

Suche nach grünen Transportmitteln

16. Oktober 2008

Handel und Industrie wollen Kosten senken und CO2-Bilanz verbessern - Hohe Bestände erleichtern Portemonnaie / Von Birgitt Loderhose

LZ|NET. Die europäische Konsumgüterbranche arbeitet fieberhaft daran, steigenden Transportkosten entgegenzuwirken und gleichzeitig ihren CO2-Ausstoß zu senken. Zwischen kapitalbindenden Überbeständen und Regallücken zu balancieren, ist eine weitere Großbaustelle.

Gelingt es Handel und Industrie, ihren Schadstoff-Ausstoß entlang der Lieferkette zu reduzieren, so sind damit meist auch niedrigere Transportkosten verbunden.

Manchmal müssen die Unternehmen allerdings in Vorleistung treten, wie das Beispiel des französischen Händlers Monoprix zeigt, das bei der CIES-Supply-Chain-Konferenz vergangene Woche in Wien vorgestellt wurde.

Monoprix beliefert die Pariser Innenstadt mit einer umweltfreundlichen Kombination aus Zug- und Erdgas-Lkws. Rund ein Fünftel höher als bei konventioneller Logistik fallen dabei in der Startphase die Transportkosten aus. Doch im Rahmen der eigenen Nachhaltigkeitsstrategie nimmt Monoprix dies in Kauf.

Kunden schätzen leise Flüster-Lkws

Ein wichtiges Argument dafür: "Unsere Kunden sind gleichzeitig Anwohner unserer Märkte", wie Monoprix Logistikdirektor Claude Samson erklärte. Und diese schätzen es, wenn besonders leise Flüster-Lkws mit Erdgasantrieb die innerstädtischen Filialen anfahren.

Insgesamt reduziert das Unternehmen damit den CO2-Ausstoß um 340.t jährlich. Es verbraucht 70.000 Liter weniger Benzin und verlegt 12.000 Lkw-Fahrten auf die Schiene. 95 Märkte werden aktuell so beliefert.

Außerdem setzt Monoprix bei Transporten von importierter Ware aus Übersee auf die Binnenschifffahrt.

Andere feilen daran, ihre Straßentransporte effektiver und sparsamer zu gestalten. Der international tätige belgische Händler Delhaize optimiert zum Beispiel seine Transporte durch den Einsatz von Doppelstock-Lkws, die mehr Paletten fassen.

Nestlé Waters transportiert Vittel mit der Bahn

Nestlé Waters versucht mit unterschiedlichen Methoden die CO2-Belastung durch seine Transporte zu reduzieren. Für die Lieferung von Vittel und Contrex nach Antwerpen, wo sie in Überseefrachter verladen werden, wird die Bahn genutzt.

Dadurch sinke der CO2-Ausstoß je Tonne um 90 Prozent, so Christoph Overlack, Leiter des europäischen Supply Chain Managements bei Nestlé. In Italien werden Transporteure gezielt danach ausgewählt, ob sie die Schadstoff-ärmeren Euro-4 und Euro-5-Lkws einsetzen.

In Kanada nutzt Nestlé Fahrzeuge mit größerer Nutzlast (30.t), was den CO2-Ausstoß um knapp ein Viertel senkt. Schließlich versucht das Unternehmen näher am Konsumenten zu produzieren, etwa in einer neuen Fabrik für die italienische Nestlé-Marke Vera in Sizilien.

Bestände sind ein notwendiges Übel

Nicht nur steigende Transportkosten machen der Konsumgüterbranche zu schaffen. Zu hohe oder fehlende Bestände entlang der Supply Chain schmälern ebenfalls den Gewinn beträchtlich.

"Bestände sind ein notwendiges Übel" bringt Xavier Hua, Direktor B2B-Strategie der Carrefour-Gruppe, das Problem auf den Punkt. Promotionartikel beispielsweise hätten einen überproportional hohen Anteil an den Beständen.

Bei der CIES-Konferenz plädierte Hua für eine bessere Zusammenarbeit mit Lieferanten, insbesondere beim Informationsaustausch und bei der Prognose. Wichtig sei, sich nicht nur ein Bild von der Höhe der Bestände zu machen, sondern auch deren Alter zu erfassen.

Unverkäufliches und "Penner", die seit mehr als 12 bis 18 Monaten vor sich hin dümpeln, sollten entfernt werden. Wichtige Messgröße für das Tagesgeschäft ist bei Carrefour der operative Bestand (Wert) und die Drehzahl (in Tagen).

Automatisierung der Lager im Fokus

Neben der Optimierung von Beständen entlang der Lieferkette rückt die Frage nach der Automatisierung der Distributionszentren neu in den Fokus.

Vielleicht angesichts der durch die Finanzkrise verursachten Unsicherheit werden langfristige Investitionen offenbar mit mehr Vorsicht betrachtet.

Automatische Lager, im Handel ohnehin noch eine Seltenheit, schränken die Flexibilität ein, verlangen stets nach hoher Auslastung und lassen sich nicht einfach umbauen.

Weitere News

- **DHL:** Will ins Grüne
- **IBM:** Entwickelt Tool für grüne Logistik
- **Migros/Coop:** Wollen grüne Logistik
- **Logistik:** Händler entdecken Nachhaltigkeit

Beim Treffen der Supply-Chain-Experten wurde dafür plädiert, jeweils bezogen auf den einzelnen Prozess genau zu prüfen, wo sich Automatisierung lohnt.

[Ihre Meinung zu diesem Artikel >](#)

Weitere IT + Logistik News vom 16. Oktober 2008

Metro C+C: Besserer Blick auf die Kunden

Datenklau: Spionagechips am POS

NFC: Bahn testet Bezahlen per Handy

Schweden: Zweite Chance für Food per Web

Copyright: Deutscher Fachverlag GmbH: Impressum
Anregungen & Kommentare an info@lz-net.de

Die Übernahme von vollständigen Artikeln
auch bei Nennung der Quelle ist nur
nach schriftlicher Zustimmung von LZ|NET erlaubt.