

## Parkplätze können reserviert werden

straßengüterverkehr Unter dem Namen „Highway Park“ hat in diesen Tagen ein markenunabhängiges und großflächiges Lkw-Parkplatz-Reservierungssystem seinen auf sechs Monate ausgelegten Probebetrieb aufgenommen. An rund 20 ausgewählten Autohöfen, vornehmlich im Süden Deutschlands, können Spediteure und Fahrer für die besonders gefragten Zeiten zwischen 17 und 22 Uhr einen Lkw-Parkplatz reservieren.

Auch die neue Autohof-Genossenschaft „Parken-Rasten-Tanken“, die unter „Lkw-Parkplatz.de“ Reservierungen annimmt, wird sich noch in diesem Jahr an das Highway Park System anschließen, teilt die Highway Park GmbH, Obertshausen, mit.

Reserviert werden kann über das Internet-Portal „www.highway-park.de“ oder über ein Callcenter unter „0180 LKWPARK“. Die Reservierungsgebühr in Höhe von 3 EUR (zzgl. MwSt) kann in der Pilotphase nur mit Tankkarten von UTA und Aral abgerechnet werden. Später sollen weitere Tankkarten angebunden werden. Die Einlösung der Reservierung erfolgt am Autohof durch einen Parkplatzwächter, der die speziell ausgeschilderten und markierten Parkplätze den eintreffenden Fahrern zuweist. DVZ 27.11.2008 (14)

www.highway-park.de

## NRW: 250 Mio. EUR für Autobahnausbau

Infrastruktur Nordrhein-Westfalen wird in den kommenden zwei Jahren 250 Mio. EUR zusätzlich in den Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen stecken. Das kündigte Landesverkehrsminister Oliver Wittke in einem Interview mit der „Neuen Ruhr-Zeitung“ an. Es würden keine Mittel mehr an den Bund zurückfließen, nur weil es zu wenig baureife Projekte gibt, sagte er. Als vorrangige Projekte nannte der Minister etwa den Ausbau der Autobahn A52 zwischen Gelsenkirchen und Essen.

Den „Eisernen Rhein“ will Wittke weiter vorantreiben. Uneinigkeit bestehe aber noch zwischen mit den Partnern aus den Niederlanden und Belgien über die Risikoverteilung bei einer Trassenziehung entlang der A52. Wittke hofft sich von dieser Neubaustrecke, dann „die nächsten 30 bis 40 Jahre Ruhe zu haben“.

Wittke begrüßte, dass die Bezirksregierung die Genehmigung für den Flughafen Niederrhein (Weeze) noch einmal überarbeiten wird. 2006 hatte die Stilllegung gedroht, weil die Umweltverträglichkeitsprüfung fehlerhaft gewesen war. Er machte aber zugleich deutlich, dass es für den Ausbau am Flughafen Niederrhein keine Landesmittel geben werde. DVZ 27.11.2008 (10)

## Leasingunternehmen besser ausgestattet

Eisenbahnen Das irische Waggon-Leasingunternehmen Touax Rail verfügt über eine neue Kreditlinie von 55 Mio. EUR. Möglich machten dies die Finanzpartner des zu 100 Prozent zur Touax SCA gehörenden Operative

# Halb grau, halb grün

## Umwelt Logistikunternehmen identifizieren Möglichkeiten und Grenzen umweltfreundlicher Logistik

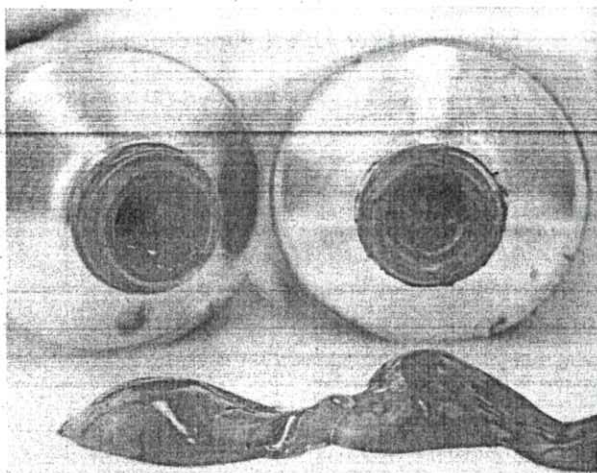
Von Claus Grimm

Keinen Grünschimmer in der Logistik ohne einen wirtschaftlichen Denkansatz. Für Transport- und Logistikunternehmen hängt beides so eng zusammen, dass wirtschaftliche Optimierungsmaßnahmen im Nachhinein einen grünen Anstrich bekommen.

Der Logistikunternehmer Felix Schüchen brachte es Mitte November auf einer Veranstaltung in Bremerhaven offen auf den Punkt: „Wir sind uns bewusst, dass wir mit unserer Dienstleistung die Umwelt belasten. Grüne Logistik gibt es seit dem Zeitpunkt nicht mehr, seit dem wir Verbrennungsmotoren einsetzen.“ Auch sein Unternehmerkollege Uwe Nitzinger von Pfenning Logistics aus Viernheim reflektierte sein Geschäft ohne Denktabu: „Muss die Milch aus Bayern nach Hamburg gefahren werden? Wir leben zwar davon, aber man muss darüber nachdenken“, sagte der Geschäftsführer vor angehenden Wirtschaftsingenieuren der Fachhochschule in Bremerhaven.

Beim Thema „Grüne Logistik“ bewegt sich die Transport- und Logistikbranche in einem Dilemma. Einerseits soll sie am besten ab sofort nur noch Euro-5-Lkw einsetzen, andererseits sind die Margen der Kunden aus dem Einzelhandel so niedrig, dass bei der Wahl des Logistikpartners einzig der Preis die Fahrtrichtung vorgibt. So verhindern die verhältnismäßig niedrigen Lebensmittelpreise in Deutschland, dass der Handel den Transporteuren und Kontraktlogistikpartnern für ihre Dienstleistung höhere Entgelte zahlen kann, von denen diese sich dann umweltfreundlichere Technik besorgen könnten. Nitzingers Unternehmerkollege Felix Schüchen formulierte es so: „Die Klimadiskussion wird leiser, weil die Finanzkrise die Schwerpunkte auf wirtschaftliche Belange legt.“ 65 Prozent der Pfenning-Flotte bestehen aus Euro-3-Fahrzeugen. „Wenn wir so viel verdient hätten, hätten wir diese Fahrzeuge schon ausgetauscht“, sagte Nitzinger. Zwar gebe der Staat Anreize zur Anschaffung emissionsärmerer Fahrzeuge, „doch die Töpfe, die da aufgemacht wurden, waren schneller leer als mancher reagieren konnte“ kritisierte Schüchen.

**Grüne Imagepflege.** Zudem rangiert bei vielen Auftraggebern das Thema „grüne Logistik“ erst noch in dem Stadium eines Marketingwerkzeugs für die imageträchtige Außendarstellung. Häufig werden alt bewährte Rationalisierungsmaßnahmen einfach nur grün angestrichen und als Umweltmaßnahme verkauft. Nitzinger nannte als Beispiel das Bestreben, Leerfahrten zu vermeiden und die Fahrzeugaus-



Das graue Umweltimage soll verschwinden. Deshalb drücken Transport- und Logistikunternehmen immer fester auf die grüne Tube.

lastung zu erhöhen. „Das sind Bin-senweisheiten“, erklärte er, „dies gehört zu unserem täglichen Handwerk.“ Zweites Beispiel Kraftstoffverbrauch. Nitzinger: „Wir können die Spur unserer Fahrlehrer am Stand der Spritverbräuche verfolgen.“ Dies zeigt eines: Wirtschaftliches und umweltbewusstes Verhalten hängen voneinander ab, oder wie es Nitzinger ausdrückte: „Wenn wir uns unter den gegebenen Rahmenbedingungen wirtschaftlich verhalten, verhalten wir uns auch ökologisch.“

Zumindest meistens, aber nicht immer, müsste man einschränkend ergänzen, denn sein Unternehmerkollege Felix Schüchen sah auch Ausnahmen. „Die kurzen Zustellzeiten unserer Kunden geben den Takt vor, wann welche Ware wo sein soll. Das gibt einem nicht immer die Chance, die Lkw optimal auszulasten.“ Schüchen sieht sich in einem „Spannungsfeld zwischen Betriebswirtschaft und Ökologie“. 90 Prozent seiner Dienstleistung bestehen aus Transportleistung, „eine riesige CO<sub>2</sub>-Quelle“, wie er es ausdrückte.

**Jede Tour wird analysiert.** Seit einem Jahr analysiert Schüchen jede der täglich etwa 1150 Touren rückwirkend. Sein Ziel: Fahrzeugauslastung erhöhen, Touren optimieren, den Anteil der nicht wertschöpfenden Zeit wie vermeidbare Rampenstand- und Wartezeiten verkleinern. Weil Schüchen alle diese Werte auf jede einzelne Abholstelle herunterbrechen kann, ist zum Beispiel transparent geworden, dass die Hälfte dieser unproduktiven Zeiten auf das Konto eines einzelnen

Lieferanten ging. Jede Niederlassung kann ablesen, was sie erreicht hat. Im Verhältnis zur verfügbaren Zeit konnte die Zahl der Abholungen gesteigert werden. Gleichzeitig ist die Zahl der Fahrzeuge, die wir im Nahverkehr einsetzen, dramatisch gesunken“, analysierte der Automotive-Dienstleister in Bremerhaven. Schüchen beziffert die Effizienzsteigerung im Nahverkehr mit 6 Prozent. In kleinen Schritten geht es weiter: anderthalb Liter Diesel konnte er sparen, indem er Lkw mit Automatikgetriebe einsetzt, roll-optimierte Reifen aufzieht, bessere Motoröle eingießt und auf übermotorisierte Lkw verzichtet.

**Ringens um jedes Kilo.** Nur mit der Aerodynamik hapert es noch ein wenig. „Es gibt strömungsgünstigere Körper in der Natur als einen MAN-Truck“ räumte Stefan Klatt ein, Leiter Regie-rungsbeziehungen und Verkehrspolitik bei MAN. Und wenn auch alle anderen Schadstoffwerte in den MAN-Motoren signifikant nach unten gegangen, der an den Dieserverbrauch gekoppelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß sank seit

1990 nur um 15 Prozent. Auf 12, 13 t von heute 14 t könne man das Gewicht der Zugmaschine durch konsequenten Leichtbau noch senken, sagte Klatt. Statt der Zwillingsreifen am Heck könnte ein „Super-Single-Reifen“ noch einen halben Liter Diesel einsparen. Ansonsten sei das Potenzial ziemlich ausgereizt.

**Weiße Ware auf dem Rhein.** Auch die Verladeseite ist nicht untätig, wie die Zuhörer von Albert Blum erfah-

ren konnten, dem Logistikleiter von Bosch und Siemens Hausgeräte (BSH) in München. BSH kann die Umschlagpunkte für die Geräte auf täglich 144 nächtlichen Touren ausschließlich über die Straßen erreichen, hat aber im Rahmen eines von der EU geförderten Projekts auch Neues geschaffen. In einen eigens für das Konzept entwickelten überdimensionalen Container passen jetzt so viele Waschmaschinen wie in einen 40-t-Lkw. In diesem Container reisen die Waschmaschinen jetzt nicht mehr auf der Straße, sondern auf Binnenschiffen bis Rotterdam und von dort im Short-Sea-Verkehr nach Felixstowe.

Er habe zwar zwei Tage Zeit verloren, die sind aber im Verhältnis zur Gesamtlagerzeit unerheblich. In Bezug auf die unproduktiven Zeiten an der Rampe lautet Blums Rezept: Das Fahrzeug muss wechselfähig sein, also lieber zeitlich frei disponierbare Trailer und Wechselbrücken als starrer Lkw mit einem wartenden Fahrer. „Dann können wir be- und entladen, wenn es uns passt“. Allerdings müssten auch die Verlade- und Abholzeiten so gestaltet, dass Anlieferung und Abholung reibungslos funktionierten, forderte Blum. Dazu gehöre es, auf elektronischem Wege die Zeitfenster selbst festlegen zu können. „Dann können sich die Verlade- und Abholzeiten so gestalten, dass Anlieferung und Abholung reibungslos funktionierten, forderte Blum. Dazu gehöre es, auf elektronischem Wege die Zeitfenster selbst festlegen zu können.“

**Falsch verkauft.** Beim Thema „Maße“ waren sich alle einig. Mit dem politischen Knockout für den 25-m-Lkw habe man sich aus Umweltsicht einen Bärendienst erwiesen. Der größte Fehler sei es gewesen, nicht dessen Maße, sondern die „60 t“ in den Vordergrund zu stellen. Oft wurde Konkurrenz zur Bahn auf solchen Relationen unterstellt, die von der Bahn gar nicht bedient werden, kritisierte Blum.

Ein Hindernis für Optimierungskonzepte im Transportwesen können die jetzt minutengenau elektronisch erfasst und kontrollierbaren Lenk- und Ruhezeiten sein. „Die Flexibilität ist weg“, beschrieb Blum in der Abschlussdiskussion den Umstand, dass der Fahrer zehn Minuten vor Ankunft die Fahrt beenden muss, weil sein Zeitkontingent erschöpft ist. Das sah auch Nitzinger so: „Es gibt jetzt nur noch Schwarz und Weiß. Früher gab es noch Grau, und alle haben mit Grau gearbeitet.“

Und nun ist noch eine Farbe hinzugekommen, nämlich grün, und mit der werden auf längere Sicht alle arbeiten, und zwar völlig legal. Für den Motorenentwickler Stefan Klatt könnte sich die Zentralfrage für die Nutzung von Lkw bald so stellen: „Was verbraucht das Auto“ und nicht „Wo lassen wir die Paletten?“

DVZ 27.11.2008  
www.dvzt.org

### Die Spur unserer Fahrlehrer lässt sich an den Spritverbräuchen nachverfolgen



Uwe Nitzinger, Pfenning



### Wir können die nicht wertschöpfende Zeit auf jede Abholstelle herunterbrechen

Felix Schüchen, Fa. Schüchen