

Grüne Philosophie auch für schwere Lasten

Besonders in der Transportwirtschaft bedeutet mehr Gewicht mehr Kraftstoffverbrauch und höhere Umweltbelastung. Das stellt gerade für Schwertransport-Dienstleister eine besondere Herausforderung dar. Bleibt hier noch genügend Spielraum, um über „Green Logistics“ nachzudenken?

„Unsere Unternehmensgruppe mit zehn Niederlassungen in Deutschland und landeseigenen Niederlassungen in Osteuropa verbraucht jährlich etwa zehn Mio. Liter Diesel. Grund genug, sich aus ökologischen und ökonomischen Gründen mit diesem Thema auseinanderzusetzen“, gibt Holger Dechant aus der Holding Geschäftsleitung im Hause Universal Transport mit Haupt-

sitz in Paderborn, zu bedenken. Zumal bei Transportgütern jenseits eines 100 Tonnen Gesamtgewichts bis zu drei- bis viermal mehr Diesel benötigt werde als bei konventionellen LKW. „Das setzt voraus, dass der eigene, aber auch der Fuhrpark der eingesetzten Subunternehmer, immer auf dem neuesten Stand der Technik ist“, so Dechant weiter, der demnächst, durch Aushändigung



der begehrten Umweltzertifizierung, die „grüne Philosophie“ des Unternehmens auch schwarz auf weiß hat. Mittlerweile verlangten viele Kunden aus Imagegründen und eigenem verantwortungsvollen Engagement von ihren Speditionsdienstleistern vorbildliches und nachhaltiges Handeln. Doch es ist weit mehr möglich:

Auch der LKW-Fahrer kann durch eine vorausschauende Fahrweise Kraftstoff sparen. „Durch die Teilnahme unserer Fahrer an externen Schulungen haben wir es geschafft, Treibstoffkosten zu sparen. Davon profitieren auch unsere Mitarbeiter. Da die Fahrzeuge nicht wie im konventionellen Verkehr vergleichbar sind, bewerten wir den Verbrauch der einzelnen Fahrzeuggruppen wie Tieflader, Tiefbetten und Nachläufer und vergeben an das jeweilige Team eine entsprechende Prämie“, beschreibt Holger Dechant.

Ein weiterer Baustein auf dem Weg zu mehr ökologischer Verantwortung ist der Einsatz von alternativen Verkehrsträgern. Ein Beispiel: Universal Transport liefert Windkraftanlagen nicht nur deutschlandweit aus, sondern nach Litauen, Polen oder Rumänien und bald auch in die Ukraine. Da diese Anlagen immer größer und die Entfernungen weiter werden, setzt man verstärkt auf Binnenschiffe oder die Schiene. „Leider werden wir in unseren Vorhaben, auf Alternativen zu setzen, häufig zurückgeworfen und oft gezwungen, beträchtliche Umwege zu fahren, weil bestimmte Straßen so marode sind, dass diese die Belastung unserer Schwertransporte nicht aushalten. Für den Transport eines Maschinenhauses einer Windkraftanlage aus dem Großraum Siegen wurden z.B. 600 Umwegkilometer zurückgelegt. Es klingt ein wenig widersinnig, so befördert man Bauteile für Anlagen im Bereich erneuerbare Energien, muss aber aufgrund der schlechten Infrastruktur in Deutschland eine Transportstrecke von 950 statt 350 Kilometer in Kauf nehmen und das über drei Nächte und einem weitaus höheren Schadstoffausstoß. Hier ist jeder Schwerlastspediteur machtlos“, so Dechant.

Wenn das Zusammenspiel von Ökologie und Ökonomie nicht funktioniert

Auch hinsichtlich der gesetzlichen Richtlinien sei eine immer stärkere Unflexibilität festzustellen. Während momentan der Transport eines großen Mähreschers inklusive Schneidwerk noch mit einem LKW erfolgen könne, seien die künftigen Gesetze aus ökologischer und ökonomischer Sicht kritisch zu sehen. Holger Dechant: „Zwar ist dieser LKW länger als ein „normaler“, aber kürzer als der Gigaliner, der zurzeit in den Schlagzeilen steht. Sollte diese Transportmöglichkeit zukünftig nicht mehr gestattet sein, wird man den Mährescher mit einem und das notwendige Schneidwerk mit einem zweiten LKW befördern.“ Konsequenz: Es wird fast doppelt zu viel Treibstoff verbraucht. Spätestens hier sieht man, dass trotz guten Willens das Zusammenspiel von Ökologie und Ökonomie nicht funktioniert. Letztendlich gewinnen weder der Verlager, der höhere Frachtkosten in Kauf nehmen muss, noch der Spediteur. Dieser hat höhere Produktionskosten aufgrund des teureren Equipments, das er nicht komplett nutzen kann. Dennoch bleibt der Schwertransport-Dienstleister seiner Linie treu. Die Investition

in eine Fernwärmanlage zum Beheizen der Bürogebäude am Hauptsitz ist ein weiteres Beispiel für die Umsetzung der „grünen Philosophie“. Hier setzt man auf regionale Wertschöpfung. In einer nahegelegenen Biogasanlage wird das Naturgas gewonnen, das in einem angeschlossenen Blockheizkraftwerk verbrannt wird. Die dabei anfallende Wärme wird zum Heizen bereit gestellt. Durch diese Maßnahme wird die CO₂-Bilanz deutlich verbessert und das kommt der Umwelt zugute.

„Das Thema ist uns wichtig, wird sind jedoch aufgrund von gesetzlichen Vorgaben und unglücklichen Rahmenbedingungen nicht immer in der Lage, in Sachen Ökologie noch mehr zu tun“, gibt Dechant zu bedenken. ■

KONTEXT

Hauptsitz des 1953 gegründeten Unternehmens Universal Transport, Marktführer im Bereich Großraum- und Schwertransporte, ist Paderborn. Insgesamt gibt es zehn Niederlassungen in Deutschland sowie sieben weitere in Osteuropa. Zusätzlich wird eine Niederlassung im australischen Brisbane betrieben. Die Mitarbeiterzahl liegt bei 500, der Umsatz in 2011 bei 110 Mio Euro. Universal Transport sieht sich als „Architekt für den Schwertransport“. Neben dem reinen Transport werden auch alle anderen Dienstleistungen, wie z.B. die Verpackung und Verschiffung etc. angeboten. Auch ist die Organisation von logistischen Schwerlastgütern weltweit möglich.