

trans auriga – Weltweite Projektlogistik

Große Anlagen möglichst kleine CO₂-Belastung

Bei der Projektlogistik spielen umweltschonende Transporte bisher kaum eine Rolle. Dabei könnten CO₂-reduzierte Versorgungsketten beim Versand von Großanlagen nicht nur das Image des Verladers verbessern, sondern auch die Kosten deutlich senken, so Logistikdienstleister trans auriga. Voraussetzung ist dafür eine frühzeitige Planung.

Angesichts stetig steigender Ölpreise und immer anspruchsvolleren Umweltauflagen werden CO₂-schonende Transporte in der Projektlogistik an Attraktivität gewinnen. „Weil der Ausstoß von Klimagas direkt mit dem Kraftstoffverbrauch korreliert, lohnt es sich aus Kosten- und Imagegründen, diesen

Aspekt in die Planungen einzubeziehen“, sagt Timo Wittmann, geschäftsführender Gesellschafter von trans auriga. Während manche Versandhändler beispielsweise bereits heute mit der CO₂-neutralen Zustellung des Pakets werben, ist dieses Bewusstsein im Projektgeschäft noch nicht sehr ausgeprägt. „Der weltweite Versand von Großanlagen ist viel komplexer als das Massengeschäft“, begründet Tobias Pisall, der ebenfalls als geschäftsführender Gesellschafter des Stuttgarter Logistikdienstleisters fungiert. Im Gegensatz zum Stückgutgeschäft, das immer den gleichen, standardisierten Transportweg nimmt, wird in der Projektlogistik jeder Auftrag individuell organisiert. Häufig müssen riesige Einzelteile aus unterschiedlichen Werken gebündelt und rechtzeitig an die Baustelle geliefert werden. „Ein solches Großprojekt umfasst gewöhnlich mehrere hundert Container und kann sich über viele Monate erstrecken“, so Pisall. Er betont: „Dabei muss man Zugriff auf ein weltweites Netz von Part-

nern und Agenten haben und auch wissen, wie man es vorteilhaft nutzen kann.“

Der Logistikdienstleister trans auriga konzentriert sich im Gegensatz zu großen Speditionen auf die Beratung, Organisation und operative Abwicklung solcher Großprojekte. Dazu gehören auch weitere Dienstleistungen wie das Kommissionieren sowie das Ver- bzw. Umpacken der Güter durch Subunternehmen. Für die gesamte Dienstleistung wird ein Komplett-

angebot abgegeben. „Die Herausforderung besteht darin, einen Preis zu kalkulieren, der im Wettbewerb mit anderen

Dienstleistern konkurrenzfähig ist und gleichzeitig noch einen ausreichenden Gewinn abwirft“, beschreibt Wittmann.

Nach den Erfahrungen der beiden Logistikexperten ist ein CO₂-schonender Transport trotz der komplexen Rahmenbedingungen möglich und häufig sogar billiger.

Die CO₂-Emissionen von Lkw, Bahn und Binnenschiff hängen allerdings stark vom Transportgut und der Relation ab, sodass es bisher keine allgemein anerkannten Berechnungen gibt. Eine eindeutige Aussage, welcher Verkehrsträger der umweltfreundlichste ist, lässt sich somit nicht machen. Eine Studie der Bundesanstalt für Gewässerkunde aus dem November 2007 kommt zu dem Schluss, dass „die CO₂-Emissionen von Last- und Sattelzügen bei allen

„Wichtig ist eine langfristige Planung und gleichzeitig frühzeitige Einbindung des Logistikdienstleisters.“

untersuchten Transporten deutlich am höchsten“ sind. Dies gelte auch unter Berücksichti-

gung eines zusätzlichen Vor- bzw. Nachlaufs im Containertransport per Bahn und Binnenschiff. Dagegen entstehen im Elektrobetrieb der Eisenbahn je Energieeinheit die geringsten Emissionen. Legt man die Richtwerte des Umweltbundesamts für die Bewertung von Umweltschäden zugrunde, bei der 70



„Wir wollen unseren Kunden die Vorteile eines kleinen, inhabergeführten Unternehmens bieten. Konkret bedeutet das, dass wir kundenorientierter und flexibler sein wollen als der Wettbewerb“, Timo Wittman (l.) und Tobias Pisall von trans auriga



Zu den Referenzkunden von trans auriga gehört der Lackieranlagenhersteller Dürr, bei dessen Tauchlackierverfahren sich die Karosserie im Tauchbecken um die eigene Achse dreht (Foto: Dürr)

Euro pro Tonne CO₂ berechnet werden, kommt der Lkw bei einem Containertransport im Mittel auf 0,47 Euro. Die Bahn liegt bei 0,16 Euro und das Binnenschiff bei 0,11 Euro. Dass das Flugzeug mit weitem Abstand den höchsten Ausstoß an Klimagasen hat, ist unumstritten.

„Wir plädieren auf die Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene immer dann, wenn es Sinn macht“, so Pisall. In der Projektlogistik sollte schon allein aufgrund der hohen Kosten die Luftfracht grundsätzlich vermieden werden. Überlegenswert ist beispielsweise ein Transport mit der Bahn zu den Überseehäfen Bremerhaven und Hamburg. „Gegenüber dem Lkw lässt sich dabei eine Einsparung von 25 Prozent pro Container realisieren“, rechnet Wittman vor. Selbst wenn Umschlagleistungen mit einberechnet werden, sei der Bahn-Transport günstiger als die Straße. Nach Rotterdam und Antwerpen wiederum

bevorzugen die beiden Diplom-Betriebswirte (BA) das Binnenschiff, das auf einen Kostenvorteil von rund zehn Prozent kommt: „Man muss aber klar betonen, dass für Bahn und Zug grundsätzlich drei bis vier Tage als Puffer einkalkuliert werden müssen.“ Während beim Binnenschiff je nach Jahreszeit Hoch- und Niedrigwasser eine Rolle spielen, dürfen Güterzüge aufgrund der eingeschränkten Schienenkapazitäten nur nachts fahren.

Den größten Hebel für Einsparungen bei Emissionen und Kosten sehen die Logistikexperten jedoch nicht in der Verlagerung einzelner Transporte auf die Schiene oder die Wasserwege. „Viel wichtiger ist die langfristige Planung und gleichzeitig frühzeitige Einbindung des Logistikdienstleisters“, so Wittmann. Dafür sprechen mehrere Argumente: Es stehen mehr Optionen zur Verfügung und Preise lassen sich frühzeitig sichern. Außerdem können die Transporte besser gebündelt werden.

ferkette entstehen“, so der Logistiker weiter.

Auch bei den Verladern steigt das Umweltbewusstsein, wie eine Umfrage des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) vom Januar zeigt: 81 Prozent der Befragten sind der Auffassung, dass im Güterverkehrsbereich die heutigen Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung nicht ausreichen und zusätzliche Maßnahmen notwendig sind. Ebenfalls 81 Prozent würden bei vergleichbarem Preis-Leistungs-Verhältnis einen „ökologischeren Dienstleister“ bevorzugen. Entscheidend sei dabei insbesondere die Fähigkeit, Transporte in hohem Maße zu bündeln und in der Folge günstige Ökobilanzen auszuweisen. In den nächsten Jahren werden sich aufgrund der massiv veränderten Rahmenbedingungen völlig neue Lieferstrukturen ergeben. „Wir stehen vor einem Paradigmenwechsel in der Logistik“, sind Wittmann und Pi-

sall überzeugt. Während in den vergangenen 20 Jahren Klimagas-fördernde Zulieferstrategien wie just-in-time und zentrale Fertigungsstandorte für den weltweiten Bedarf propagiert wurden, dürfte der immer weiter steigende Ölpreis die Transportkosten dramatisch verteuern. Dazu kommen Engpässe im Übersee-Verkehr, die sich bereits heute aufgrund der Globalisierung abzeichnen.

Der Frachttransport auf der Straße wird einer Prognose des europäischen Autoherstellerverbands (ACEA) zwischen dem Jahr 2000 bis 2030 um 63 Prozent zulegen. Weil die Vermeidung von Verkehr und Staus der beste Umweltschutz ist, fordern Experten die Nutzung aller Verkehrsressourcen und die vollständige Auslastung der Transportkapazität. „Dies wird sich nicht nur auf den Massengütertransport, sondern auch auf die Projektlogistik auswirken.“ mk
www.transauriga.com

Das Unternehmen

trans auriga entwickelt, organisiert und überwacht kundenindividuelle Transporte vor allem im Maschinen- und Anlagenbau. Der Logistikdienstleister konzentriert sich mit seinen weltweiten Partnern und Agenten in erster Linie auf Großprojekte und die begleitende Beratung. Darüber hinaus bieten die Stuttgarter weitere Dienstleistungen wie das Kommissionieren sowie das Um- bzw. Verpacken von Gütern durch Subunternehmen. Zu den Referenzkunden gehören unter anderem die Lackieranlagenhersteller Dürr und Eisenmann.

Kosteneinsparungen auf der Baustelle

„Auch auf der Baustelle selbst lassen sich viele Zusatzkosten bei guter Planung vermeiden“, sagt Pisall. In vielen Fällen ist es seiner Erfahrung nach günstiger, dort ein Pufferlager zu mieten, als die Ware im Transportcontainer zu lagern. Ein solches Lager hat darüber hinaus den Vorteil, dass man die Ware gleich nach Bauabschnitten sortieren und kommissionieren kann. „Dadurch lassen sich klimaschädliche und teure Luftfrachten vermeiden, die häufig aus Versäumnissen in der Lie-