

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 167 (2001)
Heft: 10

Artikel: Von der Fuhrhaltereie zum modernen Logistikbetrieb
Autor: Giezendanner, Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67377>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von der Fuhrhaltereis zum modernen Logistikbetrieb

Die Grundphilosophie einer modernen Logistik ist im militärischen wie im zivilen Bereich dieselbe: Es geht darum, den Kunden das richtige Gut in richtiger Menge und Qualität zur richtigen Zeit und zum richtigen Preis am richtigen Ort zur Verfügung stellen zu können. Der Autor des nachstehenden Beitrages führt ein Unternehmen, welches sich vom reinen Transporteur zum Anbieter von umfassenden Logistikdienstleistungen entwickelt hat.

Ulrich Giezendanner

Die Aufgabe der Transportunternehmen wandelt sich von Tag zu Tag. Der lange Jahre gültige Auftrag, flüssige, staubförmige und feste Güter an einem bestimmten Zeitpunkt von A nach B zu transportieren, hat nur noch in den wenigsten Fällen Gültigkeit. Die Anforderungen der Ver-lader und der Verkehrsträger sind vielfältig geworden.

Die Kapazität des Verkehrsträgers hat heute Priorität

Der oft missbrauchte Leitsatz «Just in Time» spielt eine wichtige Rolle. «Just in Time» wird sehr oft mit schnellem Transport verwechselt. «Just in Time» aber heisst nichts anderes als die pünktliche Anlieferung zur vorgeschriebenen Zeit (Produktionsplanung)! Die elektronisch unterstützte Disposition ist heute das Herzstück eines modernen Transportbetriebes. Neben Flexibilität muss ein Transportdisponent über ein kompetentes Wissen über die verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere über Strasse, Schiene und Wasser verfügen. Welcher Verkehrsträger ist der beste Garant für höchstmögliche Zuverlässigkeit?

Ökologische Aspekte werden sehr oft als

reine PR missbraucht. Hingegen wirken sich die ökonomischen Fakten massiv auf den Frachtpreis aus. Zuverlässigkeit, modernes Equipment und geschultes Personal sind für den Ver-lader heute eine Selbstverständlichkeit, die im besten Fall bei der jährlichen Qualitätsbewertung noch Auswirkungen haben.

Was bedeutet der «trendige» Ausdruck Logistik im Transport-gewerbe?

Oft sieht man heute Reklameaufschriften an Fahrzeugen, die auf ein Transport- und Logistikunternehmen hinweisen. Sehr oft wird Logistik mit reiner Güterbeförderung verwechselt. In Tat und Wahrheit aber beinhaltet das Wort Logistik einen ganzen Strauss von Dienstleistungen vom Produzenten des Produktes bis zum Verbraucher der Ware.

Einer unserer Grosskunden hat den ganzen Transport, die Verzollung, die Lagerung, die Lagerverwaltung, die Kommissionierung (inkl. Fassabfüllungen) und die Distribution seiner Produkte an uns delegiert. In den meisten Fällen sieht der Kunde seine Ware nie. Selbst Lieferscheine und Zollpapiere werden bei uns, im Auftrag des Kunden, ausgedruckt.

EDV wird immer wichtiger

Eine moderne, praxisorientierte EDV spielt im Transport- und Logistikbereich eine immer grössere Rolle. Viele Kunden senden ihre Daten per Standleitung, Wahlleitung und E-Mail direkt in unsere EDV. Im Gegenzug holen sie die Daten z. B. über Lagerbestände direkt bei uns ab. Die papierlose Kommunikation per EDV erleichtert nicht nur die schnelle Übermittlung, die Fehlerquellen werden gegenüber dem Zeitalter des Telex enorm minimiert. Fehler, die noch vor wenigen Jahren durch maschinelles Abtippen (z. B. Lieferscheine) von Aufträgen entstanden, sind heute fast nicht mehr denkbar. Besonders im Bereich der gefährlichen Güter erhöht sich dank EDV die Sicherheit in besonderer Masse. Aus einer Datei können Gefahrgutnummern und Unfallmerkmale dem Produkt entsprechend direkt auf den Lieferschein oder den Fahrauftrag gedruckt werden.

Immer wichtiger wird beim Handling, der Lagerung und der Distribution der Produkte die Verwendung von Strichcodes (Barcode, EA 128 usw.). Über die beim Transport- und Logistikunternehmen installierte EDV-Anlage holt sich der Kunde die Lagerbestände, den Wareneingang und den Warenausgang direkt ab. Die schnelle Erfassung der Daten ist nur noch über das Strichcodeverfahren zu bewerkstelligen. Im Lebensmittelbereich, aber auch im Chemie- und Pharmabereich, ist das Alter der Ware von grösster Wichtigkeit. FIRST IN und FIRST OUT wird von vielen Kunden prioritär überwacht. Die Pflicht, dass immer zuerst die sich am Lager befindliche Charge eines Produktes, vor der neu eingehenden Ware, ausgeliefert wird, wirft vor allem bei der Lagerhaltung grosse Probleme auf. (Alte Ware steht meistens hinter der neuen Ware.)

EDV-Kompatibilität noch immer ein Problem

Die Vernetzung unterschiedlicher EDV-Systeme ist auch heute noch ein grosses Problem. Die Vernetzung der Schnittstelle zwischen Kunde und Logistikbetrieb kostet heute im Zeitalter der modernen EDV noch immer sehr viel Geld und Nerven. Obwohl die Standardisierung in allen Bereichen enorme Fortschritte gemacht hat, steht im EDV-Bereich noch immer fest, dass sich die weltweiten Hersteller mit eigenen Systemen schützen.

Qualität und Preis im Vordergrund

Bei der Vergabe von grösseren Aufträgen geben im Transport- und Logistikbereich die Qualität und der Preis den Ausschlag



Im betriebseigenen Terminal der Giezendanner AG werden Container vom Bahn-waggon auf den LKW umgeladen.

für die Auftragsvergabe. Im Bereich der Qualität ist ein ISO-Zertifikat absolute Voraussetzung für das Dienstleistungsunternehmen. Wir stellen bei Offertanfragen vermehrt fest, dass zuerst Prospektmaterial, ISO-Zertifikat, EGI-Zertifikat (nur bei gefährlichen Flüssigkeiten) und ein Organigramm vom Kunden angefordert werden. Die Verlager von Gefahrgut besichtigen vor der Offertstellung oft mit ihren Qualitätsmanagern den Betrieb. Ein grosses Augenmerk wird dabei auf die ökologischen Vorgaben des Managements geworfen. Besonders deutsche Verlager verleihen dem Betrieb vor einer detaillierten Transport- und Logistikofferte zuerst die Akkreditierung. Es liegt auf der Hand, dass für die Erfüllung dieser Anforderungen in einem Transportbetrieb ein kompetentes Management vor grösster Wichtigkeit ist. Die Führung eines Transportbetriebes muss nicht nur sehr genau sein, auch Kreativität und Flexibilität sind gefordert. Das mittlere Kader muss über eine breite, praxisorientierte Ausbildung verfügen.

Anforderungen an das Personal steigen

Gerne denke ich zurück an die Zeit der Fuhrhaltereie meines Vaters. Der Patron disponierte die Lastwagen, meine Mutter führte die Buchhaltung. Z.B. Heizöl oder Benzintransporte waren nicht weniger gefährlich als heute, nur wusste man weniger vom grossen Gefahrenpotenzial dieser Produkte. Der Chauffeur eines Kippers fuhr



Zur Flüssigkeitslogistik gehört auch die Fassabfüllstation.

Air Power als erste Option in künftigen Konflikten

General Wesley K. Clark, U.S. Army (Retired) in seinem Buch «Waging modern War», PublicAffairs, New York, 2001, auf Seite 10:

Bodentruppen verfügten zwar auch über einige wenige neue Waffen. Ihnen fehlte aber die Kombination einer zuverlässigen Wirkung auf grosse Distanz, verbunden mit kontrollierbaren Risiken wie dies Cruise Missiles und Kampfflugzeuge können.

Beim Bodenkrieg musste immer mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass sich der Kampf hässlich (nasty) und unberechenbar

entwickeln kann; seine Waffen – Tanks, Artillerie und infanteristische Kampffahrzeuge – sind wegen ihrer grossen Zahl tendenziell weniger kontrollierbar als Luftfahrzeuge und die im Bodenkampf eingesetzten Truppen sind weniger erfahren und verwundbarer.

Kein Wunder, dass politische Leader, bedingt durch den enormen Abbau von militärischen Beständen im 20. Jahrhundert, heute und in künftigen Konflikten zur ersten Option «Air Power» tendieren. LÄ

oft abends noch mit dem Heizölwagen zum Kunden. Gefahrgutausbildung, Gefahrgutausrüstung usw. waren weder für den Chef noch für den Fahrer ein Thema.

Der Beruf des Lastwagenfahrers hat sich völlig gewandelt. Neben der modernen Technik im Fahrzeug muss er über die geladenen Produkte Bescheid wissen. Spezifisch wird er ausgebildet, er wird für Gefahrgut sensibilisiert und lernt mit heiklen Situationen, insbesondere mit Unfällen, umzugehen. Nicht genug damit, auch muss er lernen, wie er sein Fahrzeug nach ökologischen und ökonomischen Grundsätzen zu behandeln hat. Der Stress im täglichen Strassenverkehr aber nimmt zu. Der Papierkrieg hat ein Mass erreicht, das oft die Frage aufwirft, ob der Fahrer zum Lenken von schweren Brummern oder zum Ausfüllen von Rapporten und Formularen eingestellt ist.

Gleich geht es dem Disponenten. Lässt er es zu, dass ein Fahrer mit einem ungenauen Fahrauftrag vom Lager auf die öffentliche Strasse fährt, nimmt er in Kauf, dass auch er von der Polizei gebüsst wird. In der Praxis aber übergibt der Disponent dem Fahrer manchmal zwanzig bis dreissig Fahraufträge (bzw. Lieferscheine), ist es da noch möglich, alle Lieferscheine zu kontrollieren? Ich verweise wieder auf die enorm wichtige Rolle der EDV in einem modernen Transportbetrieb. Wir stellen fest, dass sich ehemalige Fahrer mit einem grossen Fachwissen, nach entsprechender administrativer Ausbildung, als beste Disponenten profilieren. «Wer einmal auf dem Bock gegessen hat, der weiss, wo die Grenzen liegen!»

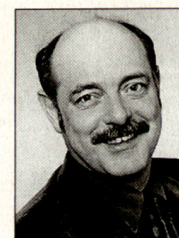
fahrungen (2001) mit Navigationsgeräten bringen erstaunliche Resultate. Die gefährlichen Kilometer reduzieren sich im Inland um zirka 13%. Nicht zu vergessen ist dabei die Erleichterung für den Fahrer bei der Suche des Kunden. Auch Fahr- und Präsenzzeiten werden reduziert. Eine für den Fahrer schlechte Synergie aber ist auf der anderen Seite die mögliche totale Überwachung seiner Tätigkeit.

Die «Fuhrhaltereie» hat keine Zukunft

Ein Produkt von A nach B zu bringen war die ursprüngliche Aufgabe des Fuhrhalters. Diese Anforderungen aber haben sich geändert und werden sich weiter ändern. Die Massenprodukte, wie z.B. Baustoffe, Kohle, Stahl usw. werden immer weniger. Die moderne Industrie produziert immer hochwertigere Güter in kleineren Mengen. Die Produktionsplanungen der modernen Industrie rufen geradezu nach Terminplanung im Transport. Die Kosten für die Kapitalbindung bewirken immer kleinere Lagerbestände und dafür schnellere Verfügbarkeiten von Gütern. Die Fakten geben in Zukunft nur noch völlig durchorganisierten Transport- und Logistikbetrieben eine Chance. Der landläufig bekannte Fuhrhalter wird zum Unterkordanten von grossen, international tätigen Logistikbetrieben degradiert. Diese unaufhaltsame Entwicklung ist wenig befriedigend und schadet mit Sicherheit der Volkswirtschaft langfristig. Wer sich aber dieser Entwicklung widersetzt, wird mit wenigen Ausnahmen (Nischen) vom Markt verschwinden. ■

Navigationsgeräte haben Zukunft

Durch die Einführung der LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) müssen neben einer umsichtigen Disposition der Fahrzeuge auch die kürzesten respektive optimalen Fahrrouten geplant werden. Obwohl in den Dispositionen in jedem PC Routenoptimierungsprogramm installiert sind, weichen die Fahrer oft von den geplanten Routen ab. Erste Er-



Ulrich Giezendanner, Nationalrat SVP und Unternehmer, 4852 Rothrist.