

Logistik Forum Nürnberg 2009

Eingangsstatement zur Podiumsdiskussion „Nachhaltige Lösungen in der Transportlogistik“

Dr. Kurt Bechtold, Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Ziel bayerischer Verkehrspolitik ist nachhaltige Mobilität zu tragbaren Kosten zu gewährleisten. Mobilität ist Grundpfeiler unserer wirtschaftlichen Existenz. Ein Land mit stark exportorientierter Wirtschaft, in zentraler Lage der Europäischen Union und eingebunden in eine globalisierte Weltwirtschaft ist auf eine gut funktionierende Mobilität von Personen und Gütern angewiesen. Diese Mobilität im Einklang mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen und den Belangen der Umwelt zu sichern ist die besondere Herausforderung. Wie stellen wir uns dieser Herausforderung?

Grundvoraussetzung für Mobilität ist zunächst eine leistungsfähige Infrastruktur. Finanzielle Ressourcen, Flächenverbrauch und Umweltbelange stehen hier allerdings einem unbegrenzten Ausbau entgegen. Zentrales Anliegen der Verkehrspolitik muss daher sein die vorhandenen Ressourcen so effizient wie möglich zu nutzen. Neben Verkehrstelematik und intelligenter Verkehrssteuerung ist es vor allem erforderlich, die verschiedenen Verkehrsträger so miteinander zu vernetzen, dass sie ihre jeweiligen Stärken ausspielen können. Hierzu brauchen wir auf europäischer Ebene weitgehend gleiche Zugangs- und Nutzungsbedingungen für die jeweiligen Verkehrsträger. Administrative und operationelle Erschwernisse behindern eine ressourcenschonende Infrastrukturnutzung. Entscheidend ist daher auch, dass die Rahmenbedingungen zur Nutzung der Infrastruktur so ausgestaltet werden, dass jeder Verkehrsträger entsprechend seinen spezifischen Vorteilen für spezielle Transportarten, -wege und -modalitäten genutzt wird. Dem dient auch eine transparente und gerechte Anlastung externer Kosten zu den jeweiligen Verkehrsträgern.

Soviel zu den Rahmenbedingungen, die staatlicherseits zu leisten sind. Daneben muss der Staat natürlich auch Anreize im Sinn einer nachhaltigen Gestaltung von Mobilität setzen. Mit zahlreichen Initiativen, wie z. B. der Förderung der

Elektromobilität, der Entwicklung der Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologie sowie des Einsatzes „grüner“ Kraftstoffe soll die Umweltbilanz des Verkehrs verbessert werden. Auch die emissionsabhängige LKW-Maut und Kfz-Steuer sind Teil dieser Strategie, nicht zu vergessen ein attraktives Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr.

Letztlich entscheidend für ressourcenschonende und energieeffiziente Mobilität ist aber das Verhalten der Wirtschaftsakteure selbst. Eine maßgebende Rolle spielt dabei der Logistikdienstleister. Die Logistik sucht per se nach Lösungen, mit einem Minimum an Aufwand und Kosten das gesteckte Ziel schnellst- und bestmöglich zu erreichen. Insofern verkörpert die Logistik bereits ein wichtiges Element der Nachhaltigkeit, nämlich die Ressourcenschonung.



Statement

Harald Leupold, Geschäftsführer der Hafen Nürnberg-Roth GmbH

Logistik Forum Nürnberg 2009

- Herausforderungen in der Transportlogistik - Infrastruktur, Kosten, Innovationen -
Donnerstag, den 26.11.2009 – Maritim Hotel Nürnberg

10.30 – 12.15 Uhr Podiumsdiskussion mit Eingangsstatements zur Thematik:

„Nachhaltige Lösungen in der Transportlogistik“

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Binnenhäfen/Güterverkehrszentren (GVZ) und ihr Beitrag zur Nachhaltigkeit ist in der Öffentlichkeit noch nicht ausreichend bekannt und muss im Dialog mit allen Ebenen noch stärker hervor gehoben werden. Die Binnenhäfen sind wichtiger Bestandteil unseres arbeitsteiligen Wirtschaftssystems. Ihr Leistungsspektrum umfasst heute deutlich mehr als die Bereitstellung „nasser“ Umschlagplätze für Massengüter.

Ein moderner Binnenhafen, wie das Güterverkehrszentrum (GVZ) bayernhafen Nürnberg mit 337 Hektar Fläche ist mittlerweile ein

- wertschöpfungsintensiver und innovativer Wirtschaftsstandort (260 Unternehmen, 5.300 Arbeitsplätze, 14,1 Mio. to Güterumschlag) mit
- leistungsfähigen Schnittstellen (Straße, Schiene, Wasser) für
- verkehrsübergreifende Logistikketten (Beschaffung, Distribution, Lager- und Entsorgungslogistik etc.)

In der öffentlichen Wahrnehmung kommt dieses Bild jedoch nur bedingt an. Daher werden Binnenhäfen zu Recht als „Hidden Champions“ bezeichnet, da sie ihre ökonomischen und ökologischen Stärken noch zu selten öffentlich zeigen.

Dem Binnenhafen als

- „Tor zur Welt“ für Konsumgüter im Import, sowie für Exportgüter der regionalen Industrie
- zukunftssicherer und qualitativer Arbeits- und Ausbildungsplatz
- Partner für sichere Energieversorgung / Umschlagplatz für Brennstoff
- moderner Standort für die Kreislaufwirtschaft
- Innovationsstandort z.B. durch Beteiligung an Forschungs- und Entwicklungsprojekten

gilt es, mit seinen spezifischen Stärken nachhaltig weiter zu entwickeln.

Darüber hinaus bringen sich Binnenhäfen aktiv in die überregionale Initiative zur Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland ein.

Angesichts des zunehmenden Interesses der Bevölkerung an der Frage der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes (u.a. CO₂-Reduzierung) spielen Binnenhäfen in Zukunft eine noch bedeutendere Rolle.



Verbesserte Kennwerte in Binnenhäfen hinsichtlich

- der Umweltbilanz
- der Wertschöpfungsbilanz sowie
- der Beschäftigungsbilanz

sind wichtige Säulen für eine nachhaltige Entwicklung auch in der Transportlogistik und führen künftig zu einer noch stärkeren Aufwertung von Hafenstandorten.

Nur in den Binnenhäfen gelingt die erfolgreiche Integration sowohl der Binnenschifffahrt als auch der Eisenbahn in wettbewerbsfähige Logistikketten, die andernorts ausschließlich dem LKW vorbehalten sind. Insbesondere für die Erschließung umweltverträglicher Transportkapazitäten bilden Binnenhäfen effiziente Zugangsmöglichkeiten für die Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs.

Nicht nur im Hinterlandverkehr der Seehäfen sondern auch für kontinentale Transporte von Massengütern und veredelten Produkten bis hin zu Konsumgütern erfüllen Hafenstandorte wichtige Drehscheiben- und Distributionsfunktionen. Sie tragen so zur ökonomisch und vor allem ökologisch effizienten Nutzung der Infrastruktur der Landverkehrsträger bei.

Durch ihre zentrale Lage in Ballungsräumen bieten Binnenhäfen öko-effiziente Bündelungsfunktionen im Güterverkehr sowie günstigere Voraussetzungen für die Überwindung der „letzten Meile“ als andere Gewerbestandorte auf der „grünen Wiese“.

Das GVZ bayernhafen Nürnberg baut durch Investitionen in die Infrastruktur und die intermodale Vernetzung mit anderen Logistikstandorten seine Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit in der Transportlogistik nachhaltig aus.

Bereits heute weist der Modal Split der Umschlagtonnage 2008 – gesamt 14,1 Mio. Tonnen, davon ca. 4 Mio. Tonnen im Bereich Bahn/Binnenschiff mit 28 % - einen überdurchschnittlichen Anteil der umweltverträglichen Transportmodi im Bundesvergleich (= 16 %) aus.

Die 2008 umgeschlagenen

- 605 Schiffe ersetzen über 27.000 LKW-Transporte
- 112.300 Waggons ersetzen über 150.000 LKW-Transporte.

Insgesamt wurden über 177.000 LKW-Transporte ersetzt.

Dies entspricht einer

- 3.500 km langen LKW-Kolonnen
- CO₂-Ersparnis von ca. 180.000 Tonnen

Der CO₂-Ausstoß in Gramm je Tonnenkilometer liegt beim LKW ca. drei Mal höher als beim Bahntransport und ca. fünf Mal höher als beim Binnenschifftransport.

Konsequenterweise wird im GVZ bayernhafen Nürnberg die Umschlagkapazität im Kombinierten Verkehr weiter ausgebaut. Nach der Inbetriebnahme der trimodalen Umschlaganlage 2006 wird zum Fahrplanwechsel 13./14.12.2009 das sogenannte 2. Modul in Betrieb gehen. Beide Anlagen verfügen über eine jährliche Umschlag-/Verlagerungskapazität von 480.000 TEU Schiene/Straße und 50.000 TEU Wasser.



Der Kombinierte Verkehr ist im GVZ bayernhafen Nürnberg integrierter Bestandteil des übergreifenden Themas „Green Logistics“.

Ökologische Anforderungen und umweltbewusste Verkehrskonzepte rücken in den Fokus der Verkehrslogistik. Spediteure und Transporteure werden zukünftig mehr und mehr gefordert sein, der verladenden Industrie und dem Handel Logistikkonzepte mit ökologischem Mehrwert anzubieten.

Hierfür stehen im GVZ bayernhafen Nürnberg bereits heute große Transportkapazitäten der umweltverträglichen Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff sowie eine (öko-)effiziente trimodale Vernetzung im Rahmen des Kombinierten Verkehrs zur Verfügung.

gez. Harald Leupold
Geschäftsführer
Hafen Nürnberg Roth GmbH

Nürnberg, im November 2009

Kurzprofil GVZ bayernhafen Nürnberg:

Die Hafen Nürnberg-Roth GmbH ist die Management- und Betreibergesellschaft des Güterverkehrszentrums (GVZ) bayernhafen Nürnberg. Mit einer jährlichen Umschlagleistung von über 14 Mio. Tonnen ist das GVZ bayernhafen Nürnberg das größte und bedeutendste multifunktionale Güterverkehrs- und Logistikzentrum in Süddeutschland. Auf einer Fläche von 337 ha sind 260 Unternehmen ansässig, die 5.300 Menschen einen Arbeitsplatz bieten. Das trimodale GVZ ist direkt an die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße angebunden und verknüpft diese Infrastrukturen in idealer Weise für multimodale Transportketten.



Statement

Simon Ulmann, "Leiter Transportlogistik/Projekte", Kühne + Nagel Schweiz AG

Logistik Forum Nürnberg 2009

- Herausforderungen in der Transportlogistik - Infrastruktur, Kosten, Innovationen -
Donnerstag, den 26.11.2009 – Maritim Hotel Nürnberg

10.30 – 12.15 Uhr Podiumsdiskussion mit Eingangsstatements zur Thematik:

„Nachhaltige Lösungen in der Transportlogistik“

Klimaschutz scheint derzeit nicht die oberste Priorität zu haben. Die von der Krise an den Finanzmärkten ausgelöste weltweite Rezession führt inzwischen vielerorts dazu, dass Klimaschutzkonzepte infrage gestellt werden. Ist eine Verzögerung ambitionierter Pläne oder gar eine Abkehr von ihnen die richtige Strategie?

Die Krise ändert nichts daran, dass die begrenzten Ölvorräte und die Umweltschutzaufgaben baldiges Handeln erfordern. Der Anteil des Verkehrs an den gesamten Co2-Emissionen steigt stetig und somit auch der Druck auf die Transport- und Logistikunternehmen, das Thema Nachhaltigkeit als strategisches Konzept zu verankern. Die Wahrnehmung ökologischer und sozialer Verantwortung wird zukünftig als Wettbewerbsfaktor eine entscheidende Rolle spielen.

Der Klimaschutzthematik kann und möchten sich zumindest die Global Player nicht entziehen. Der Anreiz, ökologisch wirksame Massnahmen durchzuführen, wurde sicherlich durch den Höhenflug des Ölpreises in der Vergangenheit verstärkt. Im ersten Schritt wird die Erneuerung des Fuhrparks, im zweiten Schritt die ökologische Optimierung der Lager- und Logistikflächen ins Auge gefasst. Grüne Logistikprodukte sind weitestgehend erst bei den Global Playern ein Thema.

Klimaneutrale Transport- und Logistikprodukte verbreiten sich vor allem bei innereuropäischen Transportunternehmen nur sehr langsam. Zu gross ist hier der Preisdruck.

Welchen Beitrag können globale Logistikdienstleister, und im speziellen Kühne + Nagel, zur Senkung der Umweltbelastung leisten? Welche Tools können sie Ihren Kunden für dieselben Ziele zur Verfügung stellen?

Kühne + Nagel hat seine übergeordneten Umweltziele in der "Corporate Environmental Policy" definiert:



“Kuehne + Nagel is committed to offering environmentally sound, sustainable and innovative supply chain solutions that continually reduce our impact on the environment. Environmental considerations form an integral part in the formulation of strategy and in decision making.”

Konkret verpflichtet sich Kühne + Nagel, unter anderem, zu folgendem:

- 1) Messbare Reduktionsziele (Internal Footprint, Energie, Wasser, Gas, Treibstoff, Abfall) zu formulieren und diese auch umzusetzen.
- 2) Umweltverträglichkeit als ein zentraler Faktor bei der Auswahl von Unterbeauftragten.
- 3) Ernennung von zentralen und dezentralen Umweltbeauftragten.
- 4) Erfassung der Schadstoffwerte je Transport mittels dem eigens entwickelten “Global Transport Carbon Calculator“.
- 5) Erfassung der Co2-Emissionen in der Kontraktlogistik mittels des eigens entwickelten “Global Facility Carbon Calculator“.
- 6) Einbindung der Carbon Calculators in ISO 14001 Standards.
- 7) Entwicklung von alternativen Routings und Modal Splits für die Transporte der Kunden.
- 8) Zahlreiche verkehrsträger- und länderspezifische Einzelinitiativen.

Kühne + Nagel ist bestens gerüstet, seinen Kunden klimaneutrale Transporte in Form von “Green Logistics“ anzubieten. Bereits heute werden Co2-Emissionen für verschiedene Kunden erfasst und die Werte analysiert. Intelligente Supply Chain Lösungen kombiniert mit den internen Initiativen zur Nachhaltigkeit zeigen erste Erfolge.

Wohin zeigt der kurzfristige Trend? Bremst die Krise die Anstrengungen der Unternehmen oder beflügelt sie diese sogar? Welche ganz konkreten Massnahmen und Möglichkeiten sind heute bereits im Einsatz?

Diese und weitere aktuelle Fragen aus der täglichen Praxis möchte ich im Verlaufe der Diskussion gerne erläutern und diskutieren.

Simon Ulmann

Glattbrugg, im November 2009

Leiter Transportlogistik/Projekte
Kühne + Nagel Schweiz AG

Nachhaltige Lösungen in der Transportlogistik

Zusammenfassung

Prof.- Dr.Ing. Adolf Müller-Hellmann

Vielfältige Analysen und Forschungsarbeiten diverser Organisationen, zuletzt des International Panels of Climate Change (IPCC), verdeutlichen die Notwendigkeit verstärkter weltweiter Anstrengungen zu einer drastischen Reduzierung der Emission klimarelevanter Gase.

Diese Gase entstehen insbesondere durch die Verbrennung fossiler Energieträger bzw. aus diesen gewonnenen Produkte zur Bereitstellung von Wärme, elektrischer Energie und Mobilität. Bedingt einerseits durch das rasante Wachstum der Weltbevölkerung (pro Sekunde wächst diese um 2 Menschen) und andererseits durch eine sich ständig beschleunigende wirtschaftliche Entwicklung vor allem in Asien und Südamerika, nimmt die Emission dieser Gase ständig zu.

Zu den Bemühungen der Staatengemeinschaft zu deren Reduzierung gehören der Handel mit CO₂- Zertifikaten und die Vereinbarungen des Kyoto-Protokolls. Das Protokoll sieht vor, den jährlichen Treibhausgas-Ausstoß der Industrieländer innerhalb der so genannten ersten Verpflichtungsperiode (2008–2012) um durchschnittlich 5,2 % gegenüber dem Stand von 1990 zu reduzieren.

Deutschland verpflichtete sich u. a. wegen des hohen Anteils der sehr CO₂-intensiven Verbrennung von Braunkohle zur Stromerzeugung in Deutschland zu einer Reduzierung von 21%. Der Verkehrsbereich leistete keinen Beitrag zu dieser Reduzierung.

Dieses Verhalten wird bei zukünftigen Vereinbarungen nicht mehr akzeptiert werden. Deshalb wird die Nachfrage nach CO₂-armer und CO₂-freier Bereitstellung von Mobilität für Personen und Gütern über das bereits vorhandene Niveau signifikant zunehmen. Die Logistikbranche wird daher ihre bereits vielfältigen Bemühungen zur Realisierung klimaschonender Angebote weiter intensivieren müssen.

Statement

Andreas Bergmann, Director Traffic Development Cargo, Flughafen München GmbH

Podiumsdiskussion „Nachhaltige Lösungen in der Transportlogistik“

Der Flughafen München hat das Jahr 2008 trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen erneut mit einem Passagierrekord abgeschlossen. Über 34,5 Millionen Fluggäste nutzten Bayerns internationale Luftverkehrsdrehscheibe. Damit behauptete München Platz 7 unter den „Top Ten“ Europas. Im weltweiten Ranking rückte München auf Position 27 vor.

Im Jahr 2008 wurden vom Münchner Airport aus 244 Ziele in 71 Ländern regelmäßig angefliegen. Ein wichtiger Wachstumstreiber am Drehkreuz München ist der strategisch so wichtige Langstreckenverkehr.

Die im vergangenen Jahr umgeschlagene Tonnage belief sich auf 260.000 Tonnen. Insgesamt blieb die Luftfrachtentwicklung hinter den massiven Wachstumsschüben der letzten Jahre auf Grund der gesamtwirtschaftlichen Turbulenzen zurück.

Derzeit sind rund 30.000 Menschen bei über 500 Unternehmen und Behörden am Airport beschäftigt. Seit Eröffnung des Flughafens im Mai 1992 hat sich die Zahl der Mitarbeiter mehr als verdoppelt. Außerdem ist der Airport die größte Ausbildungsstätte in der Flughafenregion. 650 junge Leute lernen flughafenweit die verschiedensten Berufe. Die Beschäftigungswirkung strahlt dabei weit über die Flughafen-grenzen hinaus: Statistisch betrachtet induziert jeder Airport-Job bis zu zwei weitere Arbeitsplätze bei Zulieferern, bei Wartungsbetrieben und anderen flughafennahen Unternehmen.

Der wirtschaftliche Abschwung in 2009 hat weltweit zu einer spürbaren Dämpfung der Luftverkehrsnachfrage geführt, die sich auch am Flughafen München bemerkbar macht. Viele Fluggesellschaften haben vorübergehend Kapazitäten aus dem Markt genommen, Frequenzen reduziert oder Verbindungen ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund ist das Jahr 2009 auch für den Flughafen München ein schwieriges Jahr.

In der Geschichte der Luftfahrt gab es allerdings immer wieder einmal deutliche Dellen in der Verkehrsentwicklung, denen dann regelmäßig Phasen mit starken Zuwächsen folgten. Solche Phasen der Konsolidierung bieten die Chance, Mobilität effizienter zu organisieren und die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht für den Passagier- und Luftfrachtverkehr zu optimieren.

Der Flughafen München sichert daher über seinen Ausbau – insbesondere die dritte Start- und Landebahn – dauerhaft die Mobilitätschancen für Millionen von Menschen, fördert nachhaltig Beschäftigung, Wertschöpfung und Standortqualität und leistet als zentrale Infrastruktureinrichtung einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge.