



Quarks & Co *Alles. Immer. Überall – wie Logistik unseren Alltag bestimmt*

Redaktion: Lennart-Wolfgang Pyritz

Autoren: Ulf Kneiding, Michael Ringelsiep, Mike Schaefer, Markus Schall, Angela Sommer

Assistenz: Ursula Heidtmann

Wer umweltschonend einkaufen möchte, braucht ein Vergleichsmaß, an dem er sich orientieren kann. Das könnte der sogenannte CO₂-Fußabdruck sein – eine Art Ökobilanz; doch lässt sich solch ein Fußabdruck zum Beispiel für eine Tiefkühlpizza wirklich einigermaßen exakt berechnen?

Das Frischeparadies –

wie die Tomate aus Spanien in den Supermarkt bei uns an der Ecke ins Geschäft kommt



Obst- und Gemüsehändler kämpfen immer gegen die Zeit, denn Frische ist schnell vergänglich! Sie befinden sich im dauernden Wettrennen mit dem Verfall. Wer am Ende der Woche eine Tomate kauft, macht sich kaum Gedanken darüber, dass sie in 2.000 Kilometer Entfernung am Anfang der Woche extra für dieses Geschäft gepflückt wurde. Quarks & Co verfolgt den Weg einer Bio-Tomate – rückwärts vom Geschäft bis zum Feld in Südspanien – im Quarks-Film. Jetzt angucken auf www.quarks.de.

Filmautor: Mike Schaefer

Von grünen Pizzen und der Wissenschaft der Logistik



Eine Ökobilanz für eine Pizza ist äußerst schwierig zu erstellen

Die Tiefkühlpizza gehört zu den beliebtesten Fertigprodukten in Deutschland. Doch welche Auswirkungen die Herstellung, Transport und Lagerung auf die Umwelt haben, sieht man der Pizakann man beim Kauf nicht ansehen. Man bräuchte ein Vergleichsmaß, an dem man sich orientieren kann. Der sogenannte CO₂-Fußabdruck wäre dafür eine Möglichkeit: eine Art Ökobilanz, die beschreibt, wie viel Kohlenstoffdioxid von der Produktion bis zum Verbrauch eines Produkts entsteht. Doch die Berechnung ist knifflig, selbst wenn man nur den Transport betrachtet ist einfacher gesagt als getan. Welche Faktoren eine Rolle spielen – und wie schon kleine Änderungen allein beim Transport zu einem völlig anderen BilanzErgebnis führen, sehen Sie im Quarks-Film. Jetzt angucken auf www.quarks.de.

Grüne Logistik



Experten prognostizieren einen fast 50-prozentigen Anstieg des Güterverkehrs bis zum Jahre 2025

Lange Zeit spielte die Umwelt in der Logistik keine Rolle. Doch mittlerweile zeigt sich, dass Nachhaltigkeit nicht nur für ein positives Image sorgt, sondern auch ökonomisch sinnvoll ist. Doch für die Logistik-Branche ist dies noch ein weiter Weg noch weit: Seit 1990 ist die gesamte Menge an Kohlenstoffdioxid (CO₂), die jährlich in Deutschland produziert wird, um 14 Prozent zurückgegangen. Im Güterverkehr, auf den immerhin 20 Prozent aller klimaschädlichen Emissionen zurückfallen, ist der Wert jedoch gleichgeblieben. Doch das Transportaufkommen wächst rasant: Für die Zeit von 2004 bis 2025 soll es um weitere 48 Prozent steigen. Die Transportleistung – also die Menge der transportierten Güter – soll sogar um 74 Prozent steigen.

Nachhaltigkeit ist effizient



Ein schlecht beladener Transport ist eine unnötige Umweltbelastung

Die zentrale StellschraubeRolle zurbei der Reduktion des CO₂-Ausstoßes istspielt der Lkw-Verkehr. Er ist für über 70 Prozent der transportbedingten Emissionen in Deutschland verantwortlich. Lange Zeit gab es für ULogistikunternehmen keine Anreize, über grüne Logistik nachzudenken. Mittlerweile zeigen aber viele Studien und konkrete Maßnahmen, dass mit der Reduktion von Treibhausgasen meist auch eine höhere Wirtschaftlichkeit einhergeht. Besonders wichtig sind gezielte Kommunikation und Koordination, die schon bei der Produktion beginnt: So ermöglichte die Umgestaltung der Verpackung für Waschmaschinen, dass vier anstatt drei Geräte nebeneinander in einen Sattelschlepper passen. So konnte ein Viertel der Transporte eingespart werden.

Technik und Fahrvermögen



Die Modernisierung der Fuhrparks, alternative Treibstoffe und Antriebe und die Verbesserung der Aerodynamik werden im Lkw-Verkehr wichtige Rollen spielen

Eine weitere Stellschraube für eine grüne Logistik ist die Modernisierung des Fuhrparks. Neben dem Austausch alter Fahrzeuge kann auch die Effizienz vorhandener Lkw verbessert werden. Ansatzpunkt ist hier die Reduzierung des Luftwiderstandes. Denn der macht bei Autobahngeschwindigkeit bis zu 40 Prozent des Kraftstoffverbrauchs eines Lkws aus. Durch zusätzliche Seitenverkleidungen können Verwirbelungen verringert und die Aerodynamik verbessert werden. Auch der Einsatz von Leichtlaufreifen und der optimale Reifendruck sparen viel Treibstoff ein. Spediteure setzen zudem auf Fahrerschulungen und technische Unterstützung. Zum Einsatz kommen zum Beispiel Assistenzsysteme, die speziell im Stadtverkehr und in Stausituationen sagen, ob ein Gang höher oder niedriger geschaltet werden soll.

Effizienz durch Koordination



Selbst die Koordination von Ladungen und Lieferzeiten hat positive Auswirkungen auf Umwelt-Bilanzen

Ein wichtiges Thema in der Logistik ist das Gewicht. Zur nachhaltigen Optimierung ist es daher wichtig, die Transporte bestmöglichst auszulasten: Im Flugverkehr nutzen Airlines zunehmend leichtere Paletten und Container. Und auch bei Lkw-Transporten kann geschickte Koordination eine große Rolle spielen. Große Konzerne verbinden zum Beispiel verschiedene Geschäftsbereiche und transportieren besonders leichte Produkte wie Windeln oder Watte gemeinsam mit besonders schweren Produkten wie Batterien, Rasierzubehör oder Waschmittel. Ein Möbelhaus hat zum Beispiel seine Logistikkette so umgestellt, dass – bezogen auf die Größe – leichte Matratzen oder Sofas mit schweren Kerzen gemeinsam transportiert werden. Auf diese Weise werden Transporte effizienter genutzt, und es können komplette Fahrten eingespart werden.

Je langsamer, desto grüner



Die Bahn ist günstiger und umweltfreundlicher – aber auch langsamer – als der Transport per Lkw

Schiff und Bahn sind die umweltfreundlichsten Transportmittel. Sie lohnen sich allerdings erst bei größeren Entfernungen, da die Waren in jedem Fall mit dem Lkw zur Verladestation befördert werden müssen. Die CO₂-Emissionen eines Lkws liegen etwa drei Mal höher als bei Transporten mit Bahn oder Schiff. Noch höher sind sie nur bei Flugzeugen.

Doch mit der Nutzung umweltschonender Verkehrsträger geht häufig auch die Verlangsamung des Transportes einher. Daher werden verderbliche Waren meist nicht mit dem Schiff oder auf der Schiene transportiert. Hier gilt: Je unregionaler und je unsaisonal ein Produkt, desto schlechter ist seine Umweltbilanz. Grundsätzlich gilt: Je schneller ein Transport, desto umweltschädlicher.

Energiefresser Lagerlogistik



Ware, die lagert, bedeutet Verlust und zusätzlichen Energieverbrauch

Dass sich Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit in keiner Weise ausschließen, zeigt sich im Bereich der Lagerlogistik. Ein Produkt, das gelagert wird, führt prinzipiell zu Kosten. Bezogen auf die Umwelt bedeutet das: unnötiger Energieverbrauch. Das erste Ziel einer nachhaltigen Logistik ist die Minimierung von Lagerzeiten. Da Lager aber grundsätzlich notwendig sind, sollten diese möglichst umweltgerecht konzipiert sein. Alleine die Beleuchtung eines Warenlagers kann 80 Prozent des Energieverbrauchs der Lagerung ausmachen. Mit Dämmerungsschaltern, Bewegungsmeldern und Zeitschaltuhren kann hier viel Energie und Geld gespart werden. Bei den besonders energieintensiven Tiefkühlslagern konnten Ingenieure und Architekten den Verbrauch alleine dadurch senken, dass sie möglichst wenige und möglichst kleine Türen und Tore eingebaut haben.

Investitionen nötig

Maßnahmen zur Reduktion klimaschädlicher Gase bedeuten für den Unternehmer zuerst Investitionen. Lange Zeit blieb außer Acht, dass damit langfristig auch viel Geld eingespart werden kann. Zum Beispiel kann die Erneuerung des Computersystems für ein großes Lager notwendig werden, damit am Wochenende unnötige Stromverbraucher automatisch vom Netz gehen.

Sogar der Neubau eines Zwischenlagers kann eine sinnvolle Investition sein, wenn dadurch auf Dauer viele Transportkilometer wegfallen. Einige große Logistikdienstleister in Deutschland haben die Notwendigkeit und die Wirtschaftlichkeit umweltfreundlicherer Strukturen erkannt. Bei einem globalisierten Warenverkehr und einer ständig wachsenden Weltbevölkerung ist das auch dringend notwendig.

Autor: Ulf Kneiding

Lagerhallen auf Rädern – die Just-in-time-Produktion



Die Automobilproduktion gilt als Königsdisziplin bei den Logistikern. Nirgendwo sonst sind Produktion und Materialfluss so eng verzahnt. Bis zu 3000 Teile und Module müssen am Band für jedes einzelne Auto bereitgestellt werden. Fast alle davon werden „just in time“ ins Werk geliefert. Das spart Lagerplatz und somit Kosten; zumindest solange alles glatt geht. Wenn eine geordnete Ware jedoch nicht fristgerecht ankommt, droht ein teurer Produktionsstopp. Denn kommt auch nur ein Lkw nicht rechtzeitig an, kann kein einziges Auto mehr gebaut werden. Ein Streik, ein Stau – oder auch überraschende Schneefälle in Kroatien können in Deutschland dazu führen, dass die Bänder stillstehen müssen. Sehen Sie im Film, wie die Logistiker alles daransetzen, eine solche wirtschaftliche Katastrophe zu verhindern.

Filmautor: Michael Ringelsiep

Wo das Chaos gut regiert – im Warenlager eines Online-Großhändlers



Heute bestellt, morgen geliefert. Ganz normal im Zeitalter des Online-Einkaufs. Doch wie schaffen es die Unternehmen, zigtausend verschiedene Artikel täglich bereitzuhalten – und innerhalb von 24 Stunden an die richtigen Kunden zu liefern? Was passiert bei Fehlern oder wenn Waren zurückgeschickt werden? Quarks & Co erklärt, wie das Warenlager eines Online-Großhändlers funktioniert – und warum Chaos dabei hilft, täglich 15.000 Pakete aus einem Angebot von rund einer Million Artikeln für den Versand zusammenzustellen.

Filmautor: Michael Ringelsiep

Wenn sofort gerade noch schnell genug ist



Immer mehr Menschen wollen immer mehr kaufen. Die Waren kommen von immer weiter her: Seit dem Jahr 2000 hat sich das weltweite Handelsvolumen verdoppelt. Alles immer schneller überall. Experten diskutieren diese Beschleunigung und geben ihr sogar einen neuen Namen: Sofortness. Quarks & Co hat vier Experten zu den Vorteilen aber auch zu den Gefahren dieses ständigen Jetzt-haben-Wollens befragt.

Internet Blogger Sascha Lobo: „Sofortness ist das Krönchen der Beschleunigung: Es geht nicht mehr schneller als sofort.“

Dokumentarfilmer Valentin Thurn: „Das Schlimmste daran finde ich, dass wir so wie verzogene Kinder immer alles sofort haben wollen – und auch kriegen.“

Professor Michael ten Hompel (Leiter des Fraunhofer-Instituts für Logistik, Dortmund): „Für mich als Logistiker ist Sofortness der Ausdruck dafür, dass wir keine Zeit zu jeder Zeit mehr haben.“

Professor Rolf Haubl (Direktor des Sigmund-Freud-Instituts, Frankfurt): „Man könnte polemisch sagen, dass die Sofortness mit einer Verringerung von Lebensqualität, aber auch von Lebenszeit einhergeht.“

Sofortness prägt unsere Welt und wird sie weiter verändern. Wenn wir sie steuern wollen, müssen wir uns fragen: Wie viel Sofortness wollen und können wir uns leisten? Die Diskussion darüber hat gerade erst begonnen. Sehen Sie mehr dazu im folgenden Film.

Filmautor: Mike Schaefer

Reibungslos ans Ziel – eine Zukunftsvision



Reibungslos ans Ziel. Das wünschen sich Logistikforscher für alle Waren dieser Welt. Für sie sollte der perfekte Warenfluss so aussehen: vom Hersteller zum richtigen Empfänger ohne Stopp und Umwege. In der Realität aber kommt es immer wieder zu Verzögerungen und Fehlern.

Quarks & Co begleitet drei Forscher des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik bei ihrer Arbeit. Sie alle verbindet die Vision einer Welt, in der der Warenfluss reibungslos und vom Menschen nahezu entkoppelt abläuft – wie in einem „Internet der Dinge“. Welche Probleme stehen der Umsetzung ihrer Vision im Weg? Und wie können sie sie meistern? Werfen Sie einen Blick in die Zukunft der Logistik – im Quarks-Film. Jetzt anschauen auf www.quarks.de.

Filmautorin: Angela Sommer

Die doppelte Katastrophe von Haiti



Viele Menschen in Haiti haben durch das Beben alles verloren

Rechte: dpa/Orlando Barria

Am 12. Januar 2010 um 16.53 Uhr bebt in Haiti die Erde – 35 Sekunden lang. Das Epizentrum liegt 17 Kilometer westlich der Hauptstadt Port-au-Prince. Port-au-Prince wird von einer Rauchwolke begraben. Eine Frau schreit: „Das ist das Ende der Welt.“ Das Telefon- und Stromnetz bricht zusammen. Fast alle Krankenhäuser sind zerstört, Krankenwagen und Feuerwehr gibt es nicht. Das Einzige, was in den ersten Stunden nach der Katastrophe funktioniert, ist ein mobiles Feldlazarett der argentinischen Armee. Eine Stunde nach dem Beben wird es bereits dunkel. Port-au-Prince mit seinen rund 2 Millionen Einwohnern gleicht einer Geisterstadt.

Erst am nächsten Morgen wird die Katastrophe in ihrem monströsen Ausmaß sichtbar: Nur jedes fünfte Gebäude steht noch. Überall liegen Tote und Schwerverletzte. Erst Monate später erfährt die Welt die erschütternde Bilanz des Bebens: 230.000 Tote und Millionen Schwerverletzte. Noch mehr als zwei Jahre später haben Millionen Haitianer unter den Folgen des Bebens zu leiden. Ihre Häuser sind noch immer zerstört, viele leben noch immer in provisorischen Zeltstädten.



Die Kapazität des Flughafens in Port-au-Prince reichte für die Massen an Hilfsgütern nicht aus
Rechte: ddp images/dapd

Nadelöhr Flughafen

Schon vor dem Beben gibt es in Haiti kaum Infrastruktur. Doch das Beben lässt das Land Haiti gänzlich im Chaos versinken. Jetzt sind die meisten Straßen zerstört und liegen voller Trümmer. Schweres Räumgerät gibt es in Haiti kaum. Die verzweifelten Überlebenden suchen ihre Angehörigen in den Trümmern. Viele graben mit bloßen Händen nach ihnen.

Am Tag nach dem Beben läuft zwar in vielen Ländern der Welt die humanitäre Hilfe an, aber es wird lange dauern, bis sie bei den Menschen in Haiti ankommt – für vielen tausend Verschüttete zu lange.

In den ersten drei Tagen nach der Katastrophe herrschen chaotische Zustände auf dem Flughafen von Port-au-Prince. Nur noch eine Landebahn ist intakt, der Tower ist beschädigt. Frachtmaschinen aus aller Welt kreisen über der Stadt und bekommen keine Landeerlaubnis. Einige müssen wieder abdrehen und in die Heimat fliegen, darunter auch ein britisches Rettungsteam. Weil auch der Hafen von Port-au-Prince beschädigt ist, können auch keine Hilfslieferungen per Schiff anlanden. Am vierten Tag nach dem Beben übernehmen Soldaten der US-Luftwaffe die Verwaltung des Flughafens. Sie versuchen, den Flugverkehr mit einem mobilen Tower und per Laptop zu regeln. Jetzt können zwar mehr Hilfsflüge abgefertigt werden, doch der Flughafen von Port-au-Prince bleibt ein Nadelöhr. Er ist schlichtweg zu klein, um eine große Zahl von Flugzeugen abzufertigen. Außerdem fehlt es an Kerosin, an Personal und an Lkws, die die Waren vom Flughafen zu den Hilfsbedürftigen bringen.

Umweg über die Dominikanische Republik



Umweg Dominikanische Republik

Weil der Flughafen von Port-au-Prince dem Ansturm an Hilfsgütern nicht gewachsen war, wichen viele der Hilfsflüge in die Dominikanische Republik aus. Von dort mussten die Lieferungen dann auf der Straße nach Haiti gebracht werden. Doch nach kurzer Zeit staute sich auf der einzigen Überland-Verbindung der Verkehr. Für die gut 300 Kilometer lange Strecke brauchten die Hilfslieferungen 18 Stunden. Die Zugangswege ins Land waren stark limitiert. Das verzögerte die internationale Hilfe enorm.

Ein Problem, mit dem Logistiker bei Großkatastrophen häufig konfrontiert sind, trat auch in Haiti auf. Viele Hilfsgüter, die in ein Katastrophengebiet geschickt werden, sind unbrauchbar. So kamen in Haiti zum Beispiel Wolldecken, gebrauchte Unterwäsche oder Winterjacken an, mit denen niemand etwas anfangen konnte. Das Fatale dabei ist, dass solche unnützen Hilfsgüter logistische Ressourcen verbrauchen und dazu führen, dass Güter, die dringend benötigt werden, nicht schnell genug bei den Hilfsbedürftigen ankommen.



Koordination ist alles in der Humanitären Logistik

Forschen, um Leben zu retten

Die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der „Humanitären Logistik“ gewinnt in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung – und das nicht ohne Grund: In den letzten 40 Jahren ist die Zahl der akuten Naturkatastrophen wie Erdbeben oder Überschwemmungen um das Sechsfache gestiegen. Die Bundesvereinigung Logistik hat 2010 einen Arbeitskreis „Humanitäre Hilfe“ ins

Leben gerufen, der von Professor Bernd Hellingrath vom Lehrstuhl für Wirtschaftsinformatik und Logistik der Universität Münster geleitet wird. „Bei solchen großen Katastrophen wie in Haiti ist es erstmal wesentlich zu wissen, wie die Randbedingungen sind, welche Infrastruktur noch vorhanden ist“, sagt Bernd Hellingrath. Da in Haiti das Telefonnetz und auch das Stromnetz zusammengebrochen waren, war diese Bestandsaufnahme schwierig. Außerdem war die UN-Zentrale in Haiti völlig zerstört, 102 UN-Mitarbeiter starben. Normalerweise koordiniert bei solchen Großkatastrophen die UN die Hilfe, doch dazu war sie nicht mehr imstande. Die Polizei und die Regierung waren auch handlungsunfähig, weshalb in den ersten Tagen keiner da war, der die Hilfe hätte koordinieren können.

Erfolgreiche humanitäre Logistik ist aber von dieser Koordination abhängig – sonst geht jegliche Strategie in der Hilfe verloren. Um möglichst viele Leben zu retten, ist es notwendig, so schnell wie möglich die richtigen Hilfsgüter zu den Menschen zu transportieren. Entscheidend ist aber auch die richtige Reihenfolge. Der Logistiker muss möglichst schnell entscheiden, was zu Beginn am wichtigsten ist: Geht es darum, akut Leben zu retten oder muss zunächst Infrastruktur aufgebaut werden? An was mangelt oder fehlt es den Hilfsbedürftigen, zum Beispiel an Wasser, oder an Lebensmitteln, Kleidung? Erst wenn das bekannt ist, kann der Logistiker die richtigen Prioritäten setzen.

Autor: Markus Schall

Lesetipp

Die Essensvernichter: Warum die Hälfte aller Lebensmittel auf dem Müll landet und wer dafür verantwortlich ist

Autor: Stefan Kreuzberger, Valentin Thurn
Verlagsangaben: Kiepenheuer & Witsch, 2011
ISBN : 3462043498
Sonstiges: 304 Seiten, 16,99 Euro

Millionen Tonnen Lebensmittel landen jährlich allein in Deutschland auf dem Müll. Die Autoren (und der dazugehörige Kinofilm „Taste the Waste“) beschreiben detailliert, wie die weltweite Lebensmittellogistik der westlichen Industrienationen, unser Wunsch als Konsument, über alles jederzeit verfügen zu können, und das nicht drüber Nachdenken und Hinschauen zu Lebensmittelvernichtung in gigantischem Ausmaß führt. Die Hintergründe und Mechanismen werden sehr plastisch beschrieben und analysiert, aber auch Wege aus dem weltweiten Problem aufgezeigt.

Linktipps

Auf der Suche nach der ökologischen Norm

www.green-logistics-network.de/

Green Logistics ist ein Verbundvorhaben eines Fraunhofer-Instituts in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und elf deutschen Unternehmen. Das Ziel ist die Entwicklung und Umsetzung von sowohl ökologischen als auch wirtschaftlichen Logistikkösungen. Außerdem sollen erstmals die ökologischen Wirkungen logistischer Prozesse und Systeme verursachungsgerecht und standardisiert für die gesamte Logistikkette bestimmt werden.

Beispielhafte CO₂-Fußabdrücke

<http://www.pcf-projekt.de/>

Im Product Carbon Footprint-Projekt haben sich mehrere große deutsche Unternehmen zu einem Konsortium zusammengeschlossen und zusammen mit dem Berliner Öko-Institut für ausgewählte Produkte einen CO₂-Fußabdruck ermittelt. Hier ist, soweit möglich, der gesamte Produktweg von der Produktion bis zum Endverbraucher berücksichtigt.

Rat für nachhaltige Entwicklung

<http://www.nachhaltigkeitsrat.de/projekte/eigene-projekte/nachhaltiger-warenkorb/>

Hier finden Sie Hinweise, wie Sie Ihr persönliches Einkaufsverhalten ökologischer ausrichten können.

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/GueterverkehrUndLogistik/Aktionsplan/aktionsplan_node.html

Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung ist ein strategisches Konzept und enthält konkrete Maßnahmen für die künftige Ausrichtung des Güterverkehrs. Hier finden Sie Informationen zu umweltpolitischen Zielen und Maßnahmen der Bundesregierung.

Wie kann eine nachhaltige und CO₂-effiziente Logistik-Branche entstehen?

http://www.dp-dhl.com/de/logistik_populaer/nachhaltige_logistik.html

Hier finden Sie unter anderem eine Studie von „Deutsche Post DHL“ zur Frage, wie eine nachhaltige und CO₂-effiziente Branche entstehen kann.

Peter Glaser und „Sofortness“

<http://www.heise.de/tr/blog/artikel/Sofortness-273180.html>

Den Begriff „Sofortness“ hat der Schriftsteller und Internetexperte Peter Glaser in diesem Artikel für Technology Review kreiert. Er beschreibt dort die Erwartung von Zeitersparnis im digitalen Zeitalter und den Tücken, die der Alltag dagegensetzt. Wie oft bei Glaser hat er erst einmal seine Beobachtung eher vieldeutig in den Raum gestellt. Experten, die sich mehr gradlinig mit dem Thema „Beschleunigte Kunden-Nutzererwartungen“ befassen, greifen die Wortschöpfung „Sofortness“ aber offenbar gerne auf.

Sascha Lobo und „Sofortness“

<http://www.spiegel.de/netzwelt/web/0,1518,774110,00.html>

Der Blogger Sascha Lobo machte Peter Glasers Wortschöpfung „Sofortness“ mit einem Artikel für Spiegel-online über „Digitale Ungeduld“ populär. „Sofortness – die technologische Seite der Ungeduld“ beschreibt für ihn eine Form produktiven und immer schnelleren Eingreifens von Bürgern über das Internet, die so verkrustete Strukturen torpedieren: in der Politik, in den Märkten und in der Wirtschaft.

„Sofortness“: Das Internet der Dinge

http://www.iml.fraunhofer.de/de/themengebiete/automation_eingebettete_systeme/internet_der_dinge.html

Logistikforscher Professor Michael ten Hompel sieht für die Logistikwirtschaft in der Sofortness Herausforderung und Chance zugleich. Sein Ziel als Leiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik ist es, für den immer schneller und vernetzter agierenden Welthandel „intelligente“ Logistiksysteme zu entwickeln. Eine dieser Systemwelten nennt sich „Internet der Dinge“. Auf dieser Webseite wird die Idee anschaulich beschrieben.

Psychologe und Psychoanalytiker Rolf Haubl und „Sofortness“

<http://www.sfi-frankfurt.de/mitarbeiter-innen/prof-dr-dr-rolf-haubl.html>

Professor Rolf Haubl, stellvertretender Direktor des Sigmund-Freud-Instituts in Frankfurt, hat in zahlreichen Arbeiten die Sozial- und Kulturgeschichte, aber auch die Psychodynamik der Konsumgesellschaft untersucht. Außerdem hat er sich mit den psychischen Gesundheitsrisiken der modernen Arbeitswelt befasst. Sein Fokus liegt auf den Schattenseiten, die die fortschreitende Beschleunigung unserer Alltagsprozesse in sich trägt, zum Beispiel den zunehmenden „Burn-outs.“ Auf seiner Webseite können mehrere Vorträge und Aufsätze zu diesen Themen aufgerufen werden.

„Sofortness“ – Taste the Waste

<http://www.tastethewaste.com/>

Webseite zum Dokumentarfilm „Taste the Waste“ von Dokumentarfilmer Valentin Thurn. Millionen Tonnen Lebensmittel landen jährlich allein in Deutschland auf dem Müll. Valentin Thurns Film zeigt, wie die weltweite Lebensmittellogistik der westlichen Industrienationen, unser Wunsch als Konsument, über alles jederzeit verfügen zu können, und das nicht drüber Nachdenken und Hinschauen zu Lebensmittelvernichtung in gigantischem Ausmaß führt. Die Gründe und men werden sehr plastisch beschrieben und analysiert, aber auch Wege aus dem weltweiten Problem aufgezeigt. Auf der Webseite gibt es zahlreiche Hintergrundinformationen, aber auch Diskussionsbeiträge zu den diversen Aspekten unseres „Lebensmittel-Alltags“.

Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik

http://www.iml.fraunhofer.de/de/ueber_unser_institut.html

In Dortmunder Fraunhofer-Institut entwickeln die Forscher autonome Transporteinheiten, intelligente Container und Lösungen für die Logistikprobleme der Städte der Zukunft.

EffizienzCluster Logistik e. V.

<http://www.logistikruhr.de/index.php?id=144>

Im „EffizienzCluster Logistik e. V.“ haben sich zahlreiche Firmen und Institute des Ruhrgebiets zusammengeschlossen. Sie wollen gemeinsam Lösungen für logistische Probleme entwickeln; darunter der „Urban hub“ aus unserem Film: ein zentrales Lager vor den Toren der Stadt.

Impressum:

Herausgegeben
vom Westdeutschen Rundfunk Köln

Verantwortlich:
Quarks & Co
Claudia Heiss

Redaktion:
Lennart-Wolfgang Pyritz

Gestaltung:
Designbureau Kremer & Mahler

Bildrechte:
Alle: © WDR

© WDR 2012