

»Ökologisches Handeln bringt ökonomische Vorteile«

Dem CO₂-Ausstoß auf den Fersen: ILN-Green-Logistics-Index startet

Der Markt für grüne Logistik wächst. Auch wenn das Thema CO₂-Ausstoß noch nicht auf Platz 1 der gesellschaftlichen Wahrnehmung steht: Die Kunden der Logistikindustrie möchten zunehmend klimafreundlicher wirtschaften und benötigen dringend Daten, um den sog. Carbon Footprint ihrer Produkte zu ermitteln. Die europäisch aufgestellte Mittelstandskooperation ILN International Logistic Network (Sinzig) stellt deshalb zum Jahresbeginn 2011 einen Green Logistics Index vor, der konkret den CO₂-Ausstoß pro Kilogramm einer transportierten Sendung ausweist.



Hubert Staroske, ILN-Geschäftsführer

»Ich weiß nicht, ob wir die Ersten sind, die dazu in der Lage sind«, erklärt ILN-Geschäftsführer Hubert Staroske im Gespräch mit tw.direkt. »Aber das ist nicht entscheidend. Wir glauben daran, das ökologische Handeln letztlich ökonomische Vorteile bringt. Und wir glauben, dass wir mit dem ILN Green-Logistics-Index ein überaus geeignetes Instrument entwickelt haben, das schon im Januar die echten CO₂-Emissionen gegenüber den Kunden ausweisen wird.« Mit dem Green Logistics-Index verfügt ILN darüber hinaus über eine Systematik, die einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess einleitet und so nicht nur einen effektiven Beitrag zum Umweltschutz leistet, sondern auch das ILN-System und die ILN-Partner auf erwartbare Zusatzkosten wie höhere Mautgebühren oder Emissionszertifikate vorbereitet.

Der ILN-Green-Logistics-Index fußt auf dem dichten Depot-Netzwerk und einer Verkehrsorganisation, die auf möglichst viele Direktverkehre und Bündelungspunkte (sogenannte TSP = Transit Shipment Points) setzt und die Hauptläufe so weit wie möglich reduziert. Aktuell fährt ILN mehr als die Hälfte der Touren direkt. »Das sind gute Voraussetzungen, um ein wirklich grünes System auf der Straße darzustellen«, meint Hubert Staroske. »Wir fahren keine unnötigen Kilometer und sind deshalb im Vergleich zu den Hub-and-spoke-Netzwerken deutlich effizienter und kostenbewusster.«

Wie funktioniert der ILN-Green-Logistics-Index? »Über einen Fragenkatalog wurden zunächst die für eine Berech-

nung des Index erforderlichen Stammdaten ermittelt«, so Staroske. Über ein spezifisch für ILN auf der Basis der ISO 14064 entwickeltes Berechnungsverfahren konnte anhand der Sendungs- und Systemdaten der sendungsspezifische ILN-Index errechnet werden.

»Keine Schönrechnerei«

»Wir haben uns bei der Entwicklung an den aktuellen Standards nationaler und internationaler Normen orientiert, da eine logistikspezifische Norm noch entwickelt wird. Unsere Grundfestlegungen beruhen auf acht Einzelwerten, die bei den Partnern ermittelt wurden. Daher sind bestimmte Werte mit hoher Wahrscheinlichkeit zu hoch angesetzt. Dieses Risiko gehen wir aber ein. Schönrechnerei wollen wir nicht betreiben«, betont Staroske.

Grundlagen für den ILN-Index sind die Organisationsstrukturen, der Kernprozess sowie die CO₂-relevanten Verursacher wie Fahrzeuge im Nah- und Fernverkehr oder Umschlaggebäude. Der Index einer Sendung ergibt sich aus der Tonnage der Sendung und den jeweiligen Einzelwerten des tatsächlichen Transportweges.

Dazu wurde ein Maßnahmen-Katalog entwickelt, der aufzeigt, mit welchen Mitteln und Veränderungen eine gezielte Verbesserung des ILN-Index möglich ist. Die Maßnahmen beziehen sich auf alle Teilbereiche des ILN-Systems und geben jedem Partner konkrete Hinweise, wie die Maßnahmen wirken und in welcher Größenordnung Verbesserungen erzielt werden können. Drei große Ansatzpunkte zur Verringerung des CO₂-Ausstoßes sowie zur

Verbesserung der Energieeffizienz hat ILN indiziert:

- Organisatorische Energieeffizienz
- Fuhrparkbezogene Energieeffizienz
- Gebäudebezogene Energieeffizienz

Organisatorische Energieeffizienz
Zielsetzung bei einer Steigerung der Energieeffizienz durch organisatorische Maßnahmen sei es, die Verkehrsleistung insgesamt zu reduzieren und die Fahrzeugauslastung zu erhöhen. ILN als Kooperation bietet durch die Konsolidierung der Transportmengen bereits eine gute Grundlage für eine hohe Fahrzeugauslastung - sowohl in den Verkehren zwischen den Depots und TSPs als auch in den Hauptläufen zwischen den TSPs.

Wesentliche Grundlage für eine effiziente Tourenplanung und Wegeoptimierung im Nahverkehr sei der Einsatz einer modernen Dispositionssoftware. Die richtige Auswahl des richtigen Fahrzeuges für die richtige Tour habe eine enorme Auswirkung auf die Energieeffizienz. »Ist ein Fahrzeug auf einer Tour nicht ausgelastet, so kann durch den Einsatz eines kleineren Fahrzeuges eine erhebliche Kraftstoff-Einsparung erzielt werden«, betont Staroske.

Fuhrparkbezogene Energieeffizienz
Vor dem Hintergrund ständig steigender Kraftstoffkosten ist jede Maßnahme zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs nicht nur ein Beitrag zur Verbesserung der CO₂-Emission, sondern immer auch ein betriebswirtschaftlicher Gewinn. »Stichworte wie Fahrerschulungen, Bonus-Systeme für eine wirtschaftliche Fahrweise, der Einsatz kraftstoffsparender Reifen sowie die Modernisierung des



Fuhrparks auf Euro-5-Fahrzeuge mögen als Stichworte in diesem Bereich genügen«, so Staroske.

Gebäudebezogene Energieeffizienz
CO₂-Einsparpotentiale bestehen sowohl in den Lager- und Umschlaghallen als auch in den Bürogebäuden. Die Einsparungen beziehen sich dabei auf Heizenergie, Strom und Wasser. Grundlage für den Erfolg ist der bewusste Umgang aller Mitarbeiter mit den Energieverbrauchern.

Hubert Staroske fasst zusammen: »Jede intelligente Lösung, die dazu geeignet ist, Last- und Leerkilometer im Fern- oder auch Nahverkehr zu reduzieren, ist nicht nur ein Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen, sondern auch ein Beitrag zur Kostenreduzierung. Das gilt auch für erfolgreiche Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs oder des Energieverbrauchs in Büros, Lagern- oder Umschlagsanlagen. Mit jeder Optimierung verbessert sich der ILN-Green-Logistics-Index für das gesamte System sowie, für jede einzelne Sendung und somit letztlich die Umweltbilanz unserer Kunden.« Diesen Wettbewerbsvorteil wolle man demnächst gezielt nutzen.



Unternehmensprofil ILN International Logistics Network

Seit der Gründung 1998 stellt die mittlerweile europäisch aufgestellte Kooperation ILN sich den Anforderungen der Kunden aus Industrie, Handel und Dienstleistung.

Gemeinsam stellen die ILN-Partner ein Netzwerk mit folgenden Ressourcen dar:

Anzahl der Standorte/Depots:
→ 150 in Europa

Anzahl der Bündelungsstationen:
(TSP = Transit Shipment Point)
→ 17 in Deutschland

Anzahl Mitarbeiter:
→ 10.700 Beschäftigte

Fahrzeugflotte:
→ 6.600 ziehende Einheiten

Bewirtschaftete Lagerfläche:
→ 800.000 Quadratmeter

Gruppenumsatz (2009):
→ 1,5 Mrd. Euro

Die ILN-Produktpalette entspricht den differenzierten Anforderungen des Marktes:

→ **Overnight 08:00** (Zustellung am nächsten Tag bis 08:00 Uhr)

→ **Overnight 10:00** (Zustellung am nächsten Tag bis 10:00 Uhr)

→ **Overnight 12:00** (Zustellung am nächsten Tag bis 12:00 Uhr)

→ **Priority** (Zustellung am nächsten Tag)

→ **Security**

→ **ILN – Exact** (Zustellung zu einem gewünschten Termin mit gewünschter Uhrzeit)

→ **International Guarantee 10:00**

→ **International Guarantee 12:00**