird. Das geht weit über Lagerung und Umschlag hinaus. Auf den freien Flächen ringsum werden sich Logistik-affine Unternehmen und Dienstleister ansiedeln. So kommen auf dem Transportweg der Fracht von A nach B noch Fertigungs-, Veredlungs- oder Verpackungskomponenten hinzu. Dazu gibt es schon Verhandlungen mit der Industrie.“

3. Die Zukunft haben Sie also schon fest im Blick?

„Selbstverständlich. Mitte 2008 wird DHL den vollen Betrieb aufnehmen. Dann startet auch die Fracht-Zugverbindung zwischen Leipzig/Halle und der Frankfurter Cargo City Süd. Ein weiterer Wettbewerbsvorteil, der jede Nacht Dutzende LKWs einspart. 2009 wird der Airport unter den Top Ten Europas und unter den Top 30 der Welt sein. Dann wird mit DHL allein in einer Werktagswoche hier so viel Fracht umgeschlagen wie 2004 im ganzen Jahr.“ □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.leipzig-halle-airport.de und www.dhl.de.

Weltweites Luftfrachtdrehkreuz

Die Flughafen Leipzig/Halle GmbH etabliert sich als das europäische Logistikportal in Sachen Luftfracht. Ab 2009 wird von hier aus auch die neue Frachtfluggesellschaft AeroLogic fliegen. Im Blick: Ziele in Asien und Nordamerika.

Text: Katharina Kleinschmidt Fotografie: Flughafen Leipzig/Halle GmbH, DHL



Schon der römische Götterbote Merkur wusste, worum es geht. Ausgestattet mit Flügelschuhen und Flügelhelm war er Tag und Nacht unterwegs. Dass er dabei auch noch der Gott der Wege, der Waren und des Handels war, komplettiert das Bild des womöglich ersten Logistikdienstleisters der Welt. Der Tourist, der heute vom Flughafen Leipzig/Halle GmbH aus seine Urlaubsreise

Mitte 2008 wird DHL seine volle Leistungsfähigkeit in Leipzig/Halle erreichen.

antritt, ahnt kaum, wie viele Nachfahren des Merkur auf dem weitläufigen Areal tätig sind und jährlich über 100.000 Tonnen Luftfracht umschlagen.

Mit einer Wachstumsrate von über 300 Prozent katapultierte sich der mitteldeutsche Flughafen 2007 in die Bundesliga der Frachtumschlagplätze. Unternehmerische

Entscheidungen und Investitionen in den Ausbau des Flughafens trugen wie das Engagement des Freistaates Sachsen, der als Gesellschafter am Flughafen beteiligt ist, dazu bei. „Mit dem progressiven Wachstum des Luftfrachtaufkommens und dem Überschreiten der 100.000 Tonnen-Marke unterstreicht der Flughafen Leipzig/Halle seine Ambitionen, innerhalb der kommenden Jahre zu einem Frachtumschlagplatz von europäischer Geltung heranzuwachsen“, betont Eric Malitzke, Geschäftsführer der Flughafen Leipzig/Halle GmbH.

Während andere europäische Flughäfen durch Nachtflugverbote zunehmend mit Kapazitätsproblemen kämpfen, kann sich Leipzig/Halle als wettbewerbsfähige und zentral gelegene Alternative etablieren. Ein Abfertigungsbetrieb, der an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr stattfindet, ist die Basis eines eigenständigen Wirtschaftsfak-

tors und wird zum Entwicklungsmotor der Region Leipzig/Halle. Das belegen nicht zuletzt die Ansiedlungen von Unternehmen wie Porsche, BMW, DaimlerChrysler, Quel-

Flughafen Leipzig/Halle: Trimodales Drehkreuz mit schneller 24/7-Logistik

le und Amazon im Einzugsgebiet des Flughafens Leipzig/Halle.

Den größten Brocken des Luftfrachtaufkommens schultert die DHL Hub Leipzig GmbH, Tochter von Deutsche Post World Net, der weltweit führenden Logistikgruppe. Die DHL hatte 2005 begonnen, ihren europäischen Hauptumschlagplatz von Brüssel nach Leipzig/Halle zu verlegen, um ihn damit neben Hongkong und Wilmington/Ohio zu einem ihrer drei weltweiten Luftfrachtdrehkreuze zu machen. Im Oktober 2006 feierte das 48.000 Quadratmeter



Rund um die Uhr

Der 24-Stunden-Betrieb am Flughafen Leipzig/Halle ist die Antwort auf mögliche Kapazitätsengpässe und einer der Gründe, warum sich Logistikunternehmen wie DHL in Leipzig angesiedelt haben.

große Verteilzentrum Richtfest. Bis zu 52 Frachtflugzeuge können auf dessen Vorfeld gleichzeitig be- und entladen werden. Die Fracht der per LKW angesteuerten Ziele aus dem europäischen Bereich wird ebenfalls abgefertigt. Nach und nach werden Flüge von anderen Flughäfen nach Leipzig geholt, bis der Fracht hub Mitte 2008 seine volle Leistungsfähigkeit erreicht. Täglich starten und landen dann mehr als 50 Maschinen mit 1.500 Tonnen Fracht, 2012 sollen es 2.000 Tonnen sein. Neben Industriegütern werden Ersatzteile,

Die Deutsche Bahn AG schließt zurzeit das DHL-Luftfrachtzentrum an einen neuen Frachtbahnhof an. Mitte 2008 geht er in Betrieb.

Dokumente oder Artikel aus dem medizinisch-technischen Bereich umgeschlagen. Innerhalb der nächsten vier Jahre entstehen rund 3.500 Arbeitsplätze bei DHL, mit weiteren 7.000 Arbeitsplätzen rechnet man durch die Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen und Logistikfirmen in unmittelbarer Nähe des Hubs.

Als Knotenpunkt zwischen Luftweg, Schiene und Straße bietet Leipzig/Halle den ansässigen Unternehmen verschiedene logistische Optionen. Während die internationalen Strecken mit Flugzeugen bedient werden, fahren im innereuropäischen Verkehr hauptsächlich LKW und Güterzüge. Die Deutsche Bahn AG schließt zurzeit das DHL-Luftfrachtzentrum an einen neuen Frachtbahnhof an, der 2008 in Betrieb genommen wird. Die Anbindung an die Cargo City am Frankfurter Flughafen sowie an weitere Zielorte fördert die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Durch die schnellen Züge könnten Schätzungen zufolge im Jahr 2012 bis zu 400.000 Tonnen Luftfracht pro Jahr per Bahn weiter transportiert werden. Trotz neuem Frachtbahnhof gibt es im Frachtbereich

Süd des Airports noch ein erschlossenes und unbebautes Areal von rund 26 Hektar Größe. Es bietet potenziellen Investoren ideale Entwicklungsmöglichkeiten.

Im Sommer 2004 gründete DHL gemeinsam mit der Lufthansa Cargo AG ein Joint Venture, das mit der Betreibung von fünf gemeinsamen Flugstrecken begann. Nachdem die Verlobungszeit ungetrübt verlief, steht der Hochzeit nun nichts mehr im Weg. Wie im Januar bekanntgegeben wurde, geht aus dem Gemeinschaftsunternehmen die Fluggesellschaft AeroLogic hervor, die 2009 ihren Flugbetrieb aufnimmt und in Leipzig ansässig sein wird. Der Luftfracht- und Expressgütertransport von und nach Asien und Nordamerika wird das Hauptgeschäft von AeroLogic ausmachen. Zum Sommerflugplan 2009 werden die ersten beiden Flugzeuge siebenmal pro Woche über Dubai nach Hongkong und fünfmal über Singapur nach Bangkok fliegen. Im Herbst 2009 und im Jahr 2010 wird das Streckennetz mit der Auslieferung der nächsten Frachter in zwei Schritten ausgeweitet. Während die Frachtkapazitäten durch Lufthansa Cargo und DHL abgenommen werden, betreiben die Partner den Vertrieb und die Abfertigung weiterhin in Eigenregie. Dr. Thomas Pape, Geschäftsführer der AeroLogic GmbH, konstatiert: „Die Erwartungen an uns sind hoch gesteckt. Schließlich wollen wir innerhalb kurzer Zeit eine Position unter den ersten fünf der europäischen Frachtfluggesellschaften erreichen.“

Zum Winterflugplan 2007 stellte die Lufthansa Cargo AG ihre Frachtflüge von und nach Köln ein und ersetzte sie durch Flüge über den Flughafen Leipzig/Halle. Diese Verlegung steht in Zusammenhang mit der Eröffnung des DHL Luftfrachthubs. Lufthansa Cargo wird mit einer Investitionssumme von 25 bis 30 Millionen Euro in direkter Nachbarschaft zu DHL ein eigenes modernes Logistik-

zentrum für Luftfracht errichten, in dem ein jährlicher Umschlag von 170.000 Tonnen Fracht möglich ist.

Die Eröffnung des Luftfrachthubs von DHL und der Ausbau der vorhandenen Strukturen am Flughafen Leipzig/Halle, wie die Fertigstellung einer neuen Startbahn im Juli 2007, zieht erwartungsgemäß die Ansiedlung weiterer Unternehmen nach sich.

Die Garbe Logistic AG Hamburg baut

Auch Nischen werden abgedeckt: Die EasternAir-Cargo ist Spezialist für Luftfracht nach Russland.

zusammen mit der niederländischen Geo Mar BV auf einem Areal von 36.500 Quadratmetern im Frachtbereich Süd das World Cargo Center (WCC), ein hochmodernes Luftfrachtzentrum, in dessen Halle in der Größe von drei Fußballfeldern bis zu 200.000 Tonnen Güter jährlich umgeschlagen werden können. Die Frachthalle, die im Luftsicherheitsbereich liegt, ermöglicht durch die direkte Vorfeldanbindung einen schnellen Zugang zu den Flugzeugen. Palettenbaustationen bauen große Frachtpaletten in kürzester Zeit auf und ab. Eine Investitionssumme von rund 30 Millionen Euro fließt in das World Cargo Center, die Investoren

sprechen von 280 neuen Arbeitsplätzen. Im Juli 2007 zogen die ersten Mieter ein, darunter die Flughafentochter PortGround GmbH, die Bodenabfertigungs- und Frachtleistungen anbietet. Durch die Ansiedlung von kleineren Unternehmen können auch spezielle Nischen abgedeckt werden. So hat sich die EasternAirCargo GmbH, ebenfalls eine Tochter der Mitteldeutschen Flughafen AG, in wenigen Jahren als Spezialist für Luftfrachtdienste in die Russische Föderation und in die Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) etabliert.

Seit 2007 sind zwei Antonov-Transportflugzeuge der Ruslan SALIS GmbH auf dem Flughafen Leipzig/Halle stationiert, die dort auch ihre Wartungsbasis haben. Das Projekt SALIS, Strategic Airlift Interim Solution, ist ein Partner der NATO und der EU und soll die Versorgung von humanitären Einsätzen in Krisen- und Katastrophengebieten gewährleisten. Die Antonovs, auch als „fliegende Güterzüge“ bezeichnet, fassen bis zu 120 Tonnen Ladung und haben eine Reichweite von 4.650 Kilometern. □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.leipzig-halle-airport.de.

Airport Leipzig/Halle:	
Eröffnung:	1927
Betreiber:	Flughafen Leipzig/Halle GmbH
Fläche:	1.400 ha
Terminals:	2
Passagiere:	2.723.000 (2007)
Luftfracht:	101.285 t (2007)
im Vergleich:	29.330 t (2006)
Flugbewegungen:	50.976 (2007)
Kapazität (PAX p. a.):	4.500.000

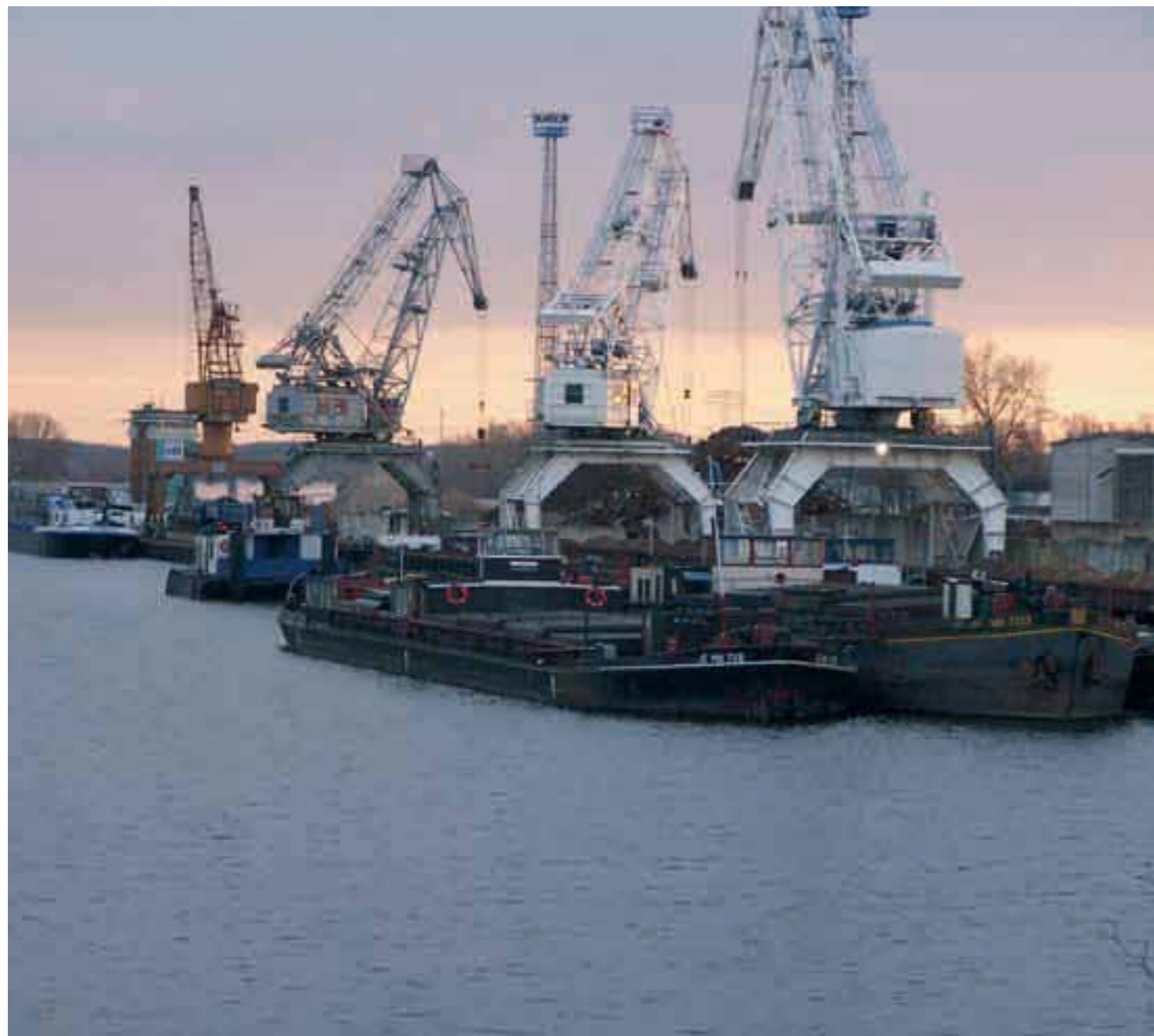
Kombinierte Verkehre

Güterverkehrszentren in Mitteldeutschland: Umschlagknoten für den Ost-West-Nord-Süd-Transfer mit der Lizenz zum umweltverträglichen Wachsen



Hinterland-Drehscheibe für überlastete Seehäfen

Der Magdeburger Hafen verzeichnet eine Tendenz vom LKW zum Binnenschiff. Er versteht sich als Hinterland-Drehscheibe des Hamburger Hafens sowie der Seehäfen an der Ostsee, deren Kapazitäten zu Umschlag und Lagerung kaum mehr steigerbar sind – im Gegensatz zum Hafen in Magdeburg. Am neuen Hanse-Terminal werden beispielsweise Industrieanlagen, Mineralöle, Baustoffe, Agrarprodukte, Kiese, Sande und Stahlprodukte zwischen West und Ost sowie Nord und Süd verladen.



Text: Ingrid Bednarsky Fotografie: Wirtschaftsförderung Erfurt, Magdeburger Hafen GmbH, Deutsche Bahn AG

„Logistikstandort Leipzig/Halle – Wir schaffen Arbeitsplätze“ ist auf einem Großflächenplakat an der Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Leipzig zu lesen. Eine Erdkugel, die sich puzzleartig zu einem logistischen Gesamtwerk vereint, schmückt die sonst eher triste Giebelwand des Gebäudes. Zwölf mal acht Meter misst die Hoffnung einer ganzen Region: Bis zum Jahr 2015 sollen in der mitteleuropäischen Logistikbranche 100.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden – zusätzlich zu den bereits bestehenden 160.000.

Experten zufolge entwickelt sich Mitteldeutschland zunehmend zum internationalen Logistikstandort und Logistikknoten des neuen Europa. Der Gütertransit nach Mittel- und Osteuropa nimmt Schätzungen zufolge bis 2015 um 110 Prozent zu, der Gesamtverkehr sogar um 190 Prozent. „Die Entwicklung als Logistikstandort ist eine historische Chance für die Region – vergleichbar mit den Visionen zum Bankenstandort Leipzig Anfang der 90er-Jahre, nur

Joachim Dirschka: „... unserer Region ein Markenzeichen geben, mit dem wir uns in Deutschland und Europa positionieren können.“

realistischer und erfolgversprechender“, betont IHK-Präsident Joachim Dirschka. „Wirtschaft, Politik und Verwaltung haben es gemeinsam in der Hand, unserer Region ein wirtschaftliches Markenzeichen zu geben, mit dem wir uns in Deutschland, in Europa und darüber hinaus positionieren können.“

Nach Bremen, Nürnberg und Berlin-Süd zählt Leipzig heute zu den erfolgreichsten Standorten für die Transport- und Logistikwirtschaft. Wesentlichen Anteil daran hat das 1992 gegründete Güterverkehrszentrum (GVZ) Leipzig – „ein Ort, der niemals schläft“, wie es gern charakterisiert wird. 110 Unternehmen haben sich in Deutschlands viertgrößtem GVZ angesiedelt. Neben dem Flaggschiff Porsche bieten zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen rund 3.500 Menschen Arbeit. GVZ-Geschäftsführer Dr. Andreas Winkler geht davon aus, dass in den kommenden zwei Jahren weitere 1.000 Arbeitsplätze dazukommen. „Von der rund 640 Hektar großen Fläche sind bisher fast 600 entwickelt und vermarktet“, resümiert der Geschäftsführer. „Die verbleibenden Flächen bieten noch Platz für 20 bis 25 Unternehmen.“

Der größte sächsische Industriepark ist trimodal, also per Straße, Schiene und Luft erreichbar. Die direkte Anbindung an die Autobahnen A9 Berlin/München und A 14 Magdeburg/Dresden, Bundes- und Staatsstraßen sowie zwei Direktverbindungen zum benachbarten Flughafen Leipzig-Halle gewährleisten eine reibungslose Logistik. Über das KV-Terminal der Deutschen Bahn für kombinierte Verkehre, das mit vier 700-Meter-Gleisen ausgestattet ist,

können jährlich 120.000 Containereinheiten zwischen Schiene und Straße umgeschlagen werden. „Obwohl die Kapazität erst Anfang 2005 verdoppelt wurde, ist sie bereits zu 90 Prozent ausgelastet“, erläutert Winkler. Deshalb planen die Deutsche Bahn AG als Eigentümer und die Deutsche Umschlaggesellschaft Straße-Schiene mbH (DUSS) als Betreiber, den Umschlagknoten für den Ost-West-Nord-Süd-Transfer in den nächsten drei Jahren neuerlich zu vergrößern.

Was in Leipzig/Halle die Luft ist, ist in Magdeburg das Wasser: „Trimodalität“ heißt das logistische Schlagwort für den Kreuzungspunkt Schiene, Straße und Wasserweg, wie man ihn im Magdeburger Hafen findet. Mit einer Fläche von 655 Hektar, einer Kailänge von fünf Kilometern und 54 Kilometern Gleisnetz ist er der größte und leistungsfähigste Binnenhafen in Mitteldeutschland. Mehr als drei Millionen Tonnen Güter aller Art wechseln hier jährlich die Transportmittel. Das Logistikgeschäft zählt heute zu den zukunftsträchtigsten Themen der Magdeburger Hafengesellschaft.

„Perspektivisch soll sich der Magdeburger Hafen zu einer Drehscheibe im mitteleuropäischen Wirtschaftsraum für den Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen entwickeln“, erläutert Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer der Gesellschaft. „Diese Funktion wird durch den zunehmenden Warenaustausch mit den neuen EU-Ländern immer bedeutsamer.“

Eine zentrale Rolle in diesem Prozess spielt der neue Hanse-Hafen, der als trimodal angeschlossener Standort optimale Voraussetzungen für einen ökonomischen und umweltverträglichen Güterumschlag bietet. Mit einem Investitionsvolumen von 35 Millionen Euro entsteht am Rothenseer Verbindungskanal ein ca. 40 Hektar großer Industrie- und Gewerbepark. Für die Unternehmen, die

Am neuen Magdeburger Hanse-Terminal wird eine Niedrigwasserschleuse gebaut, die die Elbe ab 2010 an 365 Tagen im Jahr schiffbar macht.

sich hier ansiedeln, stehen eine neue Kaianlage, ein hochmodernes KV- und Container-Terminal mit einer Jahreskapazität von 35.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Units) sowie hafentypische Technik bereit. Ergänzt wird das Hanse-Terminal durch den Neubau einer Niedrigwasserschleuse, die den Hafen von den schwankenden Wasserständen der Elbe unabhängig macht und ab dem Jahr 2010 an 365 Tagen im Jahr einen Schifftiefgang von 2,80 m durchgehend garantiert.

Ports, Häfen, gibt es nicht nur am Wasser. Sogenannte Railports verknüpfen die Systemvorteile von LKW und Schiene und öffnen Versendern wie Empfängern den Weg zum Schienennetz – auch ohne eigenen Gleisanschluss. Über mehr als zehn deutsche Stand-

Bahn statt LKW-Schlange

Die Transportleistung der Deutschen Bahn AG beträgt über 353 Millionen Tonnenkilometer pro Tag. Das entspricht dem Volumen von 100.000 LKW, was aneinandergereiht eine Schlange von Hamburg bis Rom ergäbe.



orte, zu denen unter anderem Halle (Saale) gehört, werden vor allem die Hauptachsen Nord-Süd und West-Ost bedient. Weitere Railports sind in Dänemark, den Niederlanden, in Frankreich und Italien angesiedelt.

Ein typischer Distributions-Railportverkehr beginnt zum Beispiel im Gleisanschluss eines Großverladens mit der Direktverladung aus der Produktion in Bahnwaggons – ohne das sonst übliche Versandlager. Je

Über 7.000 Transportaufträge täglich gehen im Kunden-Service-Center der Deutschen Bahn ein.

nach Menge können einzelne oder mehrere Waggons bis hin zu Ganzzügen auf den Weg gebracht werden. Der Empfänger, meist ein kleines oder mittleres Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss, wird direkt nach Ankunft des Bahnwaggons per Straße beliefert. Oft werden die angelieferten Güter aber auch im Railport eingelagert und erst auf Abruf „just in time“ im LKW an den Kunden geliefert.

Über 7.000 Transportaufträge täglich gehen im Kunden-Service-Zentrum der Deutschen Bahn AG ein. Die Transportleistung beträgt über 353 Millionen Tonnenkilometer pro Tag. Das entspricht dem Volumen von 100.000 LKW, was aneinandergereiht eine Schlange von Hamburg bis Rom ergäbe. Der Ausstoß von vier Millionen Tonnen CO₂ wird dadurch vermieden.

Am Standort Halle (Saale) will die Deutsche Bahn AG bis zum Jahr 2010 eine

neue „Zugbildungsanlage“, landläufig Rangierbahnhof genannt, fertigstellen. Rund 90 Millionen Euro sollen in das Areal zwischen Hauptbahnhof und Berliner Brücke investiert werden. Mit bis zu 160 Zügen, die täglich dort ankommen und abfahren, wird der Rangierbahnhof zu einem der wichtigsten Knotenpunkte im Osten Deutschlands. Das ortsansässige GVZ, wo heute über 200 Mitarbeiter den Güter-Bahntransport in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen steuern, erfährt damit eine deutliche Aufwertung.

Neubaupläne schmiedet man auch in Thüringen. Anfang 2008 verkündete die Schaeffler-Gruppe, die ihren Hauptsitz im bayerischen Herzogenaurach hat, ihre eu-

Die Schaeffler-Gruppe will ihre europäischen Logistik-Aktivitäten künftig in Thüringen bündeln.

ropäischen Logistik-Aktivitäten künftig in Thüringen zu bündeln. Rund 80 Millionen Euro investiert der Konzern in den Bau eines neuen Distributionszentrums in Erfurt, das sich damit gegen 40 Konkurrenzstandorte in ganz Europa durchsetzen konnte. Baubeginn ist im Frühjahr 2008 avisiert.

Das geplante Distributionszentrum nimmt eine zentrale Rolle im neuen Logistiknetzwerk des Konzerns ein. Damit werden heute dezentral in Europa verteilte Lager- und Logistikfunktionen gebündelt, was die Verfügbarkeit, die Lieferfristen und die Wirtschaftlichkeit der Abwicklung

deutlich verbessert. Die Schaeffler-Gruppe plant, mittelfristig rund 600 neue Arbeitsplätze zu schaffen und von Erfurt aus die europäischen sowie einen großen Teil der weltweiten Logistik-Dienstleistungen in den Bereichen Maschinen- und Anlagenbau sowie Automobilbau abzudecken. „Mit dieser Investition wird Thüringen als europäische Logistik-Drehscheibe massiv gestärkt“, betont der Wirtschaftsminister des Freistaates, Jürgen Reinholz.

Zurück nach Sachsen, wo man die Investition in zeitgemäße Logistik-Konzepte gleichfalls als Schritt zu einer effizienten und umweltverträglichen Verkehrspolitik versteht. In Glauchau, dem Kernmodul des Güterverkehrszentrums Südwestsachsen, entsteht ab 2008 ein neuer Umschlagbahnhof für den kombinierten Verkehr. Rund vier Millionen Euro werden in die zwei 300-Meter-Gleise fließen. Mehr als 30.000 Einheiten pro Jahr können nach der Fertigstellung verladen werden, die Kapazität ist erweiterbar auf ca. 50.000 Einheiten. Derzeit werden in Südwestsachsen rund 30.000 Ladeeinheiten pro Jahr transportiert, noch hauptsächlich über die Straße. Der neue Umschlagbahnhof wird für die mittelständisch geprägte Industrie in der Region Chemnitz-Zwickau sowie im Erzgebirge große Vorteile bringen. □

Weitere Informationen unter www.gvzleipzig.de, www.bahn.de und www.magdeburg-hafen.de.

Modernste Bergbaulogistik

Nach knapp vier Jahren Bauzeit ist der Massenverteiler der MIBRAG im Tagebau Profen komplett. In einer Stunde können bis zu 10.000 Kubikmeter Abraum und 8.000 Tonnen Kohle die Anlage passieren.

Text: Jan-Holger Handke Fotografie: MIBRAG/Uwe Winkler

Unter Fachleuten wird der neue Massenverteiler der Mitteldeutschen Braunkohlengesellschaft mbH (MIBRAG) als modernste Bergbaulogistik in Europa gehandelt. Auf einer Fläche von 40.000 Quadratmetern fördert und verteilt die vollautomatische Anlage den Abraum aus dem neuen Abbaufeld Schwerzau des Tagebaus Profen in Sachsen-Anhalt und leitet gleichzeitig die Rohbraunkohle zum Kohlemisch- und Stapelplatz Profen weiter. Der erste Spatenstich für die Sortier- und Verteilstation erfolgte 2004. Am 19. Dezember 2007 ging der komplette Massenverteiler der FAM Förderanlagen Magdeburg in Betrieb. Die MIBRAG investierte damit weitere 35 Millionen Euro in das neue Abbaufeld. Insgesamt fließen 130 Millionen Euro in den Neuaufschluss.

Jeder Massenverteiler arbeitet nach dem gleichen logistischen Prinzip und ist trotzdem ein Einzelstück. Die spezifischen geologischen und technologischen Bedingungen in einem Tagebau setzen innovative Lösungen voraus. Im Abbaufeld Schwerzau bedient das Drehkreuz vier ankommende Gurtbandförderer, die den gewon-

Fachleute schätzen den neuen Massenverteiler der Mitteldeutschen Braunkohlengesellschaft als innovativste Bergbaulogistik in Europa.

nenen Abraum und die Rohbraunkohle von den Baggern zum Massenverteiler transportieren. Dort passieren die Fördermengen zehn Verteilerköpfe. Sie trennen das Material auf die drei wegführenden Gurtbandförderer. Neben der Rohkohle werden beispielsweise auch Kies, Sand und Ton getrennt und weiterverarbeitet. Die Abraumleistung eines Bandes beträgt bei einer Geschwindigkeit von 6,55 Metern pro Sekunde maximal 10.000 Kubikmeter pro Stunde. Gleichzeitig kann der Massenverteiler bis zu 8.000 Tonnen Rohbraunkohle in der Stunde fördern. Das Fördervolumen beträgt insgesamt 428 Millionen Kubikmeter Abraum und 115 Millionen Tonnen Kohle. Die Anlage wird im Schichtbetrieb gefahren und vom Leitstand aus am Computer überwacht.

Die gigantische Verteilerstation der MIBRAG steht direkt an der „Grünen Magistrale“, die durch den Tagebau Profen auf die L 191 in



Richtung Hohenmölsen oder Theißen führt. Auf der anderen Seite befinden sich die nächsten Stationen, deshalb verschwinden die drei Gurtbandförderer in Tunneln unter der Straße. Die Rohkohle wird schließlich auf dem Kohlemisch- und Stapelplatz abgeladen, gemischt und zum Weitertransport in Waggons der Bahn oder in LKW verladen. Der Abraum wird mit Absetzern zur Rekultivierung auf den Kippen verteilt. Die gesamte Logistik wird in einem modernen Tagebau vom Leitstand aus überwacht. Hauptabnehmer der Kohle aus dem Tagebau Profen sind das Kraftwerk Schkopau, die Südzucker AG Zeitz, die Südzucker Bioethanol GmbH in Zeitz und die Stadtwerke Dessau. □

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.mibrag.de.

Prozesse optimieren

Forschung und Logistik gehen in Mitteldeutschland eine fruchtbare Partnerschaft ein. Materialflüsse werden sicherer, effizienter und kostengünstiger – Unternehmen profitieren davon.

Text: Eva Badenschier Fotografie: Fotolia/Alexander Rath, TU Dresden/Eckold, Fraunhofer IFF/Dirk Mahler



Die Technische Universität Dresden scheint der perfekte Ort für große Jungen zu sein, die gern mit Modelleisenbahnen spielen. Denn dort gibt es ein Eisenbahnbetriebslabor, in dem der Zugverkehr wirklichkeitsgetreu nachgebildet wird. Nicht nur, dass

Im Eisenbahnlabor wird das durchgespielt, was in der Realität schwerwiegende Folgen haben könnte.

Eisenbahnnetze mit originalen Stellwerken und den gleichen Sicherheitsanforderungen wie bei der Bahn in Echtzeit simuliert werden – es gibt auch 25 Studenten, die alle Funktionen des Bahnpersonals übernehmen und den fahrplanmäßigen Betrieb der Modellbahnen nachbilden. Doch das Ganze hat einen ernsthaften Hintergrund: Hier wird das durchgespielt, was in der Realität schwerwiegende Folgen haben könnte. Ziel des Eisenbahnlabors – des modernsten Labors dieser Art an einer universitären Einrichtung Europas – sind die Perfektionierung von Fahrzeiten, die Weiterentwicklung der Sicherheitstechnik und die Bewältigung der immer komplexeren Anforderungen an den Fahrplan. Das Thema Eisenbahnbetriebs-



Paradies für Modelleisenbahn-Fans

Ein Bedienungsfehler oder eine Zeitverzögerung, Störungen oder Ausfälle haben äußerst komplexe Auswirkungen auf logistische Prozesse im Schienenverkehr. Im hochmodernen Eisenbahnbetriebslabor an der Technischen Universität Dresden werden sie simuliert und die Folgen in Echtzeit durchgespielt. Erster Hintergrund für ein spielerisch anmutendes Forschungsprojekt.

lehre gibt es an der TU Dresden schon seit 125 Jahren. Aber auch andere Hochschulen in Mitteldeutschland können mit speziellen Pfunden in logistischer Lehre und Forschung wuchern. So haben an der Fachhochschule Erfurt, Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen, Studenten vor kurzem in einem Großmaschinenbau-Unternehmen den Wareneingangsprozess und innerbetrieblichen Transport untersucht. Die Materialflussanalyse ergab unkonventionelle Ansätze für eine Optimierung der Prozesse. Geforscht wird an der FH Erfurt aber auch zu intelligenten Transportsystemen und zur automatisierten Erkennung von Ereignissen und Objekten. Damit können Verkehre in Zukunft sicherer und unfallfreier gemacht werden.

An der Westsächsischen Hochschule Zwickau hat die Logistik-Fachgruppe gerade ein einjähriges Projekt zur Materialflusssteuer-

Zwickauer Logistiker forschen für die Volkswagen Sachsen GmbH. Das Ergebnis: Passgenaue Behälter für LKW sparen künftig Kosten in Millionenhöhe.

ung abgeschlossen. Der Auftraggeber Volkswagen Sachsen GmbH wollte wissen, wie beschaffungslogistische Prozessketten verkürzt werden können. Das Ergebnis: Durch eine bessere Auslastung des Transportraums pro LKW durch passgenaue Sonderbehälter für Bauteile können künftig Kosten im einstelligen Millionenbereich eingespart werden. Für ein zukünftiges Projekt beantragen die Zwickauer Logistiker gerade Fördermittel: Sie wollen Prozessschritte von Automobilzulieferern an unterschiedlichen internationalen Standorten standardisieren und so den hohen Planungs-



aufwand durch die bisher sehr unterschiedlichen Bedingungen, Prozesse und Schnittstellen minimieren.

Das Fraunhofer Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung IFF in Magdeburg (s. auch S. 12 bis 15) ist führend bei der Realisierung von RFID- und Telematik-basierten Lösungen zur Identifikation, Überwachung und Steuerung von Warenflüssen. Das LogMotionLab – eines der am besten ausgestatteten RFID-Labore Europas – entwickelt, testet und zertifiziert branchentypische Lösungen wie zum Beispiel eine intelligente Überwachung und dezentrale Speicherung von Informationen direkt am Objekt sowie die fälschungssichere Identifikation von Gütern. Gemeinsam mit Forschungs- und Entwicklungspartnern initiierte das IFF zudem MIDAS, eine mitteldeutsche Entwicklungs-, Test-, Transfer- und Marketingplattform für Logistik.

Ebenfalls in Magdeburg, an der Otto-von-Guericke-Universität, gibt es eine „LogistikWerkstatt“, in der Studenten des in Mitteldeutschland einzigartigen Studiengangs „Wirtschaftsingenieur Logistik“ lernen, Lösungen praxisnah im Team zu erarbeiten. Einem noch neuen Forschungsziel widmet sich in Magdeburg Prof. Dr.-Ing. Hartmut Zadek: Er untersucht, welchen Beitrag die Logistik konkret zur Ressourcenschonung und Energieeffizienz leisten kann. Dabei geht es auch darum, wie nachwachsende Rohstoffe, Solarenergie und Abwärme an Logistikknoten genutzt werden können. □

Weitere Informationen finden Sie unter www.tu-dresden.de, www.fh-erfurt.de, www.fh-zwickau.de und www.ilm.ovgu.de.



Fein justiert: Logistik im Autobau

Nirgendwo fasziniert Logistik so wie beim Automobilbau. Ein Rädchen greift ins andere, Zubehörteile schweben durch Hallen, und am Ende läuft ein nagelneuer VW, Porsche oder BMW vom Band.

Text: Katja Lucke Fotografie: BMW AG, Martin Klindtworth

Die Automobilbranche in Sachsen boomt: Ende 2007 konnte der Volkswagen-Konzern vermelden, dass der 3.000.000ste Volkswagen in Sachsen gebaut worden ist. Die Porsche AG investiert rund 150 Millionen Euro in die Erweiterung ihres Leipziger Produktionswerkes, um ab 2009 die vierte Baureihe des Gran Turismo Panamera von den Bändern laufen zu lassen. Das BMW Werk Leipzig errichtet am sächsischen Standort ein neues Presswerk und investiert dafür mehr als 100 Millionen Euro. Die deutsche Automobilindustrie setzt damit ein klares Zeichen für Sachsen.

In Betrieb gehen soll das neue Presswerk des Leipziger BMW Werkes Ende 2009. Es entsteht in der Nähe des Karosseriebaus. Das Presswerk war der letzte wesentliche Bestandteil für ein komplettes Automobilwerk. „Nachdem das Werk sehr stabil läuft und wir mit

In Leipzig baut die Porsche AG eine neue Halle mit einer Fläche von 23.500 Quadratmetern, über die künftig die gesamte Systemlogistik läuft.

700 Fahrzeugen pro Tag leicht über der Nennkapazität liegen, lohnt sich die Investition. Sie ist auf eine nachhaltige Auslastung des Werkes ausgelegt und erhöht die Fertigungstiefe am Standort Leipzig nachhaltig“, so Werkssprecher Michael Janßen.

Auch die Erweiterung der Produktionskapazitäten der Porsche AG läuft auf Hochtouren: Die neue Panamera-Produktionshalle bildet mit einer Fläche von 25.000 Quadratmetern das Kernstück der Erweiterung. Daneben entsteht ein Logistikzentrum mit einer Fläche von 23.500 Quadratmetern, über das künftig die gesamte

Systemlogistik abgewickelt wird. Außerdem wird die vorhandene Montagehalle, in der bereits der Cayenne gefertigt wird, um ein Pilot- und Analysezentrum sowie eine Lehrwerkstatt ergänzt. Porsche-Vorstand für Produktion und Logistik Michael Macht zeigt sich überzeugt, dass das Auto „Made in Sachsen“ weltweit für Furore sorgen wird. Wenn 2009 die Produktion des neuen Gran Turismo die Kammlinie erreicht habe, könnten jährlich gut 50.000 Premiumfahrzeuge der Baureihen Cayenne und Panamera vom Band der Leipziger Fabrik laufen, so der Porsche-Vorstand. Die Motoren des Panamera kommen aus Stuttgart-Zuffenhausen, die lackierten Rohkarosserien aus dem VW-Werk in Hannover. In Leipzig werden die Fahrzeuge montiert. Da Porsche überwiegend mit deutschen Zulieferern arbeitet, werden rund 70 Prozent der Wertschöpfung des Panamera in Deutschland stattfinden.

Möglich ist dies nur durch ein ausgefeiltes und intelligentes Logistik-System, wie es auch im BMW Werk Leipzig praktiziert wird. Hier werden täglich bis zu 16.000 Kubikmeter Material für die Kfz-Produktion angeliefert – in der Regel per LKW. Innerhalb des BMW-Geländes werden die Module wie Cockpit, Sitze und Türen per Elektrohängebahn und die Lagerware wie Batterien, Lenkräder und Rückspiegel durch ein fahrerloses Transportsystem weitergeleitet. Jeder Transportweg für sich ist hochkomplex, und alle Wege sind perfekt aufeinander abgestimmt. Um Kostenvorteile nutzen und flexibel reagieren zu können, setzt BMW auf intensive und langfristige Kooperationen mit spezialisierten Dienstleistern. Die wichtigsten Modullieferanten sind in Versorgungszentren auf dem

Werksgelände angesiedelt. Der Abruf durch BMW und die Bereitstellung für den Verbau im Fahrzeug erfolgen sequenzgenau, das heißt in der Reihenfolge, in der die kunden-

Jeder Transportweg für sich ist hochkomplex, alle Wege sind perfekt aufeinander abgestimmt.

spezifischen Fahrzeuge gebaut werden. Dies verbessert nicht nur die Versorgungssicherheit, sondern sorgt auch für eine massive Reduzierung des Transportvolumens zum Werk. Eine weitere logistische Besonderheit des Leipziger BMW Werkes ist eine neuartige, 600 Meter lange Montagehalle. Von der Halle strecken sich vier Gebäudeflügel fingerartig aus. Diese in der Branche bisher einmalige Fertigungsstruktur erlaubt es, Zulieferteile und vormontierte Module auf kürzestem Weg direkt an die Fertigungshäuser zu transportieren und für den Einbau in die Fahrzeuge bereitzuhalten. □

Weitere Infos finden Sie im Internet unter www.bmw.de und www.porsche.com.

Wie von Geisterhand

Innerhalb des BMW-Geländes werden die verschiedenen Module wie Cockpit, Sitze und Türen per Elektrohängebahn und die Lagerware wie Batterien, Lenkräder und Rückspiegel durch ein fahrerloses Transportsystem weitergeleitet.



Wenn es etwas mehr sein soll

Mehrere Logistikunternehmen bieten spezielle Lösungen für „schwierige Fälle“ oder zusätzliche Mehrwerte an. Damit komplettieren sie das Dienstleistungsangebot in Mitteldeutschland.

Text: Katharina Kleinschmidt Fotografie: Simon Hegele Gesellschaft für Logistik und Service mbH, Prodinge rOHG, Spedition Zurek GmbH



Ein Objekt von A nach B zu transportieren ist die eine Sache. Eine andere, wenn es sich bei dem Objekt um giftige Substanzen, empfindliche Medikamente, zerbrechliche Musikinstrumente oder riesiges Stückgut handelt.

Das Umzugsunternehmen Spedition Zurek GmbH aus Leipzig hat seit einiger Zeit einen besonderen Fahrgast: einen Konzertflügel aus blauem Glas, der in seiner Ausstattung einzigartig auf der Welt ist. Marbella, New York, Sydney – wo auch immer der gläserne Flügel gebucht wird, Zurek bringt ihn hin und zurück. „Wir fahren, fliegen oder verschiffen das Instrument an jeden Ort in der ganzen Welt“, so Geschäftsführer Holm Zurek. Speziell geschulte Mitarbeiter verpacken das zerbrechliche Einzelstück

Auch ein 75.000 Euro-Flügel aus Glas kann sicher transportiert werden – und das weltweit.

dazu in eine eigens angefertigte Transportbox, ein sogenanntes Case.

Dass die richtige Verpackung beim Transport eine große Rolle spielt, ist bekannt. Doch wie viele Sorten es von dem umweltfreundlichen Folienmaterial Polyethylen gibt, kann man nur ahnen. Je nach Anforderung an die Dehnfähigkeit, Reißfestigkeit und Oberflächenbeschaffenheit der Verpackung gibt es die perfekt auf den Zweck zugeschnittene Folie. Der feste PE-Schaum bietet wiederum durch seine Gestaltungsmöglichkeit Schutz für empfindliche Geräte. Und wenn Polyethylen nicht das Material der Wahl ist, gibt es ja auch noch Wellpappe, Kartons und Umreifungen. Ein Spezialist für Verpackungsmaterial ist die Firma Prodinge, die in ihrer Erfurter Niederlassung 8.000 Verpackungsartikel auf Lager hat.

Der Bereich Medizintechnik ist Kerngeschäft und Markenzeichen der Simon Hegele Gesellschaft für Logistik & Service an ihrem Standort in Halle. Seit 1991 arbeiten inzwischen 80 Mitarbeiter im Ge-

werbegebiet Halle-Ost. Medizinische Großgeräte aus den Bereichen der Röntgen- und Strahlentherapie werden transportiert und auch gleich vor Ort installiert. Zudem bewerkstelligt Simon Hegele den Austausch großer Computersysteme und transportiert, montiert und installiert Pfandrücknahmesysteme, Kopierer, Fitnessgeräte, Kassensysteme und Geldautomaten. Wesentliche Standortvorteile sind dabei die Anbindung an die Autobahnen A9 und A14 sowie der nahe gelegene Flughafen Leipzig/Halle. Verwendet werden mehrfach verwertbare Transporteinrichtungen. Viele der hochwertigen Medizinprodukte werden auf Spezialpaletten fixiert, die direkt im 1995 in Halle gegründeten firmeneigenen Holzverarbeitungsbetrieb angefertigt werden. Lediglich eine Kunststoffhülle schützt die Güter vor Staub und Feuchtigkeit. Der Transport selbst erfolgt in luftgefederten Spezial-LKWs. So lassen sich die sensiblen Hightech-Güter auch unverpackt sicher zum Kunden transportieren.

Aus der herkömmlichen Logistik hat sich die Kontraktlogistik entwickelt, die die Abwicklung einer gesamten Lieferkette in eine Hand legt und damit Zeit und Kosten spart. Das Logistikunternehmen übernimmt alle logistischen und logistiknahen Aufgaben

entlang der Wertschöpfungskette. Die Krug Internationale Speditionsgesellschaft mbH in Zorbau im Burgenlandkreis bietet Kontrakt-

Bei der Kontraktlogistik übernimmt das Unternehmen alle logistischen und logistiknahen Aufgaben entlang der Wertschöpfungskette.

logistik unter anderem im Bereich der Medizindistribution an. Die tägliche Belieferung und Rückholung von medizinischen Gütern für Apotheken, Krankenhäuser und Altenheime, die Regalpflege und die anfallende Entsorgung gehören zu den Aufgabengebieten der Medizinlogistik. Auch die Finsterwalder Transport und Logistik GmbH aus Halle entwickelt komplette Lösungen für den Kunden. Das fängt bei der Logistikberatung an und schließt Lagerwirtschaft und die Bereitstellung intelligenter Informationssysteme ein. Ein Schwerpunkt ist das Gefahrgutmanagement. □

Weitere Infos finden Sie im Internet unter www.spedition-zurek.de, www.prodinge.de, www.hegele.de, www.krug-gruppe.de und www.fensterwalder.com.



Ohne Verpackung kein Transport

Die Firma Prodinge hat in ihrer Erfurter Niederlassung 8.000 Verpackungsartikel auf Lager. Bigbags aus Polypropylen-Bändchengewebe sind außerordentlich reißfest und können für den Transport von Steinen, Mehl, Getreide, aber auch von Gefahrgut angepasst werden.

Wussten Sie, ...

Denkwürdiges, Sonderbares und Wissenswertes aus der Region – vom Umzug einer kompletten Kirche, historischer Nachtpost aus Leipzig und Warenumschatz im Akkord.



... dass eine Kirche Flüsse und Bahnübergänge überqueren kann?

Der Umzug der Heuersdorfer Kirche in das zwölf Kilometer entfernte Borna hat im Oktober 2007 weltweit für Aufsehen gesorgt. Der Mitteldeutschen Braunkohlengesellschaft mbH gelang zusammen mit 50 Partnerfirmen aus der Region eine technische und logistische Meisterleistung. Sie versetzten das 750 Jahre alte Gotteshaus vom alten Standort an einen neuen, um es als Kulturgut für die nächsten Generationen zu bewahren. Die Reise führte auf einem Spezial-Trailer vorbei an Menschaufläufen. Das 750 Tonnen schwere Gebäude passierte auf dem Weg nach Borna zwei Bahnübergänge, überquerte zwei Flüsse und meisterte schließlich die Nadelöhreinfahrt auf den Martin-Luther-Platz. Zu Ostern wird die Emmaus-Kirche nach umfangreicher Sanierung feierlich wiedereröffnet.
www.mibrag.de



... dass die „Leipziger Neuesten Nachrichten“ schon 1934 via Nachtpost nach London flogen?

1927, im Gründungsjahr des Flughafens Leipzig/Halle, wurden hier schon 207.261 Kilogramm Luftfracht umgeschlagen. Ihr Umfang stieg in den folgenden Jahren kontinuierlich an, so dass der Flughafen ab 1932 den Status „Zollflughafen erster Ordnung“ bekam und 1934 als Nachtflughafen anerkannt wurde. Der erste Nachtflug fand bereits 1928 statt. 1934 beförderte dann eine Messerschmidt M 27b die erste Nachtpost nach Berlin. Die „Leipziger Neuesten Nachrichten“ lagen bald darauf auch druckfrisch und tagesaktuell auf den Frühstückstischen in Londoner Hotels. Im Oktober 1935 stieg die Frachtabfertigung am Flughafen um 52 Prozent. Ein Plus für den Logistikstandort: Schon 1929 hatte sich die Deutsche Luft Hansa mit eigenen Werkstätten am Flughafen angesiedelt.
www.leipzig-halle-airport.de



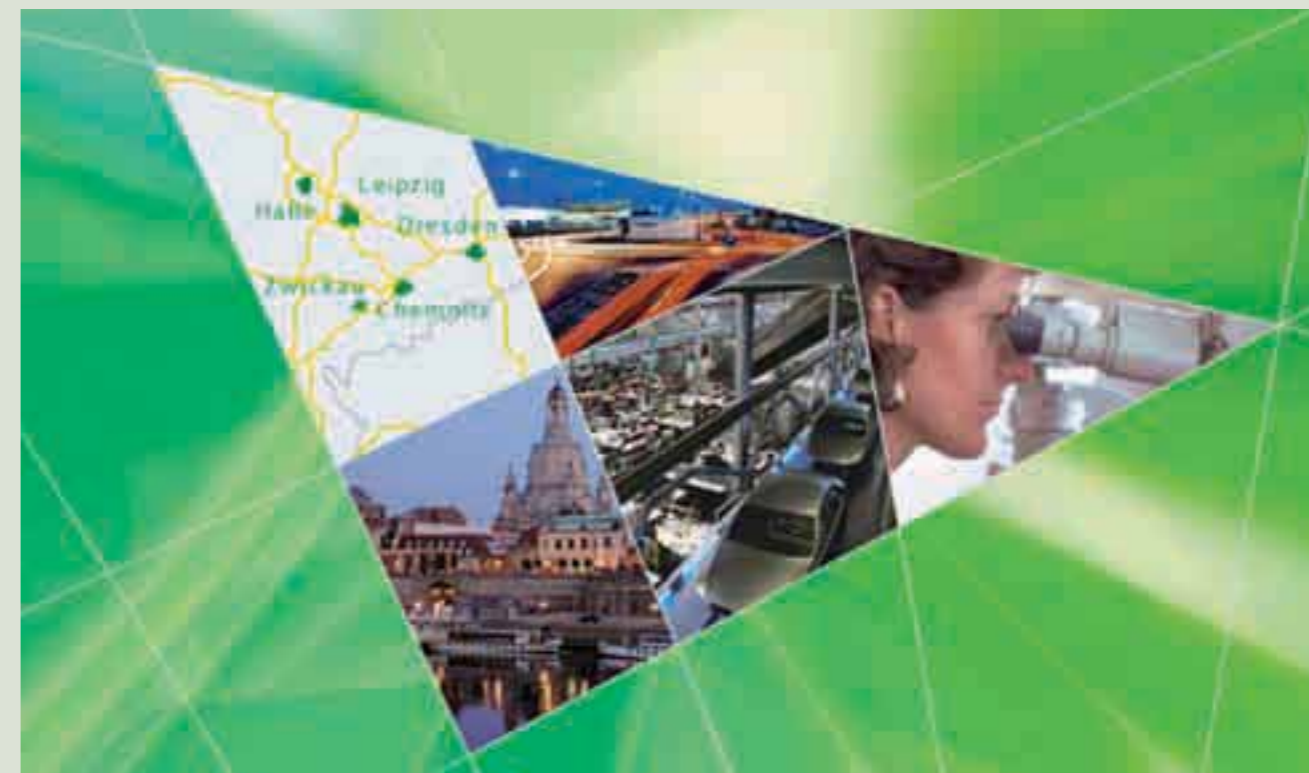
... wie viele Waren im EDEKA-Zentrallager bei Magdeburg vor Feiertagen bewegt werden?

Täglich kommen 4.000 Paletten im EDEKA-Zentrallager in Osterweddingen bei Magdeburg an, insgesamt sind 11.000 unterschiedliche Artikel am Lager. An einem durchschnittlichen Tag laufen hier 260.000 Colli (Großhandelspackungen) durch, vor Ostern und vor Weihnachten steigert sich der Umschlag auf einen Spitzenwert von 420.000 Colli pro Tag. Das komplette Hochregallager – immerhin 30 Meter breit, 100 Meter lang und 30 Meter hoch – wird aber auch unabhängig vom boomenden Konsum vor Feiertagen alle 3,5 Tage komplett umgeschlagen. Jeden Tag verlassen 130 vollbeladene LKW das Zentrallager in Osterweddingen, um die Märkte im Liefergebiet zu versorgen. Was der Einzelhandelsmarkt bis 13 Uhr bestellt, ist bis 8 Uhr am Folgetag da und steht bald darauf in den Regalen.
www.edeka.de

Impressum mitte | punkt, Ausgabe 2, März 2008 **Herausgeber** Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland, Steibs Hof, Nikolaistraße 28-32, 04109 Leipzig, Tel.: 0341/600 16-0, Fax: 0341/600 16-13, E-Mail: info@mitteldeutschland.com, Web: www.mitteldeutschland.com **In Zusammenarbeit mit** der Metropolregion Sachsendreieck, www.region-sachsendreieck.de **Produktion** AB-Creativ – Agentur für Text und Bild, Regine Aselmann & Kai Bieler GbR, Stallbaumstraße 11, 04155 Leipzig, Tel.: 0341/59166-09/10, Fax: 0341/4624308, E-Mail: post@abcreativ.de, Web: www.abcreativ.de **Chefredaktion** Eva Badenschier (V.i.S.d.P.), E-Mail: e.badenschier@abcreativ.de **Redaktion** Katharina Kleinschmidt, Ingrid Bednarsky, Jessica Schöberlein, Katja Lucke **Fotografie** Dietmar Tondar **Art Direction & Layout** Astrid Stieler, E-Mail: layout@abcreativ.de **Lektorat** André Hille **Druck** Druckerei zu Altenburg GmbH

Die Erstellung und Verbreitung des Magazins mitte | punkt wurde im Rahmen der gemeinsamen Metropolregion durch die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gefördert.

cluster
mittedeutschland
Logistik



Diese Broschüre entstand in enger Zusammenarbeit mit folgenden Partnern:

André Soudah
Clustermanagement
Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland
Tel.: 0341/600 16-0
Fax: 0341/600 16-13
E-Mail: soudah@mitteldeutschland.com
Internet: www.mitteldeutschland.com

Tamara Schneider
Geschäftsstelle Metropolregion
Stadt Leipzig
Tel.: 0700/63 87 67 29
Fax: 0700/63 87 63 29
E-Mail: info@region-sachsendreieck.de
Internet: www.region-sachsendreieck.de

Volkmar Bauer
Wirtschaftsförderung
Landeshauptstadt Erfurt
Tel.: 0361/6 55 19 24
Fax: 0361/6 55 19 19
E-Mail: volkmar.bauer@erfurt.de
Internet: www.erfurt.de

Dr. Heinz Friedrich Franke
Fachbereichsleiter Wirtschaftsförderung
Stadt Halle (Saale)
Tel.: 0345/22 14 76 2
Fax: 0345/22 14 77 6
E-Mail: wirtschaftsfoerderung@halle.de
Internet: www.halle.de

Bernd Skudelny
Büro Wirtschaftsförderung
Stadtverwaltung Zwickau
Tel.: 0375/83 80 00
Fax: 0375/83 80 80
E-Mail: wirtschaftsfoerderung@zwickau.de
Internet: www.zwickau.de

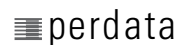
Achim Lohse
Amt für Wirtschaftsförderung
Stadt Leipzig
Tel.: 0341/123 58 57
Fax: 0341/123 58 25
E-Mail: achim.lohse@leipzig.de
Internet: www.leipzig.de

Thomas Seidel
Europabeauftragter
Stadtverwaltung Gera
Tel.: 0365/838 11 95
Fax: 0365/838 12 95
E-Mail: europabeauftragter@gera.de
Internet: www.gera.de

Thomas Böhm
Wirtschaftsamt
Burgenlandkreis
Tel.: 03445/73-13 08
Fax: 03445/73-11 05
E-Mail: wirtschaftsamt@blk.de
Internet: www.burgenlandkreis.de



WIRTSCHAFTSINITIATIVE FÜR MITTELDEUTSCHLAND



Erfolgreiche Unternehmen für eine erfolgreiche Region

In der Wirtschaftsinitiative für Mitteldeutschland engagieren sich strukturbestimmende Unternehmen sowie Kammern und Städte aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen mit dem gemeinsamen Ziel einer nachhaltigen Entwicklung und Vermarktung der traditionsreichen Wirtschaftsregion Mitteldeutschland.