

Grüne Logistik

Kleider und Konfekt

Wie nachhaltige Transportkonzepte den Güterverkehr entlasten können

Es ist eine Herzensangelegenheit. Aber einen Vorteil für seine Firma? Nein, den sehe er nicht, sagt Adolf Pöhlmann. Der 31-Jährige ist Inhaber eines Logistikunternehmens. 25 Lastwagen hat er. Zwei davon spielen eine besondere Rolle. Sie bewahren Regensburg vor zu viel Güterverkehr. Reglog heißt das Logistikprojekt, das der Stadt seit 1998 mehr als 50 000 Lkw-Kilometer erspart hat. In anderen Worten: Die Regensburger verbrauchten dank Reglog 9000 Liter weniger Diesel und bliesen 15 Tonnen weniger Kohlenstoffdioxid in die Luft.

Entwickelt hat das Konzept 1998 die BMW-Group, die bei Regensburg ein Werk hat. Das Prinzip ist einfach. Die mehr als hundert Innenstadtläden lassen sich nicht mehr wie früher von sechs verschiedenen Speditionen beliefern, sondern nur noch von einer – der Firma

„Fix-Transporte“ von Adolf Pöhlmann. Dessen Mitarbeiter fahren jeden Morgen fünf Speditionen an, unter ihnen auch die Deutsche Bahn, und holen die Waren ab. Hundefutter, Gemüse, Lippenstifte, Kleider und Konfekt – sogar Baumaterialien und Pflanzen. Denn Pöhlmann beliefert mit seinen zwei Reglog-Lkw nicht nur die kleinen Altstadtgeschäfte täglich, sondern auch Baustellen und Gartencenter.

Corporate Social Responsibility, kurz CSR, nennen es Fachleute, wenn Unternehmen freiwillig soziale Verantwortung übernehmen. Und dazu sind offenbar auch immer mehr Spediteure bereit. Der Markt für grüne Logistik wächst. Vor allem, weil ihre Kunden für umweltfreundliche Transporte gern mehr zahlen. Zu diesem Ergebnis kam der „Branchenkompass 2010 Transport“. Für die Studie ha-

ben die Marktforscher von forsa Entscheider in 100 Firmen befragt. Aktuell akzeptiert demnach jedes dritte Unternehmen Preisauflagen seiner Zulieferer für grüne Logistikleistungen. Grüner zu werden, hat die Branche auch nötig. In Deutschland verursacht der Verkehr etwa 20 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen. Im Gegensatz zur Industrie und den privaten Haushalten aber konnte der Sektor seinen CO₂-Ausstoß bisher nicht reduzieren. Für Experten wie Wolfgang Bode vom Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik in Osnabrück gibt es dafür zwei Gründe: der Trend zu stärkeren Fahrzeugen und die Verkehrsentwicklung.

500 Milliarden Tonnenkilometer bewegen Lkw schon heute jedes Jahr auf deutschen Straßen – so viel als würden täglich 21 404 vollbeladene 40-Tonnen-Laster von München nach Hamburg und zurück fahren. Würden sie mit dem geforderten Abstand fahren, wäre die tägliche Lkw-Schlange genau so lang wie die Autobahnstrecke. Und der Verkehr wird weiter zunehmen. Das Bundesverkehrsministerium geht davon aus, dass der

Straßengüterverkehr in den nächsten 15 Jahren um 40 Prozent steigen wird. „Das wird eng auf der Autobahn“, sagt Bode. Er schlägt darum vor, den Güterverkehr auf die Schienen zu verlagern. Aber nicht auf das heutige Trassennetz der Bahn, sondern auf ein neues – speziell für den „Cargorapid“, der schneller wäre als normale Güterzüge und zehn Mal mehr transportieren könnte.

Immer mehr Unternehmen sind bereit, Aufpreise hinzunehmen

Diese Mischung aus Transrapid und Güterzug ist allerdings reine Zukunftsmusik. Für den Anfang gibt es auch kleinere Lösungen. Im Leitfaden „Grüne Logistik“ stellen Bode und seine Kollegen sie vor: Mit stabilen Seitenplanen würden Lkw windschnittiger. Bis zu zwölf Prozent Kraftstoff könnten Spediteure so sparen. Mit dem richtigen Reifendruck drei Prozent. Motoren könnten optimiert und ganze Fahrzeuge durch moderne, um-

ben die Marktforscher von forsa Entscheider in 100 Firmen befragt. Aktuell akzeptiert demnach jedes dritte Unternehmen Preisauflagen seiner Zulieferer für grüne Logistikleistungen. Grüner zu werden, hat die Branche auch nötig. In Deutschland verursacht der Verkehr etwa 20 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen. Im Gegensatz zur Industrie und den privaten Haushalten aber konnte der Sektor seinen CO₂-Ausstoß bisher nicht reduzieren. Für Experten wie Wolfgang Bode vom Kompetenzzentrum für Verkehr und Logistik in Osnabrück gibt es dafür zwei Gründe: der Trend zu stärkeren Fahrzeugen und die Verkehrsentwicklung.

500 Milliarden Tonnenkilometer bewegen Lkw schon heute jedes Jahr auf deutschen Straßen – so viel als würden täglich 21 404 vollbeladene 40-Tonnen-Laster von München nach Hamburg und zurück fahren. Würden sie mit dem geforderten Abstand fahren, wäre die tägliche Lkw-Schlange genau so lang wie die Autobahnstrecke. Und der Verkehr wird weiter zunehmen. Das Bundesverkehrsministerium geht davon aus, dass der

Straßengüterverkehr in den nächsten 15 Jahren um 40 Prozent steigen wird. „Das wird eng auf der Autobahn“, sagt Bode. Er schlägt darum vor, den Güterverkehr auf die Schienen zu verlagern. Aber nicht auf das heutige Trassennetz der Bahn, sondern auf ein neues – speziell für den „Cargorapid“, der schneller wäre als normale Güterzüge und zehn Mal mehr transportieren könnte.

Immer mehr Unternehmen sind bereit, Aufpreise hinzunehmen

Diese Mischung aus Transrapid und Güterzug ist allerdings reine Zukunftsmusik. Für den Anfang gibt es auch kleinere Lösungen. Im Leitfaden „Grüne Logistik“ stellen Bode und seine Kollegen sie vor: Mit stabilen Seitenplanen würden Lkw windschnittiger. Bis zu zwölf Prozent Kraftstoff könnten Spediteure so sparen. Mit dem richtigen Reifendruck drei Prozent. Motoren könnten optimiert und ganze Fahrzeuge durch moderne, um-

weltfreundlichere ersetzt werden. Investitionen, die durchaus Kosten sparen. Das Problem sei nur, dass die Ersparnis erst nach fünf bis sechs Jahren eintrete, sagt Bode. Nicht alle Firmen hielten so lange durch.

Aber es gibt die ersten positiven Beispiele: Etwa die Partnerschaft der Süßwarenhersteller Mars und Ferrero, die sich in Minden ein Lager teilen. Spediteure, die ihre Fahrzeugflotten umweltfreundlich umrüsten oder große Konzerne wie Audi, die Lagerhallen mit großflächigen Photovoltaikdächern und Gleisanschluss bauen und ihre Mitarbeiter regelmäßig zum Thema Umwelt schulen.

Auch mit den sogenannten City-Logistik-Projekten haben es schon einige Städte versucht. Überlebt haben die meisten nicht. Oft scheuten die Spediteure den organisatorischen Aufwand oder es mangelte ihnen an Kooperationswillen. Das Reglog-Projekt in Regensburg ist jedenfalls eines der wenigen, das sich trägt. „Leben können wir davon aber nicht“, sagt Pöhlmann. Für ihn zählt, dass die Lastwagen seine Stadt nicht mehr verpesten.

Juliane von Wedemeyer