

In dieser Ausgabe

Beobachter Fraunhofer-Forscher ergründen die grüne Seele der Logistikbranche. Dabei stoßen sie auf interessante Erkenntnisse. Die größte Gruppe unter den Grünen ist die der Beobachter. Sie weisen Aktivitäten nach, die unter den Standards liegen. **Seite 7**

CO₂-Fußabdruck Wie viel Treibhausgasemissionen verursacht wer? Eine Antwort darauf fällt in einem Speditionsverbund besonders schwer. Die VTL Vernetzte Transport-Logistik hat es trotzdem geschafft und mit einer Gruppe von Referenzpartnern einen CO₂-Fußabdruck erstellt. **Seite 12,13**

E-Mobilität UPS hat es versucht und in einem 7,5-Tonner den Dieselmotor gegen einen Akku getauscht. Gut, der Proband kann nun eine halbe t weniger Ladung aufnehmen und nicht so weit fahren. Dennoch hat das Experiment für UPS etwas Gutes. **Seite 14**

Lohn der Arbeit Die Gewinnerkonzepte des diesjährigen Eco Performance Awards zeigen eines: „Grün“, das ist ein Mix völlig unterschiedlicher Maßnahmen. Dazu gehört E-Mobilität, perfektes Routing und regenerative Energie. **Seite 16**

Richtig rechnen für Transporteure

Der Entwurf für einen europäischen Standard zur Ermittlung von Treibhausgasemissionen liegt vor.

Von Stephan Ruppert

Es gibt sie, die rein ideologisch getriebenen Logistiker, die ihre Umweltaspekte zugunsten kommender Generationen deklarieren und optimieren. Doch sie bilden eher die Ausnahme. Nichtsdestotrotz haben Transporteure in den vergangenen Jahren nach und nach damit begonnen, die Auswirkungen ihrer Dienstleistungen auf die Umwelt zu messen und zu bilanzieren. Ihre Motivation ziehen sie zum einen aus den künftigen gesetzlichen Regulierungen, auf die sie sich vorbereiten müssen, zum anderen aus Marketingaspekten, um die Qualität der eigenen Produkte hinsichtlich einer Ressourcenschonung darzulegen.

Um sich diesen Aufgaben zu stellen, haben Unternehmen Umweltmanagementsysteme nach der interna-

tionalen Norm Iso 14001 eingeführt. Mit Hilfe dieser können sie Umweltaspekte identifizieren und ihre Ökobilanz nach der Norm Iso 14040 erstellen, um den Carbon Footprint einzelner Produkte oder Dienstleistungen zu ermitteln. Auf diese Weise lässt sich fast jeder Prozess im Unternehmen analysieren und bilanzieren. Darüber hinaus müssen natürlich auch beauftragte Unternehmen in die Rechnung mit einbezogen werden, da diese bei der Ermittlung des Product Carbon Footprint nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Und genau an dieser Stelle ergibt sich für klein- und mittelständische Transportunternehmen ein fast unlösbares Problem. Die speziellen Qualifikationen zur Ermittlung und Deklaration von Treibhausgasemissionen sind in den allermeisten Unternehmen schlichtweg nicht vorhan-

den. Viele Unternehmen fühlen sich überfordert, da auch ihre bestehenden Transportmanagementsysteme oft keine einfache zu nutzende Lösung anbieten.

Undurchsichtige Verfahren. Das Problem hat sich mit der Zeit verschärft. Längst akzeptieren die Datenempfänger – darunter Kunden und Verlager – nicht mehr jedes Verfahren. Einfach mal ein paar Liter Diesel mit einem Faktor aus dem Internet multiplizieren, genügt schon lange nicht mehr. Zu viele Fragen bleiben dabei unbeantwortet: Wurde die Vorkette für die Herstellung von Treibstoffen berücksichtigt? Welcher Emissionsfaktor wurde zur Umrechnung verwendet? Wer schon einmal die Stichwörter „Emissionsfaktor CO₂ Diesel“ in eine Internet-Suchmaschine eingegeben hat, findet gut ein Dutzend unterschiedlicher

Werte aus durchaus seriösen Quellen und keine ist falsch.

Es werden lediglich sehr unterschiedliche Annahmen getroffen, wenn es zum Beispiel darum geht, nur CO₂ oder auch weitere Treibhausgase abzubilden. Ganz undurchsichtig wird es, wenn man den Emissionsfaktor für eine Kilowattstunde Strom benötigt, um beispielsweise einen Gütertransport mit der Bahn zu bewerten. Spätestens an dieser Stelle steigen die meisten aus und suchen Unterstützung bei Instituten oder Unternehmensberatungen.

Die Problematik wurde im Jahr 2008 auch in Frankreich von der französischen Agentur für Umwelt und Energiemanagement ADEME erkannt. Nachdem sie dort im Rahmen eines Feldversuchs 50 Transportunterneh-

■ Fortsetzung Seite 2



Transport mit Zukunft!

„Mein Truck&Cargo®. Mein Umweltkonzept.“

Von Natur aus wirksam: Mit TC Truck & Cargo®, dem Marktführer unter den Fracht- und Laderaumbörsen in Europa, finden Sie täglich bis zu 300.000 internationale Fracht- und Laderaumangebote – so vermeiden Sie Leerfahrten und damit unnötige Umweltbelastungen! Testen Sie uns und bald werden auch Sie sagen: „Mein TimoCom. Mein Vorteil.“

Mehr Informationen unter www.timocom.com oder telefonisch unter 008000 8466266 (kostenlose Service-Hotline über das Festnetz).



EDITORIAL



Beobachter aus gutem Grund

Claus Grimm
Fachredakteur für Umwelt

Sobald Namen in Ranglisten und Indizes ins Spiel kommen, schaut jeder hin und vergleicht: Wo stehen die, wo stehe ich? Das wird im Fall des Fraunhofer-Nachhaltigkeitsindex auf Seite 7 nicht anders sein. Da ist von einer Gruppe die Rede, die sich in ihren Nachhaltigkeitsanstrengungen lediglich auf Beobachterstatus bewegt. „Sie weisen Aktivitäten nach, die sich unter den Standards befinden“ schreibt der Autor und nennt die Namen bekannter Mittelständler. Obwohl die Wissenschaftler mit dem Index keinen Malus verbinden wollen, hinterlassen sie mit dieser Einteilung dennoch einen unangenehmen Nachgeschmack.

Dass der überwiegende Teil der Mittelständler in Transport und Logistik noch auf der Beobachterposition verharrt, hat doch seine nachvollziehbaren Gründe. Welche das sind, beschreiben das Supply Chain Management Institute und die Consulter von Logica in ihrer neuen Untersuchung „Excellence in Supply Chain Sustainability“. Danach hat die Logistikbranche in ihren Nachhaltigkeitsanstrengungen ein besonders schweres Paket zu tragen. Will diese Branche nachhaltiger wirtschaften, muss sie überdurchschnittlich viel in neue Technik wie Lkw und energieeffiziente Logistikkäfer investieren. Und tun sie es dennoch, nimmt sie die Öffentlichkeit trotzdem als stinkendes Verkehrshindernis wahr, ohne auch nur zu ahnen, welchen Mehrwert die Logistik dem Konsumartikel bietet.

Noch immer erscheint vielen Mittelständlern unklar, wie ihnen nachhaltigeres Wirtschaften in Zukunft nützen könnte, auch ein Ergebnis der Untersuchung von SMI und Logica. Und legt man dann noch in die Schale, dass Auftraggeber ein Nachhaltigkeitsengagement zwar verlangen, dieses aber nicht honorieren, dann ist es doch verständlich, wenn Firmenchefs die Sache erst einmal „beobachten“.

DVZ 24.5.2011
grimm@dvz.de

Fortsetzung von Seite 1



Neue Norm

Pragmatischer Ansatz mit Freiheitsgraden bei der Berechnung von Treibhausgasemissionen.

men aufforderte, auf den Frachtpapieren die für deren erbrachte Transportdienstleistung emittierte CO₂-Menge auszuweisen, wurde rasch klar, dass die Werte der Unternehmen nicht vergleichbar waren. Denn die Annahmen, mit denen die Unternehmen diese berechnet hatten, waren zum Teil grundsätzlich verschieden.

In der Folge forderte man das Europäische Komitee für Normung (CEN) auf, eine europäische Norm zur „Ermittlung von Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen im Zusam-

menhang mit Transportdienstleistungen“ zu erarbeiten. Seit Ende März liegt nun ein erster Entwurf des CEN vor, welchen die nationalen europäischen Komitees wie auch das Deutsche Institut für Normung (DIN) in Berlin angefertigt haben.

Der Entwurf, dessen öffentliche Kommentarfrist noch bis zum Sommer läuft, bietet Antworten auf die wesentlichen Fragestellungen bei der Ermittlung von Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen. Der Normentwurf legt „Leitlinien, Allgemeine

STICHWORT

Einheitliche Berechnungsmethoden für viele Parteien

Der Entwurf einer europäischen Norm legt eine einheitliche Methode zur Berechnung und zur Deklaration von Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen fest. Er gilt für Transportdienstleistungen im Personen- und Güterverkehr, die zum Beispiel von ÖPNV- und Bahn-Unternehmen oder Expeditionen im Auftrag ihrer Kunden erbracht werden. Der Norm-Entwurf umfasst: Begriffe, Leitlinien, Berechnungsmethoden und -beispiele

sowie Festlegungen zur Deklaration. Er basiert auf einem pragmatischen und wissenschaftlich annehmbaren Ansatz, der die Lücke zwischen präzise und verständlich schließt, wodurch die Nutzung für einen breiten Anwenderkreis ermöglicht wird. Als Anwender dieses Norm-Entwurfs kommen Personen und Organisationen in Betracht, die als Basis für die Quantifizierung einer Transportdienstleistung auf ein normiertes Verfahren zurückgreifen möchten. (gm)

Grundsätze, Definitionen, Systemgrenzen, Berechnungsverfahren sowie Aufteilungsregeln (Allokation)“ fest und gibt Empfehlungen zu Daten, „mit dem Ziel, genormte, genaue, zuverlässige und überprüfbare Deklarationen zu fördern, in denen der Energieverbrauch und die Treibhausgasemissionen von Transportdienstleistungen quantitativ bestimmt werden“, so das erste Kapitel des Schriftstücks.

Die Norm versucht also, alle Fragen zu beantworten, um Energieverbräuche von Verkehrsträgern zu quantifizieren, Treibhausgase zu berechnen und zu deklarieren.

Umfassender Ansatz. Der Entwurf verfolgt dabei einen Well-To-Tank-Ansatz, der sowohl die Fahrzeugprozesse, sprich das eigentliche Verbrennen von Treibstoff, als auch die Energieprozesse wie Förderung, Anbau und Verteilung derselbigen berücksichtigt. Hingegen bleiben Umschlag, Lagerhaltung oder administrative Prozesse unbeachtet. Der Entwurf zielt demnach auf die reine Transportdienstleistung und das Bewegen von Gütern und Personen von einem Ort zu einem anderen. Auch beschränkt sich der Entwurf nicht nur auf die Ermittlung von CO₂, sondern beinhaltet in den Faktoren auch CO₂-Äquivalente wie zum Beispiel Methan oder Lachgas.

Die Berechnung nach dem aktuellen Entwurf bietet einen sehr pragmatischen Ansatz mit entsprechenden Freiheitsgraden. Das zentrale Problem der quantitativen Erfassung von Kraftstoffverbräuchen lässt sich über vier Ansätze lösen: Neben spezifischen Messwerten sind so auch fahrzeug- oder routenspezifische Durchschnittswerte, Flottenwerte sowie Vorgabewerte nutzbar. Die Vorgabewerte können aus Datenquellen stammen, die im Anhang des Entwurfs geführt sind. Als Beispiel sei hier das Handbuch für Emissionsfaktoren (HEBEA) genannt. Welches Fahrzeug er einsetzt, für das Verbrauchswerte ermittelt werden, legt der Nutzer der Norm fest und muss dieses entsprechend deklarieren. Für fahrzeugspezifische Werte kann er beispielsweise den Verbrauch und die Kilometerleistung eines Quartals heranziehen.

Überschaubare Mittel. Der vorgelegte Entwurf erlaubt es, mit überschaubaren Mitteln Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen zu deklarieren. Die wichtigsten Umrechnungsfaktoren sind vorgegeben und gelten für alle Anwender gleichermaßen. Die Ermittlung des Verbrauchs orientiert sich daran, welche Daten im Unternehmen tatsächlich verfügbar sind. Mit Hilfe von Vorgabewerten können auch fremde Transportdienstleistungen berechnet werden, zum Beispiel jene der Subunternehmer.

Letztendlich ist es nun die Aufgabe der Hersteller von Transportmanagement- und Tourenplanungssys-

temen, die Anforderungen der Norm in ihren Produkten umzusetzen und für die Nutzer verfügbar zu machen. Wenn die Norm Ende 2012 als finale Version vorliegt, sollte sich der Transportunternehmer nicht mehr mit dem Problem der Berechnung und Berichterstattung auseinandersetzen müssen, sondern sich ganz seinen ursprünglichen Aufgaben widmen können.

DVZ 24.5.2011 (gm)
www.nadl.din.de



Stephan Ruppert,
Mitglied der Expertengruppe beim Deutschen Institut für Normung (DIN e.V.) zur Erstellung der europäischen Norm DIN EN 16258.

Think pink!

GLOMB

Wir können mehr als nur Container und nur Deutschland!

Containertransporte
Großraumtransporte
Schwertransporte
deutsche Seehäfen
Westhäfen

von/nach Deutschland
von/nach Osteuropa

GCD Glomb Container Dienst GmbH
Wurster Straße 321
27580 Bremerhaven
Tel.: 0471-98281-0
e-mail: info@glomb.com
www.glomb.com

Inhalt

Normen Richtig rechnen für Transporte. Standard zur Ermittlung von Treibhausgasemissionen. **Seite 1,2**

CO₂-Bilanzierung Footprint wird zur Währung. Nachhaltigkeit in der Supply Chain – Pflicht und Chance. **Seite 3**

Intralogistik Schwarze Zahlen mit grüner Technik. Energiesparpotenziale beim Fördern, Lagern, Kommissionieren. **Seite 4**

Kraftstoffe Lübeck gibt Gas. Ostseehafen plant ein Terminal für umweltfreundlicheren Schiffskraftstoff. **Seite 5**

Immobilien Von Silber bis Platin, von Good bis Outstanding. Zertifizierungs-



standards für die Bewertung der Energieeffizienz von Gebäuden. **Seite 6**

Branchenbeobachtung Nachhaltig aus der Distanz. Die meisten Nachhaltigkeitsaktivisten in der Logistik sind noch Beobachter. **Seite 7**

Grünbuch Nachhaltig heißt enkeltauglich. Das Grünbuch der nachhaltigen Logistik von der BVL Österreich und Deutschland ist ein wichtiger Schritt in Richtung Umsetzung. **Seite 8, 9**

Energieeffizienz Eine Menge Maßnahmen auf Lager. In Logistikzentren schlummert noch eine Menge Energieeinsparpotenzial. **Seite 10**

Windkraft Kampf mit dem Kite. Der Wind soll den Öldurst der Schiffe löschen. **Seite 11**

CO₂-Fußabdruck Auf Spurensuche im Systemverkehrsnetz. Zum ersten Mal gibt es einen CO₂-Fußabdruck für ein Speditionsnetz. **Seite 12, 13**



E-Mobilität Mehr Akku vorn als Ladung hinten. UPS baut ein Zustellfahrzeug zum Elektrofahrzeug um. **Seite 14**

CO₂-Reporting Eine Million kleine CO₂-Bilanzen. Emissionsberechnung mit Hilfe einer Routingsoftware. **Seite 15**

Eco Performance Award Grüner durch Elektroantrieb und Solarstrom. Die Gewinnerkonzepte des Eco Performance Award. **Seite 16**

Autoren dieser Ausgabe
Eckhard-Herbert Arndt, Ralf Eschemann, Dr. Thomas Fleissner, Ruben Gotthardt, Gerald Gregori, Björn Helmke, Jens Kohagen, Prof. Dirk Lohre, Rudolf Muhlfinger, Alexander Nehm, Stephan Ruppert, Prof. Hartmut Zadek

Verantwortlicher Redakteur
Claus Grimm (gm)

Kontakt zu den Autoren
grimm@dvz.de

Illustrationen Titel/Seite 10: Nulens/Getty Images

Clever kombiniert ...

... und CO₂ gespart

Container per Binnenschiff, Bahn und LKW transportieren. Just-in-time und umweltfreundlich.

www.contargo.net · Freecall 0800 CONTARGO

CONTARGO
trimodal network