

Foto: dpa

Grüne Lösungen für schwarze Zahlen

Universität St. Gallen und DKV prämiieren nachhaltige Transportkonzepte

Von Prof. Wolfgang Stölzle und Ulrike Lukas

Angesichts des stark steigenden Aufkommens im Güterverkehr sieht sich gerade der Straßengütertransport dem Vorurteil ausgesetzt, die Umwelt zu schädigen und damit die Gesellschaft über Gebühr zu belasten. Der „Eco Performance Award" der Universität St. Gallen und des DKV Euro Service soll hervorragende Konzepte belohnen, die Mensch und Umwelt schonen, aber gleichzeitig ökonomisch sind.

Nachhaltigkeit – kaum ein anderer Begriff wird derzeit in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft so häufig bemüht und diskutiert. Er bezeichnet den allgemeinen Anspruch, dass es höchste Zeit für effektiven Umweltschutz im Einklang mit wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Belangen ist. Vor diesem Hintergrund und insbesondere angesichts steigender Transportaufkommen spielt Nachhaltigkeit auch in der Transportwirtschaft eine zunehmend gewichtigere Rolle.

Unternehmen des Straßengüterverkehrs, die ihre hochwertigen Transportleistungen mit ebenso guten Umweltbilanz-Werten wie auch einer hohen gesellschaftlichen Sozialverträglichkeit vereinen, setzen für die Zukunft sicher aufs richtige Pferd, wenn sie sich jetzt dem Thema Nachhaltigkeit widmen und aktiv für sich vermarkten.

In der gesamten „Nachhaltigkeitsdebatte" könnte man den Eindruck gewinnen, als habe eine neue unternehmerische Qualität in die Wirtschaft Einzug gehalten. Dabei gehört in der Transportwirtschaft gerade das, was heute unter Nachhaltigkeitskonzepten verstanden wird, längst mit zu den grundlegenden Überlegungen bei unternehmerischen Entscheidungen. Bereits sehr lange versuchen Unternehmen des Straßengüterverkehrs zum Beispiel mit intelligenten Planungs- und Dispositions-Tools Leerfahrten so gut es geht zu vermeiden und telematikgestützt auf der optimalen Route zu fahren. Und auch die Prozessoptimierung mit den Verladern hat zum Ziel, günstiger sowie Material, und Ressourcen schonend zu transportieren. Des Weiteren war und ist es schon seit jeher eines der obersten Anliegen der Lkw- oder Reifenhersteller, Transporttechnologien im Hinblick auf verbesserte Verbrauchswerte zu optimieren.

Auch führende Dienstleistungsanbieter haben die Notwendigkeit erkannt und reagieren, mit neuen Angeboten, die die Unternehmen des Straßengüterverkehrs in Sachen Nachhaltigkeit unterstützten. Der DKV Euro Service beispielsweise, der zirka 80 000 Kunden in ganz Europa mit Unterwegsversorgungspaketen und Dienstleistungen bedient, hat seine Angebotspalette in Sachen Nachhaltigkeit kräftig erweitert. So wird beim „Eco Profi" in Kürze der Fahrer ermittelt, der mit seinem Fahrzeug am wirtschaftlichsten unterwegs ist.

Es liegt in der Natur der Leistungserstellung im Straßengüterverkehr, dass bei all diesen Bemühungen ökonomische und ökologische Ziele ineinander greifen und sich kaum widersprechen. Kommen allerdings soziale und gesellschaftliche Ziele hinzu, sieht dies zumeist anders aus. Straßengüterverkehr gilt trotz all seiner Kosten- und Flexibilitätsvorteile allgemein als umweltschädigend und als gesellschaftliche Herausforderung.

Damit trägt die aktuelle Diskussion zum Thema Nachhaltigkeit im Straßengüterverkehr verstärkt dazu bei, all die von den Unternehmen ergriffenen Maßnahmen systematisch zu erfassen und in ihrer Gesamtheit als Eco Performance abzuwägen. Dazu gehören im Sinne der Nachhaltigkeit die ökonomische, die soziale und die ökologische Dimension.

Eine Transportdienstleistung im Straßengüterverkehr ist ökonomisch, wenn sie dazu beiträgt, Menschen dauerhaft kostengünstig und qualitativ hochwertig mit Waren zu versorgen. Der soziale/gesellschaftliche Aspekt beschreibt, inwieweit diese Transportdienstleistung nicht auf Kosten von Mitarbeitern und Gesellschaft erbracht wird. Die ökologische Dimension schließlich beschreibt die Umweltverträglichkeit der Transportdienstleistung.



Gesucht werden besonders umweltverträgliche Transportleistungen.

Das Konzept der Eco Performance beschreibt also ein dreidimensionales Set von Beurteilungskriterien, das Eckwerte dafür bietet, ob ein Unternehmen mittels konkreter Maßnahmen und spezifischer Projektinitiativen Nachhaltigkeitsgrundsätze befolgt oder nicht. Vor dem Hintergrund dieser Idee war es ein logischer Schritt, die Eco Performance in den Unternehmen in einem Wettbewerb abzufragen, um eine herausragende Leistung als vorbildlich für andere Unternehmen der Branche herauszustellen. Dieses Ziel verfolgt der Eco Performance Award, den die Universität St. Gallen und der DKV Euro Service gemeinsam ins Leben gerufen haben.

Ein geeigneter Werkzeugkasten zur Beurteilung der Eco Performance wird zurzeit am Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen entwickelt, der im Rahmen des Eco Performance Awards erstmals zum Einsatz kommen wird. Denn der Preis als das eindeutigste Regulativ der Marktwirtschaft kann hier nicht allein das Maß der Dinge sein. Dennoch lassen sich beispielhaft verschiedene Bereiche identifizieren, in denen gerade Unternehmen des Straßengüterverkehrs ihre Nachhaltigkeit steigern können, um so ökonomisch, ökologisch und gesellschaftlich im „grünen Bereich" zu bleiben.

■ **Euro-5-Technik:** Wer Fahrzeuge einsetzt, die die Euro-5-Norm erfüllen, spart erheblich bei der streckenbezogenen Maut in Deutschland. Zwei Cent weniger pro Mautkilometer stehen im Schnitt 3000 bis 4000 EUR Aufpreis für die Euro-5-Technik gegenüber. Als Faustregel gilt: Unternehmen, die mehr als 50 Prozent ihrer Kilometerleistung auf der Autobahn zurücklegen, sollten auf jeden Fall auf die umweltfreundliche Euro-5-Technik setzen. Neben den Einsparungen bei der Maut sind die Motoren, die diese Norm erfüllen, in der Regel auch sparsamer. Werden bei einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung im innerdeutschen Verkehr etwa 80 Prozent der Strecke auf der Autobahn zurückgelegt, sind das 160 000 km. Bei 2 Cent Einsparung pro Mautkilometer summiert sich das bereits im ersten Einsatzjahr des Euro-5-Lkw auf über 3000 EUR.

> Der Preis einer Transportdienstleistung kann nicht das Maß der Dinge sein

■ **Nutzen von Frachtenbörsen:** Jeder Euro, der mit zusätzlicher Fracht verdient wird, die in der Grundkalkulation nicht eingeplant war, wirkt sich positiv auf die Eco-Performance aus. Ladung aus der Frachtenbörse beschert zusätzliche Einnahmen ohne aufwendige Akquise und verringert den höchst unwirtschaftlichen Leertransport. Zudem trägt der Frachtenbörsennutzer dazu bei, dass extrem unwirtschaftliche Dienstleistungen (etwa Zustellung durch Direktkurier) vermieden werden. Nach Erkenntnissen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) ist durchschnittlich noch immer jeder fünfte Kilometer, den ein Lkw zurücklegt, Bestandteil einer Leerfahrt.

> Es geht um die ökonomische, die ökologische und die soziale Dimension

Da zurzeit eine Vielzahl an Frachtenbörsen Ladungen und Ladeflächen anbieten, lässt sich hier so mancher Zusatzauftrag platzieren oder ausführen. Auch wenn Kritiker anmerken, dass viele Versender Frachtenbörsen bewusst nutzen, um die Frachtraten zu drücken, ergeben sich im Einzelfall dennoch Vorteile für beide Seiten. Denn die Frachtenbörse ist ja immer eine zusätzliche Auslastungsmöglichkeit zum bestehenden Auftrag.

■ **Wirtschaftliche Fahrweise:** Eco-Trainings, die Lkw-Hersteller oder auch unabhängige Schulungsinstitute anbieten, belegen eindrucksvoll, dass auch echte Profis am Lkw-Steuer teilweise noch gewaltig dazulernen können, wenn sie sich ernsthaft auf ein Eco-Training einlassen und die Tipps der Trainer beherrschen. Nicht selten sind Dieseleinsparungen zwischen 5 und 10 Prozent möglich, was auf ein Betriebsjahr gerechnet eine erstaunlich hohe Summe pro Fahrzeug und Fahrer ergibt.

Bei den am Markt angebotenen Eco-Trainings gehen die durchführenden Institute davon aus, dass ein durchschnittlicher Fahrer, sofern er alles im Eco-Training Erlernte beherzigt, bis zu 3 l Diesel pro 100 km einsparen kann. Für einen ebenfalls durchschnittlich eingesetzten Lkw bedeutet dies, dass er (bei 2 l Einsparung pro 100 km und etwa 800 km pro Arbeitstag) pro Jahr gut 3000 l Diesel weniger verbrauchen könnte. Hinzu kommt natürlich auch noch Einsparpotenzial durch geringeren Verschleiß. Genau in diese Richtung geht auch der bereits erwähnte Wirtschaftlichkeitswettbewerb DKV Eco Profi.

■ **Telematik für optimales Routing:** Die Verkehrsadern Europas werden immer stärker frequentiert, besonders in Zeiten des Aufschwungs wie in den vergangenen beiden Jahren, ist das Transportaufkommen auf der Straße noch rasanter gestiegen als in frühen Prognosen vorhergesagt. Regelstaus und Dauerüberlastungen sind ebenso die Folge wie häufigere Unfälle, die für zusätzliche Engpässe und Blockaden sorgen. Und nach wie vor sind staubedingte Standzeiten und Verzögerungen der wirtschaftliche Worst Case für Transportunternehmen. Telematische Lösungen können hier wirksam dabei helfen, neuralgische Punkte im Verkehrssystem bereits bei der Routenplanung zu berücksichtigen. Wer dennoch auf den Stau zufährt, kann mit der heutigen Navigationstechnik sehr schnell und präzise ausweichen.

■ **Fuhrpark mit eigenen Fahrern:** Während noch vor wenigen Jahren Outsourcing als Allheilmittel galt, um wettbewerbsfähig zu bleiben, wurde schnell der Preis zum einzigen Argument, wobei die eingesetzte Technik und auch die eingesetzten Fahrer eine untergeordnete Rolle spielten. Inzwischen scheint angesichts immer knapper werdender Kapazitäten in der Branche wieder eine Rückbesinnung stattzufinden. Viele Unternehmen investieren wieder in eigene Fuhrparks und beschäftigen fest angestellte Fahrer, da sie durch den direkten Zugriff auf eigene Kapazitäten eine deutlich bessere Dienstleistungsqualität anbieten können.

Fahrer als „Aushängeschilder" des Unternehmens beim Kunden steigen kontinuierlich in ihrer Wertschätzung als Mitarbeiter, sind aber angesichts massiver Image-Probleme des Berufsbildes (Fern-) Fahrer immer schwerer zu bekommen. Nur wer aktuelle Technik einsetzt und attraktive Arbeitsplätze schafft, die Weiterbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten bieten, wird langfristig auf ein verlässliches Team setzen können.

Diese und weitere Maßnahmenbeispiele lassen eine erste Beurteilung der individuellen Eco-Performance zu. Ist ein Unternehmen nachweislich mittels verschiedener konkreter Maßnahmen in allen Nachhaltigkeitsbereichen aktiv, ist dies bereits ein deutlicher Hinweis darauf, dass die Strategie des Unternehmens auf Nachhaltigkeit ausgelegt ist.

Genau hier setzt der Wettbewerb an, den die Universität St. Gallen und der DKV Euro Service ins Leben gerufen haben. Wie in anderen Wirtschaftszweigen wird es auch in der Transportwirtschaft darauf ankommen, durch ein Besinnen auf Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit, soziale Belange und ökologisches Bewusstsein in harmonischen Einklang zu bringen.

Der vom Eco Performance Award verfolgte Grundgedanke besteht somit darin, dass letztlich nur solche Unternehmen des gewerblichen Straßengüter- und Werkverkehrs nachhaltig im Wettbewerb bestehen können, die

- eine qualitativ hochwertige Logistik- und Transportdienstleistung erbringen
- eine signifikante Kosteneffizienz im operativen Bereich realisieren
- auf Umweltverträglichkeit ihrer Service-Leistungen und Lösungsangebote achten und
- die sozialen Belange ihrer Mitarbeiter und der Gesellschaft berücksichtigen.

Ein zugegebenermaßen hoher, nicht immer leicht zu erfüllender Anspruch. DVZ 16.8.2007 *(la)*

HINTERGRUND

Kontaktadressen

Die Teilnahmebedingungen sowie die Bewerbungsunterlagen sind erhältlich bei der Universität St. Gallen, Lehrstuhl für Logistikmanagement, Herrn Christoph Tyssen, Dufourstraße 40 a, CH-9000 St. Gallen, per Fax unter 0041-71-2247315 oder per E-Mail: eco_performance@unisg.ch. Weitere Informationen gibt es zudem im Internet. DVZ 16.8.2007 *(la)*

www.logistik.unisg.ch/eco_performance_award

Prof. Wolfgang Stölzle ist Leiter des Lehrstuhls für Logistikmanagement an der Universität St. Gallen. Ulrike Lukas ist Marketing-Chefin bei DKV Euro Service. Kontakt über **lauenroth@dvz.de**