

GREEN LOGISTICS

AUS DER SICHT EINES

SCHWERLASTSPEDITEURS

FOTOS: UNIVERSAL TRANSPORT



Ständige Gedanken

Abmessungen und Gewichte von Transportgütern nehmen heutzutage mehr und mehr zu. Was also tun Spediteure, die sich täglich um die Organisation von Großraum- und Schwertransporten kümmern? Denkt man hier auch über „Green Logistics“ nach? „Selbstverständlich ist dies auch ein großes Thema bei dem Schwerlastspediteur Universal Transport mit Hauptsitz in Paderborn,“ berichtet Holger Dechant, Mitglied der Holding-Geschäftsleitung. Schließlich verbraucht die Universal Transport Gruppe, mit zehn Niederlassungen in Deutschland als auch landeseigenen Niederlassungen in Osteuropa, jährlich ca. 10 Mio. Liter Diesel. Grund genug, sich aus ökologischen und ökonomischen Gründen ständig Gedanken zu machen. Zumal bei Transportgütern jenseits der 100 to. Gesamtgewicht bis zu drei bis vierfach mehr Diesel benötigt wird als bei konventionellen LKW. Das setzt somit als erstes voraus, dass der eigene, aber auch der Fuhrpark der eingesetzten

Subunternehmer, immer auf dem neuesten Stand ist. Viele Kunden fordern außerdem von ihren Speditionsdienstleistern eine „weiße Weste“ in diesem Segment. Zum einen im Hinblick der eigenen Interessen wie der Außendarstel-

lung (letztendlich befördert der Dienstleister die Industriegüter zu deren Kunden) als auch um den eigenen Auflagen gem. Umweltzertifizierung gerecht zu werden.

Als erstes ist natürlich der Berufskraftfahrer gefordert, wenig Kraftstoff während seiner Tour zu verbrauchen. Viele Berufskraftfahrer sind in den Reihen von Universal Transport schon sehr erfolgreich (z.B. durch vorausschauendes Fahren). Doch mit externen Schulungen gelingt es dem Unternehmen immer wieder, den einen oder anderen Liter Diesel zu sparen. Die erlangten finanziellen Vorteile werden zu einem festen Anteil an die Berufskraftfahrer weitergegeben. Dieses gestaltet sich natürlich in einer Schwerlastspedition als äußerst schwierig, da die Fahrzeuge nicht wie im konventionellen Verkehr vergleichbar sind. Somit werden die einzelnen Fahrzeuggruppen bewertet (z.B. Tieflader, Tiefbetten, Nachläufer usw.). Die entsprechende Prämie erhält also immer auch nur ein gesamtes Fahrer - Team.

Seit vielen Jahren befördert Universal Transport komplette Windkraftanlagen nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa. Da diese Anlagen immer größer werden und die Entfernungsdistancen sich ständig verlängern, setzt man oftmals neben dem LKW auch andere Alternativen ein. Hier sieht man sich als „Schwerlastspediteur“; Ein Mosaikstein zur Erreichung optimaler Ressourcen ist der Einsatz von anderen Verkehrsträgern. Nach dem Motto „Transportgut ist

wie Wasser - es sucht immer den besten und günstigsten Weg" werden immer häufiger, auch in Deutschland, Binnenschiffe oder auch schon einmal der Verkehrsträger „Schiene" eingesetzt. Leider sind aber auch moderne Unternehmen beim Einsatz von Alternativen die Hände gebunden! Das marode Straßennetz in Deutschland lässt es oftmals nicht zu, den direkten Weg zu wählen. So muss zum Beispiel ein Maschinenhaus einer Windkraftanlage aus dem Großraum Siegen ca. 600 (!) Umwegkilometer zurücklegen, da das deutsche Straßennetz die Belastung der Gewichte nicht verkraftet. Zwar befördert man Teile für erneuerbaren Energie, aber es wird eine Transportstrecke von 950 km statt 350 km gefahren. Und das über drei Nächte und einem weitaus höheren Schadstoffausstoß. Hier ist jeder Schwerlastspediteur „machtlos".

Auch die politischen Richtlinien werden immer unflexibler. Ein klassisches Beispiel: Mähdrescher inkl. Schneidwerk. Momentan gibt es noch die Möglichkeit, diese Kombination mit einem LKW zu transportieren. Zwar ist dieser LKW dann länger als ein „normaler" LKW (allerdings immer noch kürzer als der Giga-Liner, welcher zurzeit in den Schlagzeilen steht). Sollte es also zukünftig aus politischen Gründen nicht mehr gestattet werden Schneidwerk und Mähdrescher mit einem LKW zu befördern, wird man aufgrund gesetzlicher Bestimmungen zwei LKW einsetzen müssen. Somit wird natürlich doppelt so viel Treibstoff verbraucht. Spätestens hier sieht man, dass

trotz gutem Willen sowie ausgeprägter Technik oftmals das Zusammenspiel zwischen Ökologie und Ökonomie nicht von den eigentlichen Beteiligten gelenkt wird. Die Rahmenbedingungen in dieser Nische werden häufig von anderen Organen beeinflusst. Denn letztendlich gewinnt weder der Verlager, der nun höhere Frachtkosten in Kauf nehmen muss, noch der Spediteur. Denn dieser hat höhere Produktionskosten aufgrund des teuren Equipments, welches dann nicht komplett ausgenutzt wird.

Einen Lichtblick in Hinsicht Umweltschutz konnte Universal Transport noch in 2012 setzen. Im November hieß es bei Universal Transport auf dem Gelände „Vorsicht Baustelle!". Seit diesem Zeitpunkt und genau richtig zum Winterbeginn werden die Bürogebäude nun mittels Fernwärme beheizt. Dabei setzt man auf die regionale Wertschöpfung. In einer nahegelegenen Biogasanlage wird das Naturgas gewonnen, welches in einem angeschlossenen Blockheizkraftwerk verbrannt wird. Die dabei anfallende Wärme wird dann zur Verfügung gestellt. Ein ganz klarer Vorteil ist natürlich, dass durch diese Maßnahme die CO²-Bilanz deutlich verbessert wird, was der Umwelt zugutekommt.

Es wird also deutlich, dass auch in der Nische Schwerlasttransporte beim Paderborner Unternehmen Universal Transport einiges im Sinne „Greens Logistics" getan und investiert wird. Es gibt aber immer noch Probleme und Schwierigkeiten, bei denen die Unternehmen machtlos sind.

