

# Verkehrsträger effizienter nutzen

„Grüne Logistik“ – Transportbranche setzt auf sparsamen Energieeinsatz



**Viele Unternehmen der Logistikbranche entdecken den Umweltschutz für sich: Beides schien noch vor wenigen Jahren unvereinbar. Denn die Transporteure hatten bisher mit dem Ruf zu kämpfen, eine extrem energieintensive Branche zu sein. Doch vor dem Hintergrund gestiegener Energiekosten hat sich auch die Transportbranche darauf eingestellt, Ressourcen möglichst sparsam einzusetzen – Stichwort „Grüne Logistik“. Sie wird als aktiver Beitrag zum Klimaschutz verstanden. K+S – Auftraggeber zahlreicher Transportdienstleistungen und selbst Transporteur – bewegt mehr als 40 Millionen Tonnen Ware im Jahr und unterstützt in vielfältiger Weise Bemühungen ihrer Logistikpartner, Produkte umweltschonend und emissionsarm zu befördern.**

Unter „Grüner Logistik“ werden die Reduzierung von Kohlendioxid-(CO<sub>2</sub>)-Emissionen, der schonende Verbrauch von Flächen und Wasser sowie anderer Ressourcen verstanden. Nach Angaben der Internationalen Energieagentur in Paris werden etwa 24 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch gewerbliche und private Verkehrsströme verursacht. Es gilt deshalb, auch Transportleistungen möglichst emissionsarm zu gestalten, um in puncto Nachhaltigkeit einen weiteren deutlichen Schritt in diese Richtung gehen zu können.

## K+S verlagert Transporte auf Schienen- und Wasserwege

K+S verlagert, wo immer es möglich ist, bereits seit Jahren Transporte von der Straße auf

die umweltfreundlichen Schienen- und Wasserwege. Auf beide Verkehrsträger (Bahn und Schiff) entfallen mittlerweile zwei Drittel der beförderten Mengen. Zwei in den vergangenen Jahren erfolgreich auf den Weg gebrachte Logistiklösungen sind hierbei der Baltic Train für den Transport von Containern auf der Schiene und der Börde Container Feeder für den Transport auf Binnenwasserstraßen. Beide gehören zum Geschäftsfeld Containerservices der K+S-Logistiktochter KTG und werden inzwischen bereits auch zu 50 Prozent von Dritten genutzt.

## Biogene Kraftstoffe rücken in den Blickpunkt

K+S unterstützt die Bemühungen ihrer Logistikpartner, Düngemittel und Salzprodukte umweltschonend und emissionsarm zu befördern. Dies fängt bereits beim Einsatz von biogenen Kraftstoffen in LKW-Motoren als Alternative zum traditionellen Dieseldieselfkraftstoff an. Bereits im Jahr 2006 wurden alle Vertragsspediteure zu einem speziellen Workshop nach Kassel eingeladen (K+S information berichtete), um aufzuzeigen, wie der Antrieb mit Pflanzenöl funktioniert und was bei der Umrüstung der Motoren zu beachten ist. Eine weitere Alternative zum Dieseldieselfkraftstoff ist Treibstoff auf Basis tierischer Fette – eine Innovation, die noch im Anfangsstadium steckt, aber von K+S bereits aufgegriffen worden ist. „Bei uns heißt das Hühneröl“, erklärt Michael Körber, Leiter Landverkehre-Straße im Bereich Logistik. Der Grund: Eine enge Kooperation mit einem großen Geflügelbetrieb in Niedersachs-

sen hat 2008 zur Eröffnung einer weiteren Tankstelle für Treibstoff aus Tierfett in logistisch günstiger Lage zu den Werken Werra und Neuhoft-Ellers geführt. Dort können LKW-Fahrer Treibstoff tanken, der aus Tierrückständen destilliert wurde. Körber: „Wichtig dabei ist, dass der Kraftstoff normgerecht ist und Umweltvorteile bietet, um steuerlich begünstigt zu werden. Bei diesem Kraftstoff werden 90 Kilogramm CO<sub>2</sub> auf 100 Kilometer eingespart und die Feinstaubemission bei Einsatz der entsprechenden Umrüsttechnologien sogar um bis zu 45 Prozent gesenkt. Da der Kraftstoff darüber hinaus auch noch grundwasserneutral ist, brauchen keine besonderen Vorschriften bei der Aufstellung von Tankanlagen beachtet werden.“ Der reine Preisvorteil liegt bei aktuell etwa 20 Cent pro Liter gegenüber dem Dieseldieselfkraftstoff – gut für die Umwelt und das Portemonnaie!

## Bio-Ethanol reduziert Feinstaubemissionen

Aber auch Bio-Ethanol mit seiner sehr guten CO<sub>2</sub>-Bilanz kann zukünftig in LKW-Motoren genutzt werden, erklärt Körber. Bislang war dies nur entsprechend ausgerichteten PKW-Motoren vorbehalten. Durch den Einsatz von Bio-Ethanol in LKW-Motoren wird eine erhebliche Reduktion von Feinstaubemissionen erreicht, so dass eine Einstufung der Schadstoffklasse Euro 4 auf Euro 6 möglich ist. Die Umrüstung der Fahrzeuge mit einer speziellen Technologie kann hier aber bis zu 6.500 Euro kosten. Die Energiebilanz beim Einsatz alternativer Treibstoffe kann sich sehen lassen: Insgesamt 400

LKW der K+S-Vertragsspediteure wurden bisher auf verschiedene Biokraftstoffe umgerüstet – dies ergibt eine Einsparung von 40.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen jährlich! Außerdem reduzieren sich die Kosten für die Spediteure und damit auch für K+S.

## Vorausschauende Fahrweise hilft Energie sparen!

Neben alternativen Treibstoffen setzen immer mehr Spediteure auch darauf, die LKW-Fahrer im Sprit sparenden Fahren zu schulen. Mit dem richtigen Fahrstil lässt sich der Spritverbrauch stark beeinflussen, zum Beispiel durch richtiges Bremsen und angemessenes Anfahren. Dadurch kann der Treibstoffverbrauch um bis zu zehn Prozent gesenkt werden. Vergleichbares gibt es bereits seit dem Jahr 2002 auch bei der Deutschen Bahn. Sie schult ihre Lokführer in einem



Fahrsimulator der Deutschen Bahn AG Foto: DB

figen Haushalts in einem Jahr! Dieses große Einsparpotenzial bestätigt auch Herrmann Weber, Leiter Bahn, Binnenschifffahrt und Lager/Umschlag im Bereich Logistik bei K+S. Er ist auf einer Güterlok der Railion Deutschland AG vom Werk Werra zur KTG in Hamburg mitgefahren und konnte anhand der Verbrauchsanzeige selbst beobachten, wie positiv sich eine vorausschauende Fahrweise des Lokführers auf den Energieverbrauch auswirkt. Einsparungen haben sich auch

## K+S-Logistik auf einen Blick

Vom Transportvolumen (kombinierte Verkehre) der K+S Gruppe im Jahr 2008 (40,6 Millionen Tonnen) entfielen auf den Schiffs-transport 13,4 Millionen Tonnen. Per LKW wurden 13,5 Millionen Tonnen transportiert, mit der Bahn gingen 8,6 Millionen Tonnen auf die Reise. Der Rest verteilt sich auf den Transport per Binnenschiff und per Rohrleitung (Sole). Somit entfiel ein Fünftel des gesamten Transportvolumens auf die Beförderung mit der Bahn – dies entspricht mehr als 143.000 Waggons! Aneinandergereiht ergibt dies einen rund 2.300 Kilometer langen Zug – von Hammerfest an der Nordspitze Norwegens bis in die dänische Hauptstadt Kopenhagen

dreistufigen Trainingsprogramm im energiesparenden Fahren, zu dem auch eine Fahrt in einem der 16 Simulatoren gehört. „Das spezielle Energiespartraining am Simulator dient dazu, verschiedene energiesparende Fahrstrategien auszuprobieren, und ermöglicht eine sofortige Rückmeldung über den Energieverbrauch der Fahrt“, berichtet Dr. Harald Böhme, Leiter des Programms Energiesparen bei der Railion Deutschland AG. Die Einsparbilanz ist beachtlich. Der DB AG zufolge kann der Lokführer eines ICE durch eine geschickte Fahrweise auf der Strecke Hamburg-München den Verbrauch von 19.000 auf 15.000 Kilowattstunden reduzieren. Diese Differenz entspricht dem Stromverbrauch eines vierköp-

bereits dadurch ergeben, dass K+S das Beladevolumen der Ganzzüge schon vor einigen Jahren von 800 beziehungsweise 1.200 Tonnen auf bis zu 1.850 Tonnen pro Zugeinheit erhöht hat mit der Folge, dass der Energieverbrauch – bezogen auf eine Tonne transportierter Ware – ebenfalls gesenkt werden konnte!

## Anteil kostengünstiger Container-Transporte konsequent ausgebaut

Das Containergeschäft von K+S hat zusätzliche Chancen zum Energiesparen gegeben. Frank Firmes, Geschäftsführer der KTG und zugleich Leiter des Bereiches Logistik: „Wir haben den Anteil kostengünstiger Container-



„Hühneröl“-Tankstelle im Werratal



Die BCF Glückauf des Börde Container Feeder



Salzverladung im Werk Bernburg