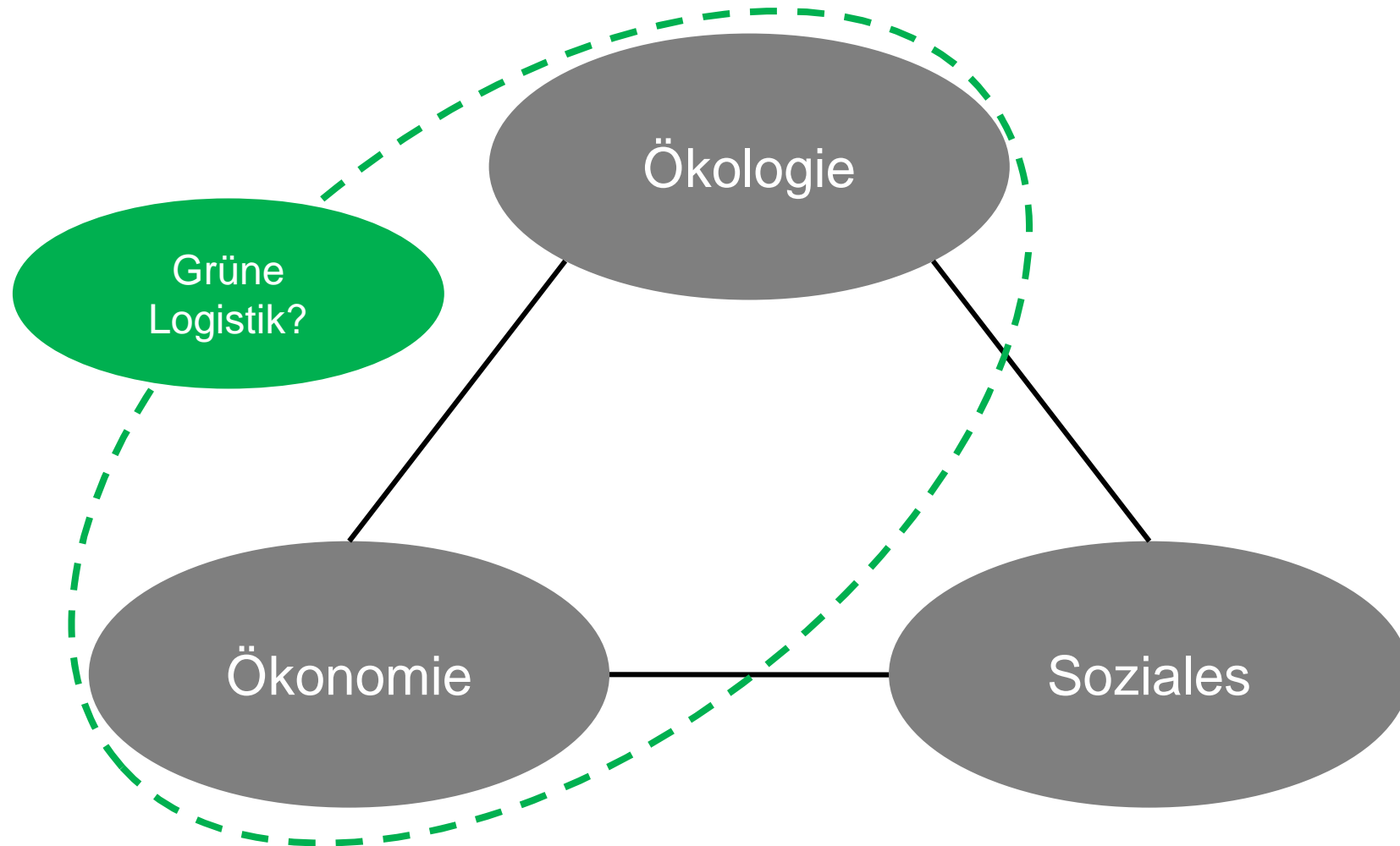


# „Die Fortschritte in der Branche: Transport- und Logistikdienstleister auf dem Weg zur Nachhaltigkeit“



## Nachhaltigkeit und Grüne Logistik



## Grüne Logistik ist kein Selbstzweck

- (Logistik-)Unternehmen haben ihre Zwecksetzung nicht im Umweltschutz.
- Umweltschutz ist nicht Bestandteil der Kernanforderungen der Kunden.
- Umweltschutz stellt eine (in ihrer Bedeutung gewachsene) Rahmenbedingung dar.

1. →

Suche nach Maßnahmen mit Zielkomplementarität zwischen Ökonomie und Ökologie

2. →

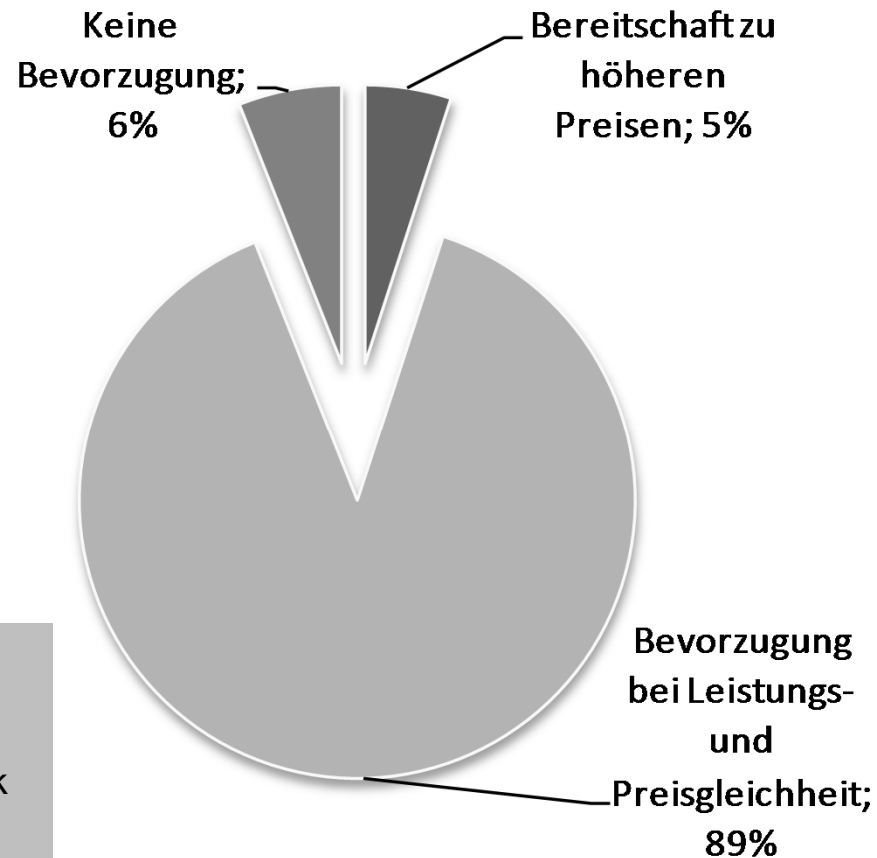
Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dürfen die Kernanforderungen durch Grüne Logistik nicht verletzt werden.

3. →

Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dürfen Preise durch Grüne Logistik nicht erhöht werden.

## Keine Zahlungsbereitschaft für Grüne Logistik

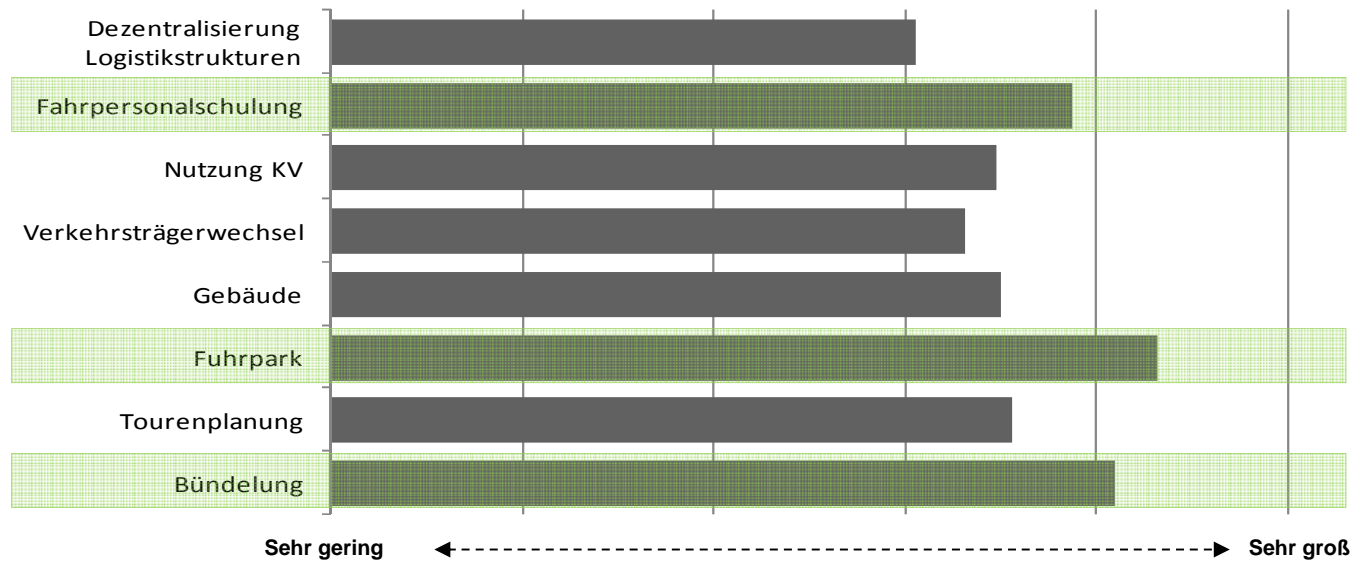
Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert Aufwendungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion über den gesetzlichen Rahmen hinaus: Wie würden Sie reagieren?



**Aber:**  
Bei Preis- und Kernleistungs-  
gleichheit kann Grüne Logistik  
den Unterschied machen!

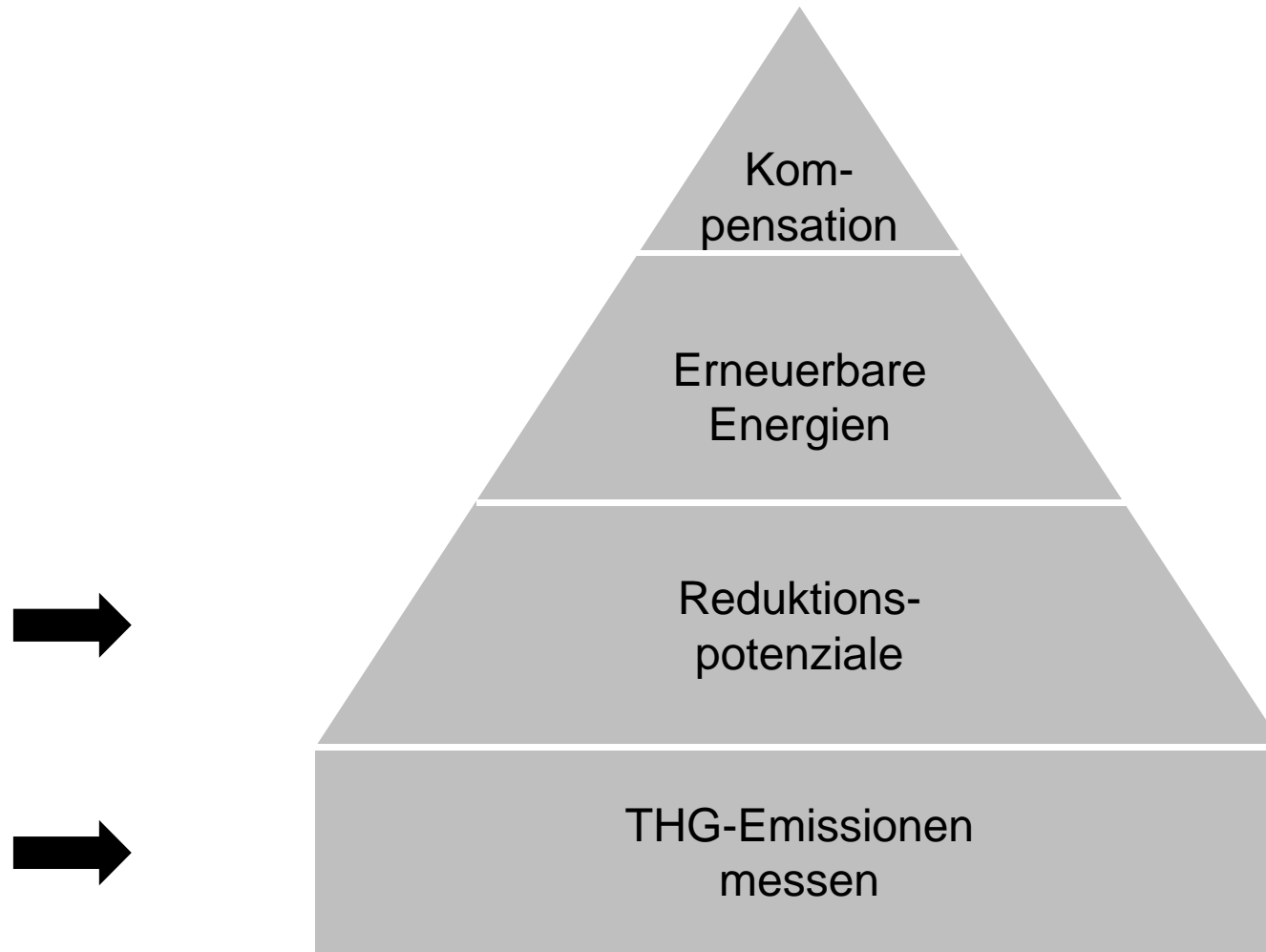
Quelle: BME/Wittenbrink [Grüne Logistik 2009], S. 9.

# Ansatzpunkte für Grüne Logistik



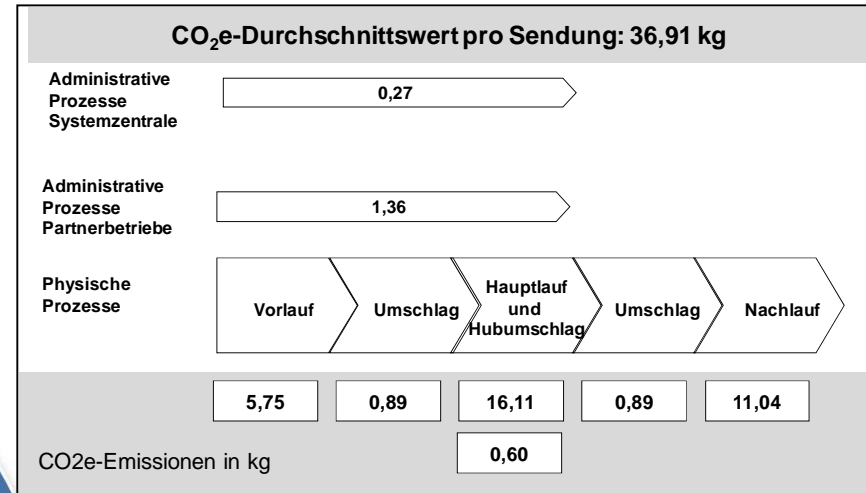
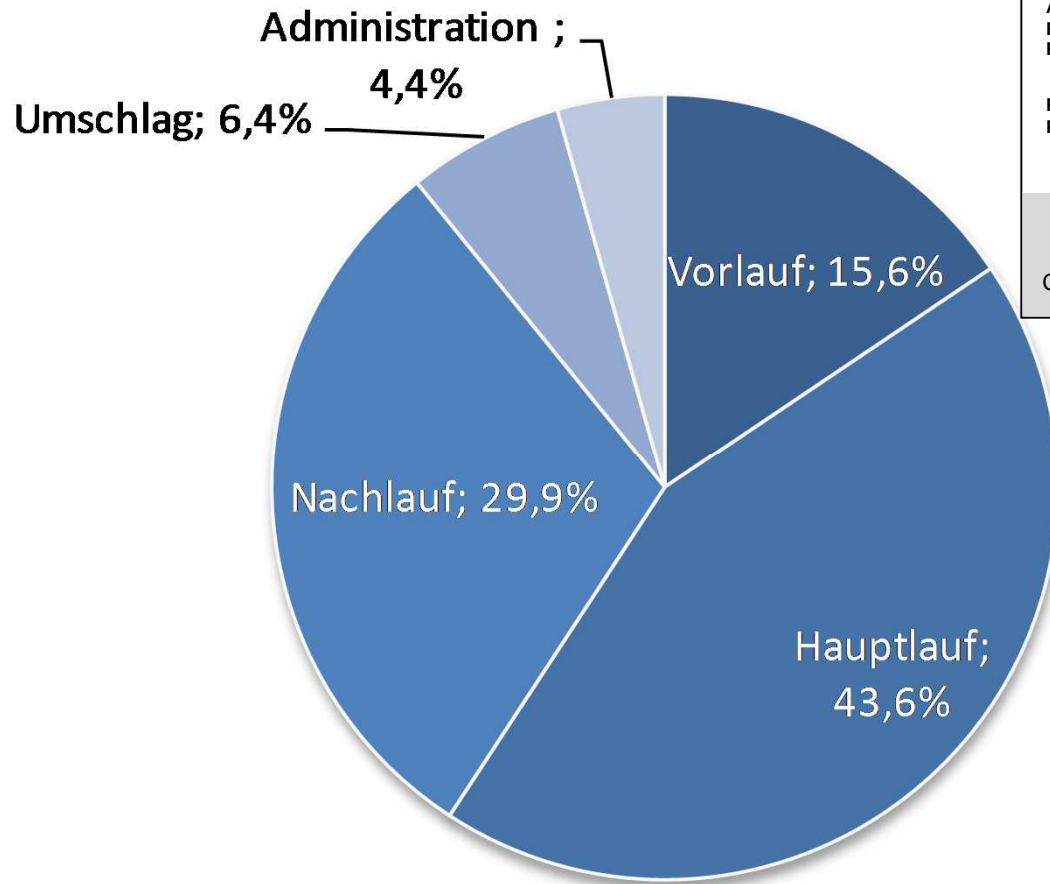
Quelle: Lohre/Herschlein [Grüne Logistik 2010], S. 14.

## Umgang mit THG-Emissionen



Quelle: Schmied [Green Logistics 2010], F.30.

# THG-Emissionen messen



	Anteil
Vorlauf	15,6%
Hauptlauf	43,6%
Nachlauf	29,9%
Umschlag	6,4%
Administration	4,4%
<b>Gesamt</b>	<b>100,0%</b>



## THG-Emissionen reduzieren

- Größte Potenziale liegen im Transportbereich (nicht nur im operativen Bereich, auch und vor allem in der Strukturgestaltung von Transportsystemen)
- Bereits aus ökonomischen Gründen besteht Motivation zum Heben der Potenziale
- Teilweise bereits hoher Umsetzungsgrad
  - Fahrpersonal (Fahrerschulungen, Fahrerliga, Vergütung)
  - Tourenplanung
  - Load Leveling
  - Netzoptimierungen, Bündelung
  - Reifendruck

### Projektbeispiele für identifizierte Ansatzpunkte zur THG-Reduktion:

Projektbeispiele für identifizierte Ansatzpunkte zur THG-Reduktion:	Ansatzpunkte
• Erhöhung der Stoppzahl pro Tour in der Fläche	➔ Tourenplanung
• Erhöhung der Sendungsdichte pro Abholstopp	➔ Kundengespräche
• Erhöhung der Auslastung der Hauptläufe	➔ ÜH-Management; HL-Gestaltung
• Reduktion des Treibstoffverbrauchs in den Hauptläufen	➔ Fahrertrainings

## Fazit

- Grüne Logistik hat die Kinderschuhe schneller als erwartet verlassen.
- „Grüne“ Arbeit beginnt erst auf Basis transparenter Zusammenhänge.
- Bereits aus ökonomischen Gründen werden einige Potenziale einer „Grünen Logistik“ ausgeschöpft (Fahrerschulungen etc.)
- Eher Eintrittsbarriere als Wettbewerbsvorteil
- Anforderungen sind insbesondere an die Informationsbereitschaft gestiegen, was vor allem mittelständische Logistikdienstleister vor Herausforderungen stellt
- Standardisierung erforderlich auch für die Pioniere

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Kontakt:**

---

Prof. Dr. Dirk Lohre  
Hochschule Heilbronn  
Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik  
Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL)  
Max-Planck-Str. 39  
D-74081 Heilbronn  
E-Mail: [lohre\[at\]hs-heilbronn.de](mailto:lohre[at]hs-heilbronn.de)  

---

www.invl.de / [www.hs-heilbronn.de/vb](http://www.hs-heilbronn.de/vb)