

## Editorial

# Globalisierung macht Pause

Die Suche nach einer neuen Ordnung – Portoerhöhung für Großkunden minimal

Ulrich Abele,  
Geschäftsführer Network Press Germany

Eigentlich hat sich in den vergangenen Wochen nicht viel geändert. Dass die chinesische Volkswirtschaft Schwierigkeiten hatte, das Wachstumstempo beizubehalten, war schon länger klar, ebenso die Probleme mit zu hohen Kapazitäten in einigen Sektoren oder mit einer zu starken Kreditfinanzierung. Das sagte Dr. Ulrich Kater, Chefvolkswirt der DekaBank, auf dem 50. BME-Symposium Einkauf und Logistik.

Viele aufstrebende Volkswirtschaften hätten in den vergangenen zwei Jahrzehnten den ersten großen Entwicklungsschritt gemacht, indem sie ihre Industrie-sektoren aufbauten. Nun komme diese Phase zu einem Abschluss. Dafür spreche auch die Stagnation des Welthandels, der in der Vergangenheit stark vom Aufbau internationaler Produktionsketten getrieben war. Kater: „Die Globalisierung macht eine Pause.“

**Welt des Strukturwandels**

Weiteres Wachstum müsste nun auf der Entwicklung höherwertiger Produktion, auf Innovationen oder der Entwicklung der Dienstleistungssektoren aufbauen. Dazu müssten allerdings die aufstrebenden Länder die Fähigkeiten zu diesen Anpassungen besitzen, wie etwa starke institutionelle Rahmenbedingungen, entwickelte Finanzmärkte oder die Vorherrschaft von marktwirtschaftlichen gegenüber planwirtschaftlichen Steuerungsmechanismen. Hierfür seien die verschiedenen Volkswirtschaften höchst unterschiedlich gut aufgestellt – wie die Industrieländer übrigens auch.

In diesem Umbruch befinde sich die deutsche Industrie seit Jahrzehnten. Anders als der Angreifer China habe das Produzierende Gewerbe gelernt, mit den Herausforderungen des Wandels umzugehen. „Die Auflösung des Nord-Süd- und des Ost-West-Gegensatzes wirbeln die Welt politisch und ökonomisch durcheinander. Die Welt sucht sich eine neue politische und wirtschaftliche Ordnung. Hier muss sich auch Deutschland neu positionieren“, betonte Kater abschließend.

**Portoerhöhung für Großkunden nur minimal**

Die derzeit diskutierte Portoerhöhung von 62 auf 70 Cent durch die Deutsche Post, beträgt 12,9% auf das gültige Porto für einen Standardbrief. Betrachtet man die Auswirkungen genau, betrifft sie jedoch größtenteils den privaten

Bereich. Denn diese nationale Preiserhöhung reduziert sich bei Großkunden der Deutschen Post auf fast null.

Dies deshalb, weil die Erhöhung von den hochvolumigen Versandformen nur die nationalen "Standard-Briefe" betrifft.

Ekkehard Hahn, Geschäftsführer des unabhängigen Postdienstleisters Mail Professionals in Frankfurt, hat sich die Volumenanteile von Standardbriefen bei wichtigen Branchen angesehen und in ein Verhältnis zu den durchschnittlichen Gesamtportokosten gesetzt. Berücksichtigt man jetzt noch die in Rede stehende Erhöhung der Konsolidierungsrabatte von 5%, ergibt sich nur noch eine minimale Preiserhöhung. Danach beträgt die Erhöhung für den Bereich Medien 0,54% (Umsatzanteil bei Standardbriefen 84%), im Bereich Automobilindustrie 0,1% (23,5%), im Bereich Industrie 0,17% (40,6%) und bei den Verbänden 0,07% (17%).

**Wir sagen Danke**

Das Ziel von All about Sourcing ist und bleibt es, Sie als Leser medienübergreifend mit relevanten Informationen rund um Einkauf, Logistik und Zuliefermarkt zu versorgen, um für Ihr Unternehmen/Geschäft die richtigen praktischen und strategischen Entscheidungen zu treffen. Ich bedanke mich für Ihre Lesertreue und wünsche Ihnen ein friedliches Weihnachtsfest und alles Gute für das nächste Jahr!

## Leantechnik

## Zahnstangengetriebe

Innerhalb der belastbaren und langlebigen Zahnstangengetriebe der Serie lifgo 5 bietet Leantechnik verschiedene Ausführungen für spezielle Einsatzzwecke an. lifgo 5-Getriebe werden höchsten Anforderungen an Hubkraft, Geschwindigkeit und Synchronität gerecht und gewährleisten eine hohe Querkraftaufnahme. Mit der Ausführung lifgo linear lassen sich besonders lange Hubwege realisieren, indem die Zahnstangen einfach hintereinander angeordnet werden. Durch ein Entfernen der Adapterplatte sowie kleinere Anpassungen entsteht aus dem Getriebe auf unkomplizierte Weise die linear-Variante. Beim Vertikalhub können zusätzliche Verstärkungsprofile an den Gewindebohrungen der Zahnstange angebracht werden. Als Antrieb des Systems eignen sich Servo-, Drehstrom-, Pneumatik- oder Hydraulikantriebe.



Lifgo-linear-Getriebe unterstützen in Hubsäulen die Hubvorrichtung

Der Einsatz des Getriebes gestaltet sich vielseitig durch vertikale oder horizontale Montage. Die Gehäuse der Module weisen zudem standardmäßig Gewindebohrungen an allen Seiten auf, so dass sich Aufnahmen für Werkstückträger oder andere Anbauten gut anbringen lassen.

[www.leantechnik.com](http://www.leantechnik.com)

## RK Rose+Krieger

## Formate verstellen

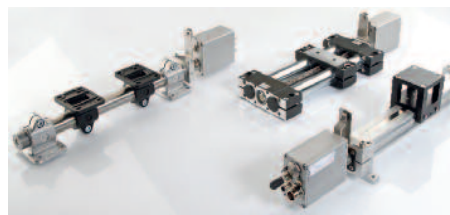
Unternehmen kooperiert mit Spezialist für Positioniersysteme

Die Nachfrage nach vollautomatisierten Formatverstellungen und Positioniersystemen ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Um den Bedarf seiner Kunden bedienen zu können, kooperiert RK mit der Lenord, Bauer & Co. als Lieferant für Positioniersysteme.

Mit dem Linearachsen-Baukastensystem von Rose+Krieger und den Stellantrieben von Lenord lässt sich eine Automatisierung einfach und schnell realisieren. Im ersten Schritt wurden die drei linearen Move-Tec-Achsbaureihen E (Einrohr), EP-X (Doppelrohr) und quad EV (quadratisch) mit den PowerDRIVEs Stellantrieben von Lenord + Bauer kombiniert.

Bei RK deckt der Produktbereich Move Tec vor allem einfache und gelegentliche Positionieraufgaben ab. In die Kategorie der längenkonstanten Lineartechnik bietet das Unternehmen klassische Lineareinheiten beziehungsweise Linearführungen an, die in verschiedenen Bauformen und Leistungsklassen erhältlich sind.

Die verschiedenen Linearachsen lassen sich einfach mit den Stellantrieben von Lenord automatisieren. Letztere kommen wahlweise in kurzer oder langer Bauform mit Aluminium- oder Edelstahlgehäuse zum Einsatz. Dabei liefern die Geräte Nenndrehmomente von 3,5 Nm oder 5 Nm. Zur Montage der PowerDRIVEs an die entsprechenden Linearachsen konstruierte das Un-



Aufeinander abgestimmte Kombination aus Lineareinheit und Stellantrieb

ternehmen jeweils eine passende Drehmomentstütze.

Ebenso wie die RK-Linearachsen lassen sich auch die Lenord-Stellantriebe alleinstehend oder als modulares Gesamtsystem nutzen. Die selbständigen RK-Lineareinheiten können mit Stellantrieben ausgestattet werden, die mit dem integrierten Feldbus-Interface direkt über Stecker an die Maschinensteuerung anschließbar sind. Um die Linearachsen mit automatischer Verstellung in Betrieb zu nehmen, sind dann lediglich eine 24-V-Spannungsversorgung und der Anschluss zur Bus-Kommunikation erforderlich.

Rose+Krieger rüstet mit Lenord auch komplexe Maschinen mit mehreren Lineareinheiten und dezentraler Kommunikationseinheit aus.

[www.rk-rose-krieger.com](http://www.rk-rose-krieger.com)

## ZF

## E-Mobilität forcieren

Neue Division für Elektromobilität am Standort Schweinfurt

Der Technologiekonzern ZF bündelt von Jahresbeginn 2016 an seine Aktivitäten in der Elektromobilität am Standort Schweinfurt in einer neuen Division für E-Mobility. Mit einem Gesamtkonzept für die Stoßdämpferproduktion will man zudem die Wettbewerbsfähigkeit in Deutschland steigern und dadurch Arbeitsplätze sichern.

Bisher sind die Aktivitäten im Zukunftsgeschäft Elektromobilität in verschiedenen Organisationseinheiten verteilt, die nun zur Konzerndivision E-Mobility zusammengefasst werden. Sie ergänzt die vier bisherigen Divisionen Pkw-Antriebstechnik, Pkw-Fahrwerktechnik, Nutzfahrzeugtechnik und Industrietechnik sowie die jüngst entstandene Division Aktive & Passive Sicherheitstechnik, in der ZF die Geschäfte des Mitte Mai übernommenen Unternehmens TRW fortführt.

Den Kern bilden die Geschäftsfelder Elektronische Systeme sowie Elektrische Antriebstechnik. Ergänzt wird die Division um das Projekthaus E-Mobility, in dem unterschiedliche Elektromobilitäts-Projekte aus dem gesamten ZF-Konzern gebündelt werden. Mit der Division E-Mobility und den Leichtbau-Aktivitäten von ZF wird Schweinfurt als Hightech-Standort im ZF-Konzern weiter gestärkt.

Für die bisher an den Standorten Schweinfurt, Eitorf und Ahrweiler beheimatete Stoßdämpfer-



Neue ZF-Division E-Mobility am Standort Schweinfurt

produktion hat ZF ein Gesamtkonzept entwickelt, um dem hohen Kostendruck zu begegnen, unter dem gerade die konventionellen Stoßdämpfer stehen. Sie lassen sich am Hochlohnstandort Deutschland nicht mehr zu wettbewerbsfähigen Preisen herstellen und werden von den Standorten Schweinfurt, Eitorf und Ahrweiler ins Ausland verlagert, größtenteils an die bestehenden Produktionsstandorte in Levice (Slowakei) und Gebze (Türkei).

[www.zf.com](http://www.zf.com)