

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

SONDERDRUCK AUS NR. 1/2011

www.transaktuell.de

Der mühsame Weg zur Wahrheit



Emissionen: Welcher CO₂-Ausstoß geht auf das Konto einer einzelnen Stückgutsendung? Die Kooperation VTL will diese Frage beantworten und lässt durch die Hochschule Heilbronn eine entsprechende Matrix erstellen.

Fotos: Küppers, Häberle, Kunzendorf

Wollen es genau wissen: VTL-Chef Andreas Jäschke (links) und Prof. Dirk Lohre haben eine Woche lang sämtliche Sendungs-, Strecken- und Verbrauchsdaten unter die Lupe genommen.

Will es der Verlader genau wissen, tun sich viele Spediteure schwer. Das gilt vor allem bei der Kohlendioxid-Bilanz. Erst wenige Dienstleister können zuverlässig Auskunft darüber geben, welcher CO₂-Ausstoß auf das Konto einer Sendung geht. Was bei Komplettlösungen schon schwierig ist, scheint bei Sammelgut nahezu unmöglich. Zu viele Faktoren müssen berücksichtigt werden: Vorlauf, Umschlag, Hauptlauf, Umschlag, Nachlauf. Damit nicht genug: Neben Angaben zur Sendung sind auch Informationen zu den jeweiligen Fahrzeugen nötig, zum Spritverbrauch, zur Auslastung und vieles mehr.

Kein Wunder, dass sich bei Stückgutverkehren bislang nie-

mand an das Ermitteln des CO₂-Fußabdrucks gewagt hat. Nun prescht ein Netzwerk vor: die Kooperation VTL (Vernetzte-Transport-Logistik) aus Fulda, deren Netzwerk derzeit insgesamt 116 Partner umfasst, davon 88 aus Deutschland. »Wir haben als Unternehmen eine ökologische Verantwortung«, betont Geschäftsführer Andreas Jäschke im Gespräch mit **trans aktuell**. »Daneben versprechen wir uns davon Vorteile im Markt«, sagt er. Jäschke ist überzeugt, dass der CO₂-Fußabdruck neben Zuverlässigkeit und Preis eines Tages das dritte Entscheidungskriterium der Verlader sein wird. »Also gilt es, sich entsprechend aufzustellen.«

Sagst, getan. Die VTL-Partner haben aber ihren Anspruch.

»Wenn wir die Emissionen berechnen wollen, müssen wir es mit Substanz machen«, erklärt Jäschke. Aus diesem Grund lässt VTL das im August begonnene Projekt wissenschaftlich begleiten: Prof. Dr. Dirk Lohre, Direktor des Instituts für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) an der Hochschule Heilbronn (HHN), wird in den nächsten Monaten dem CO₂-Ausstoß systematisch auf den Grund gehen und am Ende einen CO₂-Fußabdruck sowohl für das gesamte Netzwerk als auch pro Sendung ermitteln. Angedacht ist eine verständliche CO₂-Matrix, die Kunden anhand von Entfernung und Gewicht eine Kalkulation pro Sendung ermöglicht.

»Das ist schon eine besondere Herausforderung«, sagt Wissen-

schaftler Lohre, der zugleich den Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der HHN leitet, gegenüber **trans aktuell**. »Die Aufgabe ist viel komplexer als bei einer Komplettpartie, da auch viel mehr Partner involviert sind«, berichtet er. Neben Vor- und Hauptläufen gilt es, die Verbräuche sowohl im Hauptthub in Fulda als auch in den drei Regionalhubs unter die Lupe zu nehmen. Damit nicht genug: Beim Entwickeln des CO₂-Tools für VTL spielen auch die Besonderheiten des Mittelstands eine Rolle. »Die betrachteten Unternehmen sind, was die Ressourcen angeht, nicht so belastbar wie Konzerne«, sagt Lohre.

Läuft alles planmäßig, will VTL die Ergebnisse auf der Fachmesse transport logistic im Mai in München vorstellen. Doch bis dahin ist noch eine Menge zu tun. In einem ersten Schritt haben Lohre und seine Mitarbeiter eine Woche lang alle relevanten

Sendungs-, Strecken- und Verbrauchsdaten erhoben. Zunächst zehn VTL-Partner unterstützen das Projekt aktiv, sammeln die Daten und leiten sie an das INVL weiter. Diese Partner seien repräsentativ für das Netzwerk, was Struktur, Größe und Aufkommen angeht, erzählt VTL-Chef Jäschke.

Im Januar wiederholt sich das Prozedere – bei den zehn Unternehmen ist dann erneut Daten sammeln angesagt. Anschließend werden die aus den Erkenntnissen gewonnenen Instrumente auf ihre Tauglichkeit überprüft und die restlichen VTL-Partner in das Projekt einbezogen. Die Kooperation hätte es sich leichter machen können. »Wir gehen aber bewusst den mühsamen Weg«, sagt Jäschke. Er will, dass alles Hand und Fuß hat. Die Messlatte hängt hoch: Schließlich ist VTL bereits nach der ISO-Umweltnorm 14.001 zertifiziert. »Daran wollen wir anknüpfen«, sagt Jäschke.

Überhaupt kommen Jäschke und Lohre oft auf das Thema Normen zu sprechen. Beide erwähnen, dass es – abgesehen von ISO 14.064 und vielleicht noch dem Greenhouse Gas Protocol für die Unternehmensebene – bisher keine Standards gibt, um CO₂-Emissionen zu erheben. Also sind die Angaben der Firmen auch nur bedingt bis gar nicht vergleichbar. »Wir halten es deshalb für ungemein wichtig, dass ein Standard auch für die Produkt- beziehungsweise Sendungsebene kommt«, betont Lohre.

Und so lange der noch auf sich warten lässt, müssen Verlader die Chance haben, das Ganze nachvollziehen zu können. »Transparenz liegt uns sehr am Herzen, deshalb werden wir am Ende sehr ausführlich darstellen, wie wir vorgegangen sind und wie sich die Werte zusammensetzen«, sagt Lohre. Beispielsweise wird VTL darauf hinweisen, dass der Energiebedarf der Hubs ebenfalls einbezogen ist. Andere lassen diese Werte teils außer acht – und stehen am Ende womöglich besser da.

Doch die Matrix ist nur der erste Streich. »Damit schaffen wir die Basis«, sagt VTL-Vertreter Jäschke. »In der zweiten Phase geht es darum, die CO₂-Werte mit gezielten Maßnahmen noch weiter zu reduzieren.« Wenn wir nach Phase eins nichts mehr unternehmen, bleibt es ein Marketing-Hype, das wäre für uns nicht akzeptabel«, betont der Geschäftsführer.

Was die konkreten Maßnahmen in Phase zwei angeht, schwebt Jäschke ein ganzes Bündel vor. Es reicht vom Umstellen der Flurförderzeuge auf Windstrom über die Nutzung von Photovoltaik beziehungsweise Geothermie, Fahrerschulungen oder dem Aufziehen von rund erneuerten Reifen bis zur Kompensation in Form von Ökoprosjekten. »Eine riesige Palette«, wie Jäschke betont.

Matthias Rathmann

KOOPERATION ERWARTET IHR BESTES JAHR

Der Stückgutkooperation VTL (Vernetzte-Transport-Logistik) gehören 88 Partner aus Deutschland und weitere 28 aus dem europäischen Ausland an. Neben dem Zentralhub in Fulda mit 107 Toren und 7400 Quadratmeter Hallenfläche betreibt das Unternehmen Regionalhubs in Gelsenkirchen, Hannover und Würzburg. Da der Zentralhub an seine Kapazitätsgrenzen stößt, prüft VTL den Aufbau eines weiteren Umschlaglagers im Osten, etwa im Raum Leipzig. Überhaupt ist das Netzwerk auf Zuwachs aus. »Wir sind zwar schon engmaschig, doch je engmaschiger wir sind, desto interessanter sind wir«, sagt Geschäftsführer Jäschke. Als Beispiel führt er an, dass es von Vorteil sei, wenn etwa der Nachlauf nur 30 statt 60 Kilometer umfasse. Das Jahr 2010 ist gut für die Kooperation angefallen. Bis Oktober wickelte sie mit 1,04 Millionen

Sendungen 15,3 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres ab. Der Umsatz stieg ebenfalls in dieser Größenordnung. Auffällig ist, dass die Tonnage in noch stärkerem Maße – um 23,8 Prozent – gewachsen ist. Die Erklärung: Da die Partner im Aufschwung Schwierigkeiten hatten, Laderaum einzukaufen, führten sie verstärkt auch Teilpartien dem VTL-Netz zu. »Vieles spricht dafür, dass 2010 das beste Jahr in unserer Geschichte wird«, sagt Jäschke. Die Zuwächse sind auch deshalb bemerkenswert, weil die Werte im Vergleichsjahr 2009 nicht eingebrochen sind. VTL sieht sich sogar als Profiteur der Krise. Es gab ein moderates Wachstum um 0,7 Prozent auf 1,07 Millionen Sendungen. Die Partner haben teilweise unprofitable Direktverkehre eingestellt und die Sendungen stattdessen in das Hub- und Spoke-System eingespeist.

DER STUDIENGANG

Der Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Hochschule Heilbronn feiert im nächsten Jahr seinen 40. Geburtstag. Er ist damit einer der ältesten Studiengänge, die sich mit der Logistik in wissenschaftlicher und zugleich praxisorientierter Art und Weise im deutschsprachigen Raum beschäftigen. Highlights im Jubiläumsjahr sind eine Veranstaltung mit der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) im März, bei der Prof. Heinz Hautzinger, Leiter des Instituts für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT), in den Ruhestand verabschiedet wird, der Auftritt auf der Fachmesse transport logistic in München und eine Festveranstaltung im November.



Zehn Kooperationspartner unterstützen das Projekt Emissionsberechnung von Beginn an. Einer davon ist die Spedition Häberle aus Schwäbisch Gmünd (rechts).