

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

SONDERDRUCK AUS NR. 8/2013

www.transaktuell.de

Neue Regeln als Chance

Nachhaltigkeit: Experten nehmen dem Mittelstand die Angst vor der neuen DIN-Norm 16258. Es lohne sich, sich mit der Berechnung der Emissionen auseinanderzusetzen. Meist profitiere vom Umweltengagement auch die Wirtschaftlichkeit.

Frankreich macht Ernst: Von Oktober an müssen Speditionen den CO₂-Ausstoß einer Sendung auf der Rechnung ausweisen. Voraussetzung: Start und Ziel liegen in Frankreich. In Deutschland drohen derartige Auflagen nicht. »Das ist ein französischer Alleingang«, sagte Martin Schmied, Bereichsleiter für Verkehr und Umwelt beim Beratungsunternehmen Infrass, bei einer Fachtagung zum Thema Nachhaltigkeit des baden-württembergischen Umweltministeriums in Stuttgart. Schmied muss es wissen: Er war Obmann des DIN-Arbeitsausschusses, der die neue Norm 16258 zur Berechnung des Treibhausgas-Ausstoßes von Transporten auf den Weg gebracht hatte. Schmied vertrat dort auch das Bundesverkehrs- und -umweltministerium.

Doch auch, wenn es hierzulande von offizieller Seite noch keinen Druck gibt, die

Emissionen pro Transport auszuweisen, empfiehlt der Infrass-Bereichsleiter Speditionen, sich freiwillig und frühzeitig mit dem Thema – und damit auch mit der neuen DIN-Norm – auseinanderzusetzen. »Betrachten Sie das Ganze nicht als Bürde«, sagte er an die Adresse der mehr als 80 Tagungsteilnehmer. »Es geht nicht nur darum, Treibhausgase, sondern auch Kosten zu sparen.« Denn meist erhöhen Schritte in Richtung Umweltschutz auch die Wirtschaftlichkeit. Ein niedrigerer Spritverbrauch entlastet schließlich Umwelt und Firmenkasse gleichermaßen.

Schmied berät vor allem die Großen der Branche, seien es DB Schenker, Hermes oder Lufthansa Cargo. Deren Anfragen signalisieren umgekehrt, dass sich vor allem die kleineren Unternehmen schwer tun beim Thema CO₂-Berechnung. Daher hätten sie es meist leichter, da sie mit eigenem Fuhrpark eine viel höhere Transparenz über Verbrauch und Emissionen haben. Konzerne müssen solche Werte erst bei ihren Dienstleistern erfragen beziehungsweise mit Modellrechnungen arbeiten. Die Norm lässt hier einige Spielräume zu. Setzt man aber erst mal solche Mittelwerte an, müssen Unternehmen diese konsequent beibehalten.

Für Infrass-Mann Schmied steht fest, dass ein aufgrund des neuen Regelwerks ermittelter CO₂-Fußabdruck entsprechendes Gewicht hat und die Transparenz in Richtung Energieeinsatz und emittierte Klimagase erhöht. »Für Verlagerer vergleichbar sind diese Werte aber nicht«, warnt der Berater. Ein etwas höherer CO₂-Wert könne zum Beispiel auch Ausdruck spezieller Eigenheiten eines Systems sein. Paketdienstleister etwa seien gezwungen, ihre Linien aufrecht zu er-

halten – unabhängig davon, ob die Fahrzeuge ausgelastet sind oder nicht. Mehr Sinn ergibt es laut Schmied, nicht die Dienstleister miteinander, sondern die individuelle Entwicklung eines einzelnen Unternehmens zu betrachten. Wie hat eine Spedition ihre Performance von Jahr zu Jahr verändert? Das seien aussagekräftigere Werte.

Bei der Kooperation VTL aus Fulda ist ein solcher Vergleich bereits möglich. Sie hatte sich 2010 als erste Stückgutkooperation mit dem Thema CO₂-Berechnung auseinandergesetzt und weist seitdem jährlich ihren Fußabdruck pro Sendung aus. Das Wissen um diese Werte ist für die VTL-Verantwortlichen um Firmenchef Andreas Jäschke auch die Basis für Verbesserungen.

Gingen im Jahr 2010 noch 36,72 Kilogramm CO₂ auf das Konto einer Sendung, lag der Wert 2011 schon bei 36,3 Kilogramm. »Das bedeutet eine Reduktion von mehr als einem Prozent bereits im ersten Jahr«, verdeutlichte Johanna Birkhan, Mitglied der VTL-Geschäftsführung. Kein Riesenschritt, aber immerhin: Denn bei dem Netzwerk entfallen mehr als 90 Prozent der CO₂-Emissionen auf Flächen- und Hubverkehre der Partner. Diese kann eine Systemzentrale nur indirekt beeinflussen. Trotzdem war auch diese nicht untätig und hat innerhalb von einem Jahr im Zentralhub in Fulda die Emissionen um knapp ein Viertel gesenkt – durch neu definierte Prozesse oder neue Stapler. Nur fällt diese Ersparnis insgesamt kaum ins Gewicht.

Vor dem gleichen Dilemma steht Christian Faggin, Sprecher der Geschäftsführung beim Unternehmen Alpensped. »Mehr als 99 Prozent der Emissionen sind bei uns auf den Einkauf von Transportdienstleistungen zurückzuführen«, sagt er. Also gelte es, die vertraglich gebundenen Transportdienstleister für Einsparungen zu sensibilisieren. Wie VTL geht auch Alpensped in der eigenen Verwaltung mit gutem Beispiel voran: Die Zentrale in Mann-



Fotos: EBM Papst, Rathmann

Grün nicht nur in der Logistik: EBM Papst setzt Nachhaltigkeit auch in der Produktion um.

heim arbeitet bereits CO₂-neutral. Zugrunde liegt ein Kompensationsprojekt. Alpensped setzt sich mit der Firma My Climate dafür ein, dass die äthiopische Landbevölkerung mit Solarlampen versorgt wird, welche die klimaschädlichen Petroleumlampen ersetzen.

Komplett CO₂-frei arbeitet auch die Logistikimmobilie der Spedition Barth in Umkirch bei Freiburg. Die Firma nutzt zum Heizen und Kühlen das Grundwasser, das in Südbaden bereits eine Temperatur von zwölf Grad hat. Die für die Wasser-Wärmepumpe benötigte Energie liefern Solarzellen auf dem Dach. Da Umkirch wie der badische Wein von der Sonne verwöhnt wird, erwirtschaftet Barth einen Überschuss, der ins öffentliche Stromnetz eingespeist wird. Das waren nach Angaben des Geschäftsführenden Gesellschafters Helmut Barth voriges Jahr 57.795 Kilowattstunden.

VTL hat sich um ein Prozent verbessert

Was mit Immobilien funktioniert, lässt sich auf den Transport nur beschränkt übertragen. Er ist weiterhin in großem Stil auf Öl angewiesen. Doch Barth, dessen Firma ebenfalls Mitglied bei VTL ist, sieht auch dort Einsparpotenziale – die teils mit einfachsten Mitteln zu erreichen wären. »Bei VTL gibt es auch ein Zweitagesprodukt«, sagt er. Es müsse nicht alles innerhalb

von 24 Stunden beim Kunden sein. Entscheiden sich Kunden dafür, können sie aktiv zu einer besseren CO₂-Bilanz bei VTL beitragen und helfen, mögliche Schwankungen abzufedern. »Das Mehr am nächsten Tag kann das Weniger am Vortag ausgleichen«, sagt Barth.

Joachim Ruck hört als Verladerevertreter solche Vorschläge gerne. Er ist Hauptabteilungsleiter beim Ventilatorenhersteller EBM Papst in Muldingen im Hohenlohekreis. Denn, daraus macht er keinen Hehl: »Ich würde mir beim Thema Nachhaltigkeit auch mehr Innovationsfähigkeit von den Logistikdienstleistern wünschen.« Indirekt sagt Ruck zu, dass er das finanziell honorieren würde. »Bringen Sie uns zum Ausdruck, dass dieses Engagement Ihnen auch etwas wert sein muss.«

Um am Ball zu bleiben und mitreden zu können, unterhält das Unternehmen im Werk-

verkehr eine kleine Flotte von 15 Lkw, elf davon erfüllen die EEV-Norm. Doch nicht erst beim Transport, sondern schon in der Fertigung will EBM Papst in Sachen Nachhaltigkeit punkten. Die Firma hat die Marke Green Tech etabliert. Damit verbunden ist die Vorgabe, dass jedes neue Produkt seinen Vorgänger in ökonomischer und ökologischer Hinsicht übertreffen muss.

Was die neue DIN-Norm angeht, rät auch Ruck dazu, sich ihr zu stellen. »Ich glaube nicht, dass wir sie einfach links liegen lassen können.« Der Logistikchef glaubt nicht, dass die Unternehmen, was den Umweltschutz in Deutschland angeht, bereits zu stark in die Pflicht genommen werden. »Wir sind hier bestimmt nicht in der ersten Liga.« Das zeigt nicht zuletzt das Beispiel der Grande Nation, die ab Oktober Ernst macht.

Matthias Rathmann

RAMPEN IMMER GEÖFFNET

Der Ventilatoren- und Antriebsmotorenhersteller EBM Papst aus der Hohenlohe ist, was eine moderne Logistik angeht, schon relativ weit: Die Rampen sind rund um die Uhr geöffnet, was dazu beitragen soll, Touren zu entzerren, Staus zu vermeiden und den Speditionen eine höhere Flexibilität zu geben. Die Firma muss dafür zwar viel Personal vorhalten, hat aber alle Warenströme darauf ausgerichtet. »Wenn wir nur in einer Nacht die Tore schließen würden, würde alles stillstehen«, sagt Logistikleiter Joachim Ruck. Das Unternehmen beschäftigt weltweit rund 10.600 Mitarbeiter und erzielt 1,4 Milliarden Euro Umsatz.



Freut sich über seine CO₂-neutrale Immobilie: Spediteur Helmut Barth.