

Umweltschutz in der Logistik

UMWELTMANAGEMENT: Eine altbekannte Debatte erhält durch das medienwirksame Auftreten einer jungen Generation von Umweltaktivisten gerade neuen Schwung. *Verkehr* wollte daher wissen, wie es um das Thema Umweltmanagement in der österreichischen Transport- und Logistikbranche tatsächlich bestellt ist.



SHUTTERSTOCK.COM / ARCHIVEDE

VON ANJA KOSSIK

Wie stark ist „Grüne Logistik“ im österreichischen Transportwesen verankert? Was tun die Unternehmen der Branche dafür? Und wie weitreichend sind die Maßnahmen, die bereits implementiert wurden? Hört Umweltschutz bei der Wahl der Lkw-Flotte auf oder werden andere Unternehmensprozesse auch berücksichtigt? Mit diesen und vielen anderen Fragen hat sich die Int. Wochenzeitung *Verkehr* für diesen Beitrag auseinandergesetzt und sich dafür an einen Experten für Umweltmanagement bzw. für die Implementierung von Umweltmanagementsystemen in der Transport- und Logistikbranche gewandt. Ferdinand Koch, Senior Manager des Beratungsunternehmens Denkstatt, hat täglich mit der Umsetzung von geeigneten Maßnahmen und Prozessen in Logistikunternehmen zu tun und kennt sich bestens damit aus, was hierzulande als State of the Art gilt.

Neuer Fokus im Umweltmanagement

Ein Umweltmanagement, also die Summe der von der Unternehmensführung vorgegebenen Maßnahmen, die dem Schutz der Umwelt, des Klimas und der Einhaltung gesetzlich vorgegebener Rahmenbedingungen dienen, muss nicht nur erst prinzipiell eingeführt werden, sondern die Einhaltung und Umsetzung der notwendigen Schritte bedürfen nach ihrer Implementierung in der täglichen Praxis auch einer kontinuierlichen Überwachung. Dafür gibt es sogenannte Umweltmanagementsysteme (UMS), die nach der ISO-Norm 14001 zertifiziert werden und die auch einem externen Monitoring unterliegen. Dazu meint Ferdinand Koch: „Hier hat sich in den letzten fünf Jahren mit den neuen Standards in den Managementsystemen die Perspektive deutlich verändert. Die vor- und nachgelagerten Prozesse haben in den neuen Richtlinien einen größeren Stellenwert bekommen, als das

früher der Fall war. Außerdem muss das Top-Management eines Unternehmens jetzt viel enger in das Geschehen eingebunden werden. Und nicht zuletzt spielen auch Betrachtungen zum gesamten Lebenszyklus eines Produkts oder einer Dienstleistung eine wesentlich größere Rolle.“

UMS in der Logistik

Bei der Frage nach der Umsetzung von Umweltmanagementsystemen in der österreichischen Logistikbranche sieht der Experte einen Unterschied zwischen großen international tätigen Konzernen und lokalen Klein- und Mittelstandsbetrieben. Während große Unternehmen ihr System zumeist über die gesamte Organisation, also alle Standorte und Prozesse, flächendeckend ausgerollt haben und auch entsprechend überwachen, werden Maßnahmen im Bereich der KMU eher punktuell umgesetzt. Hier wird gut überlegt, für welche Unternehmensbereiche die Einführung eines UMS notwendig und sinnvoll

ist, um den Anforderungen von Kunden und Gesetzgebern Genüge zu tun. Die Gründe dafür erklärt sich Koch so: „Die Logistikbranche als Dienstleister ist extrem schnelllebig und damit – teilweise mit Vorlaufzeiten von unter einem Jahr – besonders raschen Veränderungen unterworfen. Daher dürften sich viele Unternehmen scheuen, mit langfristigen Strukturen zu arbeiten. Umweltschutz ist den Firmen zwar wichtig, nur ist man sehr

darauf bedacht, sich auf lange Sicht gesehen nicht selbst mehr als notwendig einzuschränken und damit den wirtschaftlichen Erfolg zu gefährden.“

Umweltschutz und Verkehr

Im Zuge der aktuellen Klimadebatte ist der Umwelteinfluss des Verkehrs wieder mehr in den Fokus des Interesses gerückt. Es vergeht kaum ein Tag, an dem die Auswirkungen von Personen- und Warentransporten auf Treibhausgas- und Feinstaubemissionen, die zunehmende Bodenversiegelung und die wachsende Lärmbelastung keine mediale Aufmerksamkeit erregen. Die kontinuierliche Zunahme des Verkehrs in den vergangenen Jahren und die prognostizierten Entwicklungen des Verkehrsaufkommens in der Zukunft machen nicht nur den Verkehrsplanern Sorgen. Wie können Mobilität und Erreichbarkeit als Grundvoraussetzung von gesellschaftlicher Teilhabe, ökonomischen Prozessen und



DENKSTATT / MICHAŁEK PHOTOGRAPHY

„Im Bereich Verkehr und in Bezug auf die Erreichung von Klimazielen sind nationale Insellösungen weitgehend sinnlos – da braucht es EU-übergreifende Gesamtkonzepte“, so Koch.

langfristigem Wohlstand aufrecht erhalten werden, ohne die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, das Klima und die Gesundheit der Bevölkerung über die vertretbaren Grenzen hinauschießen zu lassen? Wie kann die gesamte Transportbranche nachhaltiger werden, ohne ihr derart kostenintensive Investitionen in Maßnahmen und Technologien vorzuschreiben, die dann wirtschaftlich nicht mehr tragbar sind? Mit diesem Spannungsverhältnis muss sich der Logistiksektor täglich auseinandersetzen. „Jedem in der Branche ist klar: Die Emissionen müssen niedriger werden. Dieser Tatsache wird auch nicht widersprochen. Die Frage ist derzeit nur: ‚Wie?‘ Denn die konkrete technologische Umsetzung ist nach wie vor offen“, erklärt Ferdinand Koch

Umsetzung von Veränderungen

„Der Wille und die Zielsetzung, diesbezüglich etwas zu verändern, ist vor allem im Speditionsbereich stark gegeben“, so Koch. Hier gibt es in der Branche Gallionsfiguren, die für das Thema Umweltschutz und Nachhaltigkeit brennen. Durch die jahrelange Beständigkeit der entsprechenden Arbeitsgruppen in den Fachverbänden konnte sich in diesem Bereich eine deutliche Veränderungsdynamik entwickeln. Dabei wird zusammengearbeitet, um die Anwendungsmöglichkeiten neuer Technologien, wie beispielsweise der Elektromobilität, auszuloten und Neues in Form von Pilotprojekten in der Praxis auszuprobieren. Anders sieht die Sache bei den reinen Frächtern aus, die Probleme damit haben, den Einsatz alternativer Antriebstechniken wirtschaftlich darzustellen.

Alternative Antriebe

Bei den alternativen Antriebsformen sieht Koch in der Branche derzeit eine Zweiteilung bei den Anwendungsbereichen. Was die Bewegung von Gütern anbelangt, dürfte sich entsprechend der aktuellsten Trends im Bereich der Kleintransporte bis 3,5 Tonnen die Elektromobilität durchsetzen. Hier sind vor allem die KEP-Dienstleister, die in urbanen Ballungszentren bereits jetzt massiv auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge setzen, trendbestimmend. Anders sieht die Sache im Bereich des Schwerverkehrs aus. Hier ist, was die technologische Entwicklung anbelangt, keine einheitliche Richtung wahrzunehmen, denn in diesem Segment des Gütertransports stoßen Elektroantriebe in Bezug auf Reichweite und Gewicht an ihre Grenzen. Alternative Antriebstechnologien, mit denen aktuell experimentiert wird, sind Wasserstoff bzw. Brennstoffzellen und Flüssiggas. Das könnte, so Kochs Einschätzung, in Bezug auf die Tankinfrastruktur deshalb gut funktionieren, weil der internationale Schwerverkehr bereits heute über bekannte zentrale Hubs läuft, auf die sich die Infrastruktur fokussiert.

Neue EU-Richtlinien

„In welche Richtung die Entwicklung in diesem Bereich auch immer gehen mag – eine Umstellung ist mit enormen Investitionen verbunden. Deswegen ist es immer der Wunsch der Industrie, langfristig haltbare Rahmenbedingungen vorzufinden. Da ist die technologische Entwicklung im Moment aber so dynamisch, dass sich der Gesetzgeber schwertut, dem auch tatsächlich nachzukommen. Da wäre natürlich eine gesamteuro-



päische Entscheidung auf EU-Ebene begrüßenswert, die zum Beispiel vorgibt, dass man bis 3,5 Tonnen in Richtung Elektromobilität geht und bei schwereren Fahrzeugen in Richtung Brennstoffzelle. Dann würde sich in diesem Bereich natürlich viel schneller etwas tun und man würde den Entwicklungen auf anderen Märkten, wie beispielsweise den USA oder China, nicht hinterherhinken“, fasst Koch die aktuellen Trends noch einmal zusammen. Die EU-Kommission hat den Automobilherstellern bereits mit Ende 2018 neue CO₂-Richtwerte vorgegeben. Bis 2025 muss bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ein Rückgang der CO₂-Emissionen um 15 Prozent erreicht werden, bis 2030 müssen es im Vergleich zu 2021 bereits 37,5 Prozent weniger sein. Nach einem Beschluss der EU-Umweltminister von Anfang 2019 gelten ähnliche Klimaschutzvorgaben jetzt auch für neue Lkw und Busse, deren Emissionen bis 2030 durchschnittlich um 30 Prozent niedriger ausfallen sollen als heute. Ein CO₂-Aus-

stoß unterhalb von 70 Gramm pro Kilometer ist jedoch mit verbesserten Verbrennungsmotoren nicht mehr erreichbar. Dafür sind Elektrofahrzeuge oder Plug-in-Hybride eine Grundvoraussetzung. Zu diesen Vorstößen der EU meint Koch: „Gerade im Bereich Verkehr und in Bezug auf die Erreichung von Klimaschutzziele sind nationale Insellösungen weitgehend sinnlos. Da braucht es EU-übergreifende Gesamtkonzepte und einheitliche, grenzüberschreitend gültige Regelungen.“

Umweltschutz ganzheitlich betrachtet

Die Umweltschutzaktivitäten der österreichischen Logistikunternehmen erfolgen derzeit weniger durch Druck von Seiten des Gesetzgebers, sondern proaktiv auf Initiative überzeugter Brancheninsider. Dazu berichtet Koch aus seiner täglichen Praxis: „Bei Projekten im Umweltbereich arbeiten auch die Vertreter des hochkompetitiven Logistiksektors, die sonst mit Kooperationen eher zurückhaltend sind, im-

mer wieder unternehmensübergreifend zusammen. In Sachen Umweltschutz existiert auch ein gutes Netzwerk an Kooperationsplattformen, wie beispielsweise das Council für nachhaltige Logistik (CNL), in denen ein recht offener Meinungs- und Informationsaustausch stattfindet.“ Bei ihren Projekten agieren diese Partner meistens auf lokaler Ebene, denn wenn die beteiligten Unternehmen dadurch schon keinen finanziellen Mehrwert erzielen können, darf der langfristige Imagegewinn bei den Kunden vor Ort in keiner Weise unterschätzt werden. Dabei geht es nicht nur um die „Begrünung“ des Fuhrparks, sondern auch um die Nutzung und Energieeffizienz von Logistikimmobilien, deren Ausstattung mit Photovoltaikanlagen und Elektrotankstellen sowie um die zu- und abführenden Mitarbeiterverkehre. Hier sieht Koch die nationale Transport- und Logistikbranche in Sachen Nachhaltigkeit gemeinsam mit Skandinavien und Deutschland auch im internationalen Vergleich in einer Vorreiterrolle.

ANZEIGE

ATTRAKTIVE FORCES

LTE-group | your partner in logistics:
 - your **unique point of contact** for Europe
 - transporting **across all European borders**
 - relying on **modern equipment**

LTE
 logistics & transport

www.LTE-group.eu