

„Öko-log-nom-isch“ handeln

Wer „Grüne Logistik“ will, muss öko-log-isch und öko-nom-isch handeln, so ein Ergebnis der Tagung TWLogistik in Bremerhaven. Spediteure sollen Daten liefern.

Von Andre Kranke

immer mehr Unternehmen in der Logistik beschäftigen sich mit dem Thema „Umweltschutz“, das wurde auf der Tagung TWLogistik des Verein der Wirtschaftsingenieur für Transportwesen (VWIWT) Mitte November in Bremerhaven deutlich.

Vor den knapp 300 Teilnehmern der Veranstaltung, die unter dem Titel „Grüne Logistik – Supply Chains im Schatten der Klimakatastrophe“ stand, kündigte zum Beispiel Albert Blum, Leiter Logistik beim Hausgerätehersteller BSH an, dass sein Unternehmen im kommenden Jahr eine Klimabilanz erstellen wolle. In diesem Zusammenhang sind auch die Logistikdienstleister aufgedeckt. Umweldaten zu liefern. Welche das sein werden, wissen wir momentan selbst noch nicht genau“, gab Blum zu. BSH beschäftigt sich gerade mit dieser Frage. Schon heute fragt das Münchener Unternehmen die Transportdienstleister nach (er Art der eingesetzten Fahrzeuge (Schadstoffklasse), eingesetzter Kraftstoffe (Biodiesels-) und ob



Fahrtrettings und andere Klimaschutzmaßnahmen im Unternehmen durchgeführt werden. Das Problem liege, so Blum, oftmals in der Vergleichbarkeit der Daten.

Dass Logistikdienstleister sich auf die Datenabfragen der Verlager vorbereiten, bestätigt auch Uwe Nitzinger, Geschäftsführer KMP Holding GmbH Pfenning Logistics, Verbm. Bisher liegen bei dem Lebensmittellogistikdienstleister zwar noch keine konkreten Anfragen vor, aber Nitzinger rechnet damit, dass die Kunden im kommenden Jahr verstärkt Umweldaten mit abfragen werden. In Bremerhaven zeigte sich auch, dass neben den großen Logistikkonzernen auch schon so mancher Mittelständler sich mit dem Thema Klimaschutz beschäftigt.

„Für uns bedeutet grüne Logistik, den negativen Einfluss der Logistik auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten“, betonte zum Beispiel Felix Schüden, Leiter Logistik bei der Automobilfabrik Opel. „Der geschäftsführende Gesellschafter der Raumhafter Automobilspedition Schüden International hat verschiedene Projekte zum Klimaschutz gestartet – wenn auch nicht immer nur aus rein ökologischen Gründen.“



„Jeder eingesparte Liter Diesel spart auch Geld“, gibt selbst Schüden zu. Eine Vorgehensweise, die auf keinen Fall verwirlich sei, auch wenn dieser Eindruck in den Medien manchmal vermittelt werde, meint BSH-Logistikleiter Blum: „Der Umwelt ist es egal, ob sinnvolle Maßnahmen ökologische oder ökonomische Gründe haben.“

„Es gibt keine grüne Logistik ohne ökonomische Logistik“, betonte auch Nitzinger. Der Vertriebschef von Pfenning Logistics

Unternehmen

Vorschläge für „grüne“ Studienarbeiten

- Wie kann man Umweldaten sinnvoll und regelmäßig in einer Spedition erfassen und in ein Softwaresystem einfließen lassen.
- Wie viele Treibhausgase (CO2) entstehen, wenn Unternehmen mehr lokal statt global produzieren würden. Hat das Vorteile für das Klima?
- Wie kann man den Carbon Footprint von Produkten in Industrie und Handelsunternehmen mit sinnvollen Maßnahmen erheben?
- Themenvorschläge der TWLogistik-Referenten für Diplomarbeiten zum Thema „Grüne Logistik“:
 - Welche CO2-Einsparungspotenziale hat die Vernetzung von Supply Chains in bestimmten Branchen? Zum Beispiel Erdbeeren nur in der jeweiligen lokalen Erntesaison den Konsumenten zur Verfügung stellen.
 - Wie sehen langfristig nachhaltige Logistikprozesse aus?
 - Wie passt der Gigaliner in die Produktionslogistik eines Nutzfahrzeugherstellers wie MAN herein? Auswirkungen auf die Fertigung.
 - Welches CO2-Einsparungspotenzial hat die Vernetzung von Supply Chains in bestimmten Branchen? Zum Beispiel Erdbeeren nur in der jeweiligen lokalen Erntesaison den Konsumenten zur Verfügung stellen.

verwes darauf, dass sich Logistikdienstleister in erster Linie ökonomisch zu verhalten haben. Der Staat müsse für Rahmenbedingungen sorgen, die ökologische Ziele mit ökonomischen Kosten verbinden. In diesem Zusammenhang müsse laut Nitzinger, zum Beispiel auch die Frage gestellt werden, ob Transport nicht zu billig sei und lieber etwas mehr Lagerhaltung Sinn machen würden.

Entschleunigung spart bares Geld

Aber die Speditionen könnten dies nicht bewirken, gefragt sei hier der Staat, der geeignete Rahmenbedingungen zu setzen habe. „Wir können das Klima nicht retten, aber wir können uns ökonomisch verhalten“, so Nitzingers Credo. Dass Rahmenbedingungen wie die weltweite Arbeitsteilung oder das Konsumverhalten von einzelnen Unternehmen nur schwerlich verändert werden können, waren sich die Besucher in Bremerhaven einig. Umstritten hingegen das Thema Entschleunigung der Supply Chains. Einige Vertreter halten es für sinnvoll, zum Beispiel Containerschiffe von Asien nach Deutsch-

land langsamer fahren zu lassen, um den CO2-Ausstoß zu verringern. Andere Logistikker zeigen sich überhaupt nicht begeistert, dass Redereien die Laufzeiten verlängern, da es zu Engpässen in der Produktion kommen kann.

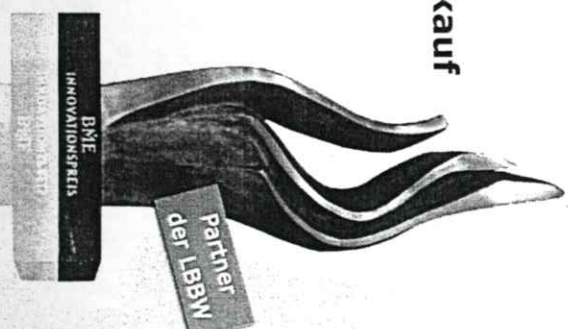
Dennoch, weniger Geschwindigkeit ist für die Umwelt oft vorteilhaft: Schüden berichtet von einem LKW-Test in seinem Betrieb:

So habe Konsequentes Fahren mit einem Tempo von maximal 80 km/h den Dieselverbrauch um zwei Liter pro 100 Kilometer reduziert. Aus diesem Grund hat Schüden bei seinen LKW die maximale Geschwindigkeit mit einer technischen Vorrichtung auf 85 km/h gedrosselt. Eine Maßnahme, die bei Fahrern oftmals nicht gerne gesehen wird, aber der Umwelt hilft.

Freelancer-Beschaffung – so automatisiert wie der Wareneinkauf

- 30 Prozent Savings*
- hohe Lieferfähigkeit
- durchgängige Transparenz

Sie wollen sparen – wir zeigen Ihnen wie!



Besuchen Sie uns unter www.reutax.com
reutax ag, info@reutax.com, tel. +49 6221 890 17.100, www.reutax.com,
* realisierbar aus Lieferanten- und Prozesskosten

reutax
pure skills, powerful solutions

25 Jahre VdWT

Deutschlands größte Logistik-Alumni – der Verein der Wirtschaftsingenieure für Transportwesen (VdWT) – hat Mitte November in Bremerhaven sein 25-jähriges Jubiläum gefeiert. Der Absolventenverein des Studienganges Transportwesen/Logistik der Hochschule Bremerhaven wurde am 8. November 1983 als kommunikativer Plattform für Studenten, Professoren und Absolventen wenige Jahre nach Gründung des Studiengangs ins Leben gerufen. Mitbeweise zählt der gemeinnützige Verein, der erst kürzlich 10.000 Euro der Hochschule Bremerhaven für neue Geschäftsführer gespendet hat, knapp 700 Mitglieder. Damit sind rund die Hälfte aller Absolventen des Studienganges in der Alumni organisiert. Jedes Jahr organisiert der VdWT die Bremerhavener Logistiktagung TWLogistik.