

Logistiker in Zugzwang



Noch gibt es keine lila und blauen Plaketten. Aber erste Euro-6-Umweltzonen sind schon beschlossen

Fotolia/Stockpix4u, Mt. VPR/Wallmörfer

Wenn das Klima eine Bank wäre, würde es schon längst gerettet worden sein, kommentieren zumindest Zyniker den aktuellen Stand zum weltweiten Klimaschutz. Richtig ist sicherlich, dass Wetterextreme wie lange Dürreperioden oder Starkregenfälle weltweit zunehmen. Das zeigt ganz

aktuell der Mitte November vorgestellte IPCC-Bericht zu den Auswirkungen des Klimawandels auf Wetterereignisse. Und auch das sogenannte Zwei-Grad-Ziel (Begrenzung der weltweiten Klimaerwärmung auf zwei Grad Celsius) scheint die Weltgemeinschaft zu verfehlen, wie sich wohl auf dem Ende November begin-

Der Klimaschutz ist aufgrund der weltweiten Finanzkrise medial in den Hintergrund gerutscht. Dennoch tut sich gerade in Sachen grüner Logistik viel. Spediteure und Verlagerer müssen sich wieder verstärkt dem Thema widmen.

nenden Weltklimagipfel im südafrikanischen Durban bestätigen wird. Gleichzeitig tut sich aber auch eine Menge in Sachen Umwelt- und Klimaschutz. Das bekommt immer stärker auch die Logistikbranche zu spüren.

Deutlich mehr Verlagerer als noch vor ein paar Jahren durchforsten mittlerweile ihre Logistikstrukturen auf der Suche nach einem geringeren Kohlendioxid-Ausstoß. Transporteure und Spediteure müssen

Rotterdam lässt nur noch saubere LKW in den Hafen

deshalb bei Ausschreibungen immer häufiger Fragenkataloge zum Thema Umwelt beantworten (siehe Kasten Seite 23).

Aber nicht nur die Unternehmen sind in den vergangenen Jahren aktiver geworden. Auch immer mehr europäische Städte installieren Umweltzonen, um Lastkraftwagen mit schlechter Schadstoffklasse die Einfahrt zu verweigern. So werden im kommenden Jahr nach Hannover und Berlin auch die Städte München, Frankfurt oder Stuttgart die Einfahrt in die Innenstädte nur noch Fahrzeugen mit grüner Plakette (bei Diesel in der Regel Euro 4 oder 5) gestatten.

Und neuerdings fangen auch die Seehäfen an, Umweltzonen zu errichten. So dürfen Teile des Hafens Rotterdam (Maasvlakte 2) ab 1. Januar 2014 nur noch mit Euro-6-LKW beziehungsweise im Ausnahmefall mit Euro-5-LKW angefahren werden (siehe Seite 14).

Und wenn Europas größter Seehafen einen solchen Vorstoß macht, ist nicht auszuschließen, dass auch andere Häfen



Aeroview-Rotterdam

Rotterdams neuer Hafen Maasvlakte 2 entwickelt sich zur Umweltzone

wie Hamburg oder Bremerhaven dem Beispiel folgen könnten.

CO₂-Grenzwert und höhere Maut

Gleichzeitig ist damit zu rechnen, dass spätestens ab dem Jahr 2014 Euro-6-LKW in Deutschland und anderen europäischen Ländern einen geringeren Maut-Satz als Euro-5-Fahrzeuge zahlen werden. Dennoch sind viele Transport- und Werkverkehrsunternehmen verunsichert, ob und wann in Euro 6 investiert werden sollte. Denn die EU-Kommission hat Mitte November angekündigt, im Jahr 2013 Vorschläge für einen CO₂-Grenzwert für LKW ab 3,5 Ton-

Angabe der CO₂-Emissionen wird Pflicht für Transporteure und Spediteure

nen zulässiges Gesamtgewicht zu präsentieren. Das bedeutet: Ab 2018 könnte Euro 6 schon wieder zum alten Eisen gehören (siehe Seite 26).

Und nicht nur die LKW-Transporteure müssen sich immer mehr mit dem Thema grüne Logistik beschäftigen. Das zeigt eine neue Verordnung in Frankreich. Ab dem zweiten Halbjahr 2013 verpflichtet Paris

GREEN TOOLBOX



Maßnahmen- und Fragenkatalog des BME

Der Bundesverband Materialfluss, Einkauf und Logistik (BME) hat vor wenigen Wochen das Software-Werkzeug „Green Toolbox“ veröffentlicht. Kern dieser Veröffentlichung von Deutschlands größtem Einkäuferverband ist ein Maßnahmen- und Fragenkatalog zum Thema grüne Logistik. Verlager können mit diesem Hilfsmittel zum Beispiel aus über 40 Basisfragen einen Umwelt-Fragenkatalog für ihre Logistikdienstleister entwickeln. Die Toolbox (Anleitung plus CD) ist für 49,50 Euro bei der Sektion Logistik des BME erhältlich (www.bme.de). ak

jedes Logistikunternehmen zu Lande, zu Wasser und in der Luft, den Verladern Angaben zum CO₂-Ausstoß zu machen. In Angeboten, Kostenvoranschlägen und Rechnungen müssen die Treibhausgasemissionen aufgeführt werden, die eine Dienstleistung verursacht. Und diese Vorgabe gilt auch für ausländische Spediteure (siehe Seite 24). Alle diese Maßnahmen zwingen Verlager und Logistikbetriebe dazu, sich mit Umwelt und CO₂-Ausstoß wieder mehr zu befassen. In Sachen grüner Logistik bewegt sich damit eine ganze Menge. ■■■

Andre Kranke

Wir in Europa. Für Sie.



**TÜV-zertifiziert
Network Carbon Footprint**

Als erstes Netzwerk mittelständischer Cargo-Unternehmen hat VTL in Kooperation mit dem Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) den nach ISO 14064 TÜV-zertifizierten NCF seines Stückgutsystems ermittelt. Die Emissionen werden in einer CO₂-Sendungstabelle gestaffelt nach Gewicht und Entfernung dargestellt.

Mehr unter: www.vtl.de/tagebuch-gruene-logistik

www.vtl.de

