

Nachhaltigkeit in der Logistik

DIE SIGNALE STEHEN AUF GRÜN

von Kira Hinderfeld

Nachhaltigkeit in der Logistik entwickelt sich zunehmend zum Wettbewerbsfaktor: Immer öfter verlangen Kunden Nachweise über ein energieeffizientes und nachhaltiges Handeln – und die Logistikdienstleister stellen die Weichen in Richtung Zukunft.

Allein die Tatsache, dass Verkehr bereits etwa ein Viertel der CO₂-Emissionen in der EU verursacht, zwingt förmlich dazu, sich mit der Steigerung der Energieeffizienz intensiv zu befassen und Strukturen sowie Prozesse zu optimieren. Nachhaltigkeit ist aber nicht nur ein Thema der Ökologie, sondern umfasst viel mehr – und letztendlich auch die dauerhafte Verlässlichkeit der seit Jahren boomenden Branche, eine gute Dienstleistung zu erbringen.

Seit geraumer Zeit schon gibt es mehr Ladung als Laderaum, die Branche kämpft mit dem sogenannten Ladungsüberhang – es fahren schlicht zu wenige Lkw im europäischen Landverkehr. Die Spediteure können dieses Arbeitsaufkommen kaum bewältigen, die Verlader finden oft keine passenden Transportmöglichkeiten. Dass „Brummifahrer“ kein besonders attraktiver Beruf ist und hier der Nachwuchs fehlt, ist eine weitere Bremse.

Das Problem ist dabei weniger der zunehmende Versandhandel als vielmehr die blühende Wirtschaft – zu bewältigen ist eine solche Herausforderung nur, wenn Speditionen und Logistiker alle Hebel ansetzen, um effizient zu wirtschaften und Ressourcen sinnvoll einzusetzen, womit wir wieder bei der Nachhaltigkeit wären.

Beim Stichwort „Nachhaltigkeit in der Logistik“ fällt Marc Jobelius, Prokurist bei der im Mannheimer Hafen ansässigen internationalen Spedition **Bouché & Partner GmbH**, sofort ein Stichwort ein: die „intelligente Spedition“. Um (energie)effizient und nachhaltig zu arbeiten, bedarf es mehrerer Faktoren. Ganz oben steht dabei ein moderner



Bouché & Partner setzt unter anderem auf einen optimalen Fuhrparkmix.
Foto: Bouché & Partner

Fuhrpark mit aktuellsten Dieselmotoren und einem Durchschnittsalter der Flotte von zwei Jahren mit entsprechend niedrigen Dieselverbräuchen. Wichtig ist jedoch auch der optimale Fuhrparkmix. Der Klassiker im Speditionsgewerbe ist der 7,5-Tonner. Je nach Strecke und Ladung kann es aber durchaus Sinn machen, andere Lkw oder Transporter einzusetzen. Bouché hat drei Vans angeschafft, mit denen beispielsweise Aufträge wie die Abholung einer 800-kg-Palette aus dem Odenwald erledigt werden können. Der Van braucht für diese Aufgabe im Vergleich zu einem 7,5-Tonner nur die Hälfte des Treibstoffs. Alle neu angeschafften Fahrzeuge haben im Laderaum einen Antirutschboden beziehungsweise modernste Ladungssicherungssysteme, was den Zeitaufwand bei der Ladungssicherung reduziert sowie die Fahrer glücklich stimmt – und ganz nebenbei ein Transportunternehmen auch als Arbeitgeber attraktiver machen kann.

Viel macht auch eine effiziente Routenplanung aus, die nicht nur der Umwelt, sondern auch dem Abbau des Ladungsüberhangs nützt. Zwar gibt es hierfür tüchtige Software-Lösungen, aber Jobelius weiß: „Es kommt auf die Menschen an, die diese Programme einsetzen. Alles steht und fällt mit ihrer fachlichen Qualifikation und Motivation.“ Für das eine kann man mit intensiven Schulungen sorgen, für das andere braucht es einen persönlichen Umgang mit den Mitarbeitern und letztendlich ein gutes Betriebsklima.

So wird das Fahrpersonal nicht nur permanent geschult, wie man energiesparend fährt, sondern auch motiviert, solche Vorgaben erfüllen zu wollen. Bei Bouché funktioniert das, indem den Fahrern ein Ziel gesetzt wird, das es zu erreichen lohnt. So bekommen Bouché-Fahrer Prämien, wenn sie bei der standardmäßigen Messung mit Telematiksystemen mit besonders guten Fahrleistungen auffallen. Gemessen werden nicht nur der CO₂-Ausstoß und Dieselverbrauch, sondern auch eine verkehrssichere und vorausschauende Fahrweise. Dazu gehört zusätzlich der tägliche Kontrollrundgang zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit des Lkw inklusive dem täglichen Reifendruckmessen, denn der richtige Reifendruck minimiert den Rollwiderstand der Reifen und damit den Treibstoffverbrauch um mehrere Liter pro Tag.

Eines der traditionsreichsten Unternehmen im Mannheimer Handels-hafen ist die 1895 gegründete **Graeff Spedition GmbH & Co. KG**, die in vierter Generation familiengeführt ist. Graeff hat sich unter anderem auf Transporte – auch temperaturgeführter Güter – im Stück-, Teil- und Komplettladingbereich spezialisiert und bedient mit dem eigenen Fuhrpark ganz Deutschland und das nähere Ausland. Zertifiziert nach ISO 9001 und ISO 14001, hat sich das Unternehmen das Thema Nachhaltigkeit auf die Fahnen geschrieben. Der moderne Fuhrpark fährt durchschnittlich mit Euro-Norm 5,5. Gern würde man bei Graeff noch energie-



In monatlichen Gesprächen sensibilisiert Mitgeschäftsleiterin Susanne Graeff die Fahrer für nachhaltiges Verhalten. Foto: Graeff

effizientere Lkw oder gar Elektro-Lkw für Fahrten im Umkreis einsetzen. „Für die benötigten Tonnage-Klassen ist derzeit leider noch nichts auf dem Markt, das tatsächlich praxistauglich wäre. Kleinere Fahrzeuge einzusetzen, würde in unserem Fall die Transportwege nur verdoppeln, macht also keinen Sinn“, erläutert Mitgeschäftsleiterin Susanne Graeff. Aber es gibt ja auch andere Möglichkeiten: Rund 90 Prozent der Fahrzeuge sind bereits mit „Fleetboard“ ausgerüstet – einem System, das genaue Kennzahlen zu Fahrverbräuchen und CO₂-Emissionen liefert. Regelmäßige Auswertungen zeigen Verbesserungspotenziale auf und geben den Fahrern Hinweise, wie sie gehoben werden können. Monatliche Besprechungen sollen die Fahrer für nachhaltiges Verhalten sensibilisieren. Darüber hinaus bemüht man sich bei der Disposition um die Vermeidung von Leerfahrten und nutzt dazu auch eine Online-Frachten-Börse, die es ermöglicht, Fahrzeuge quasi überall zu beladen.

Am Ball ist auch der Mannheimer Logistikdienstleister **Alpensped**. Er hat seinen mittlerweile vierten Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt, der das Ziel des Unternehmens, bis 2025 klimaneutral zu arbeiten, in den Mittelpunkt rückt. Der Familienbetrieb setzt dazu drei Hebel an: Reduktion, Verlagerung und Kompensation. Auch Alpsped reduziert seinen CO₂-Ausstoß durch den Einsatz von Lkw der neuesten Generation,



Mit einem Solarstrom-Projekt in Tansania trägt Alpsped dazu bei, seine Kohlenstoffdioxid-Emissionen zu kompensieren. Foto: Alpsped

durch Sendungsbündelung und durch Fahrerschulungen für besonders energieeffizientes Fahren. Einen weiteren Ansatz verfolgt man mit dem Pilot-Projekt „Transporte von der Straße auf die Schiene“, welches das Unternehmen 2017 zusammen mit einer Masterstudentengruppe der Hochschule Heilbronn durchgeführt hat. Dabei wurde geprüft, welche Transporte ökologisch und ökonomisch sinnvoll verlagert werden können – die Ergebnisse sollen 2018/19 in die Tat umgesetzt werden, wie Geschäftsführer Christian Faggin ankündigt.

Darüber hinaus kompensiert Alpsped seine CO₂-Emissionen und fördert hierzu eine Initiative im ländlichen Tansania, die Haushalte mit Solarstrom versorgt. 2017 hat der Logistiker darüber 1.250 Tonnen CO₂, also über sieben Prozent des gesamten Unternehmensfußabdrucks, ausgeglichen. Stolz ist Faggin darauf, dass der „Transport Carbon Footprint“ seines Betriebs trotz des „enormen Wachstums“ seit der Veröffentlichung des ersten Nachhaltigkeitsberichtes 2011 und einer Verdopplung der Anzahl der Sendungen mit knapp 65.000 um über zwei Prozent und der spezifische „Transport Carbon Footprint“ (kg CO₂ pro Sendung) um knapp 50 Prozent gesenkt werden konnte (siehe auch Seite 34).

Die Verlagerung von Transporten ist auch für die Schwergutspedition **Kübler**, die im Mannheimer Rheinauhafen ein Schwergutzentrum unterhält und weiter ausbaut, ein großes Thema. Das Unternehmen investiert nach eigenen Angaben viele Millionen Euro in eine nachhaltige Schwergutlogistik. „Unsere Kunden, die im Bereich Maschinen- und Anlagenbau riesige Teile herstellen, werden durch unsere mangelhafte Infrastruktur mit massiven Problemen konfrontiert“, weiß Kübler-Chef Heinz Rößler. So würden immer mehr Brücken abgelastet und dann mit hohen Gewichten nicht mehr zu befahren sein: „Wir haben zum Beispiel noch vor wenigen Jahren einen Auftrag abgewickelt, bei dem wir für Siemens aus München 100 schwere Lokomotiven, gebaut für einen Kunden in Australien, mit einem Straßentieflader nach Mannheim transportierten. So ein Transport mit einem Gesamtgewicht von 220 Tonnen ist heute undenkbar – allein auf der Strecke von Crailsheim nach Bad Rappenau sind fünf große Brücken nicht mehr tragfähig genug.“ Daher findet der Schwergutspeditionspezialist, der in Deutschland mit Projekten wie dem Transport der russischen Raumfähre Buran oder eines ganzen Seenotkreuzers ins Technik-Museum Speyer immer wieder für Furore sorgt, gemeinsam mit seinen Kunden nachhaltige Lösungen für diese Probleme.



Das Kübler-Schwergutzentrum im Rheinauhafen schlägt mit einem 500-t-Hallenkran einen schweren Schiffsmotor vom neuen Bahntieflader in die Montagehalle um. Dort wird der Motor endmontiert, um ihn dann in ein Binnenschiff zu verladen. Foto: Kübler

So werden die schweren Schiffsmotoren, die MAN in Augsburg baut und die bislang mit einem Gesamtgewicht von 450 Tonnen auf der Straße nach Heilbronn in den Hafen transportiert wurden, seit dem Herbst 2018 auf der Schiene nach Mannheim gebracht, um dort in ein Binnenschiff verladen zu werden. Für den Umschlag der Motoren waren in Heilbronn zwei schwere Autokrane eingesetzt worden, für die eigens viel Ballast herangeschafft werden musste – ein immenser Energieverbrauch, insbesondere wenn die Krane auch noch eine weite Anfahrt haben. „In Mannheim haben wir ein Schwergutzentrum mit einem elektrisch angetriebenen 500-Tonnen-Hallenkran gebaut und verladen mit diesem Kran die Motoren fast ohne Energieverbrauch in ein Binnenschiff“, freut sich Rößler. Hinzu kommt: Bei einer Beförderung per Bahn beträgt der Treibstoffverbrauch nur einen Bruchteil im Vergleich zu einem Transport per Lkw. Doch auch Binnenschiffe stehen aufgrund ihres Energieverbrauchs und der Luftverschmutzung in der Kritik. Dem stellt sich Kübler mit der Gründung und dem Betrieb einer Schwergutlinie, auf der die entsprechenden Waren als Teilladung talwärts in Richtung Seehäfen reisen. So kann der Energieverbrauch auf ein Minimum reduziert werden.

Kerngeschäft der **Ristelhueber Spedition** im Mannheimer Rheinauhafen ist die logistische Verknüpfung der Schweiz mit Deutschland. 50 eigene Lkw bedienen Kunden auf beiden Seiten des Rheins mit individuellen Logistikkonzepten. 2013 baute das traditionsreiche mittelständische Familienunternehmen am Standort Mannheim eine neue Logistikhalle mit 10.500 Quadratmetern sowie ein dreistöckiges Bürogebäude mit über 2.000 Quadratmetern Nutzungsfläche. Im Mittelpunkt der Anlage stehen die Umschlagsaktivitäten zwischen Schiene und Straße mit einem doppelspurigen Anschlussgleis. Damit trägt man der wachsenden Nachfrage nach CO₂-ärmeren Logistikkdienstleistungen Rechnung. Die ökologische Ausrichtung der nach der Umweltnorm DIN EN ISO 14001 zertifizierten Spedition war schon vor einigen Jahren mit dem Eco Performance-Award honoriert worden, der führenden Auszeichnung für



Mit vielfältigen Aktivitäten trägt man bei Ristelhueber der wachsenden Nachfrage nach CO₂-ärmeren Logistikkdienstleistungen Rechnung.
Foto: Hinderfeld



Dachser setzt beim Thema Nachhaltigkeit vor allem auf eine starke Digitalisierung, die die Warenströme punktgenau steuert. Foto: Dachser

Nachhaltigkeit im gewerblichen Gütertransport in Deutschland, Österreich und Schweiz. Gewürdigt wurden bei Ristelhueber neben einer modernen Flotte mit neuester Technologie und der konsequenten Nutzung von Telematiksystemen sowie Photovoltaik auf den Dächern der Lagerhallen das Firmenkonstrukt: Eine eigene Stiftung ist mit Schritten zur Nachhaltigkeit befasst, auch engagiert sich die Firma stark für soziale Zwecke – etwa für Kinder und Jugendliche.

Ein aktiver und intelligenter Umweltschutz hat für den global agierenden Logistik-Dienstleister **Dachser** hohe Priorität – eine Einstellung, die Ende 2017 mit dem Sonderpreis für gesellschaftliches Engagement im Rahmen der Vergabe des Europäischen Transportpreises für Nachhaltigkeit in der Kategorie Transportunternehmen und Speditionen gewürdigt wurde. Bei Dachser leistet die effiziente Gestaltung sämtlicher Prozessketten im Rahmen der Beschaffungs- und Distributionslogistik bereits einen großen Beitrag, und zusätzlich setzt Dachser ganz auf Digitalisierung. „Inzwischen sind wir zu gleichen Teilen Waren- und Informationslogistiker“, beschreibt Christian Klein, Leiter der Niederlassung im Mannheimer Gewerbegebiet Friedrichsfeld-West, die Entwicklung. Die IT ist über Schnittstellen mit den Systemen der größeren Kunden kompatibel, für die übrigen Firmen gibt es ein spezielles Online-Tool zur Auftragserfassung. Zahlreiche Technologien bilden die Warenströme ab und steuern jede einzelne Sendung punktgenau. Dachser wickelt fast alle Aufträge elektronisch ab. Auch die Tourenplanung wird von den Rechnern unterstützt. Früher waren es etwa hundert bis zweihundert Sendungen täglich, heute bringt man im Logistikzentrum Rhein-Neckar jeden Tag rund 2.500 Sendungen mit industriellen Gütern auf den Weg, hinzu kommen noch rund 1.000 Aufträge im Food-Bereich. „Logistik 4.0 und die zunehmende Digitalisierung bieten auf den zunehmend vernetzten Märkten erhebliche Entwicklungschancen“, ist Klein überzeugt. „Und das gilt auch außerhalb von Europa.“