

## **Mobility in Logistics**

Univ.-Prof. Dr. Eric Sucky

Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre, insb. Produktion und Logistik,  
Otto-Friedrich-Universität Bamberg, Feldkirchenstr. 21, 96052 Bamberg,  
eric.sucky@uni-bamberg.de

Die Mobilität von Gütern und Personen stellt eine wesentliche Grundlage von Wirtschaft und Gesellschaft dar. Effiziente Personen- und Güterverkehrssysteme sind daher unverzichtbar, um wirtschaftliches Wachstum in Volkswirtschaften sicherzustellen. Der Wunsch nach individueller Mobilität und individuellem Waren- und Güterverkehr im Spannungsfeld von Zeit, Kosten und Qualität erfordert dynamische Innovationsprozesse, welche mit Blickrichtung auf die Faktoren Sicherheit, Funktionalität, Umwelt und Globalisierung neben neuen Technologien auch zukunftsweisende Logistiksysteme, Logistikkonzepte und logistische Dienstleistungen umfassen.

Die folgenden Beiträge fokussieren auf die Nachhaltigkeit aus verschiedenen Blickwinkeln. Das von Hans Carl von Carlowitz bereits 1713 in seinem Werk „Sylvicultura oeconomica“ formulierte Prinzip der Nachhaltigkeit besagte, dass nur so viel Holz geschlagen werden sollte, wie durch planmäßige Aufforstung nachwachsen konnte. Allgemeiner formuliert beschreibt das Prinzip der Nachhaltigkeit die Verantwortung für gegenwärtige und zukünftige Generationen. Und auch wenn dieses Prinzip schon vor mehr als 300 Jahren formuliert worden ist, ist es besser bekannt aufgrund beispielsweise der Studie „Grenzen des Wachstums“, dem Brundtland-Report, der Rio-Konferenz von 1992 oder dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg 2002. Inzwischen ist das Thema Nachhaltigkeit allgegenwärtig: Klimaschutzbemühungen der Politik, Ressourcenknappheit, Umweltverschmutzung – die gesellschaftliche Diskussion dreht sich inzwischen routiniert um Themen der Nachhaltigkeit.

In Anbetracht der aktuellen Diskussion um Feinstaubbelastungen und potenzielle Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge, fokussiert der Beitrag von Mark Pychal und Eric Sucky auf eine *Wasserstoff-basierte Mobilität – Konzeptionierung einer nachhaltigen Supply Chain*. Die Autoren stellen eine Antriebstechnik in den Mittelpunkt der Betrachtung, welche in der Diskussion um Diesel-, Benzin- und Elektroautos noch vernachlässigt wird: Wasserstoff als Antrieb. Es wird die Machbarkeit einer nachhaltigen Supply Chain für eine Wasserstoff-basierte Mobilität analysiert. Auch wenn sehr restriktive Annahmen zugrunde gelegt werden – beispielsweise die vollständige Ersetzung aller Fahrzeuge durch Wasserstoff-Fahrzeuge – liefert dieser Beitrag eine erste Einschätzung der Machbarkeit einer Wasserstoff-basierten Mobilität, sowohl aus Kostensicht als auch anhand von Umweltgesichtspunkten.

*Robust, nachhaltig oder grün – was ist „Slow Logistics“*, fragt Immanuel Zitzmann in seinem Beitrag. Die Leistungserstellung in Logistiknetzwerken ist zunehmend von Unsicherheiten bedroht. Zusätzlich verlangen gesellschaftliche Veränderungen die Berücksichtigung ökologischer wie auch sozialer Aspekte bei der Gestaltung von Logistiksystemen. Mit der „Slow Logistics“ existiert ein Ansatz, der auf den ersten Blick sowohl die Anforderungen an die Robustheit wie auch die Nachhaltigkeit erfüllt. Der vorliegende Beitrag führt eine literaturbasierte, qualitative Untersuchung durch, die klärt, ob dies tatsächlich der Fall ist. Dabei werden die Zusammenhänge zu den Konzepten einer „robusten Logistik“, „nachhaltigen Logistik“ und „grünen Logistik“ aufgezeigt.

Die Herausforderungen der Nachhaltigkeit bestehen darin, die durch menschliche Aktivitäten verursachten Umweltschäden zu begrenzen und gleichzeitig die aus Armut und Überfluss resultierenden Benachteiligungen und Leiden zu reduzieren. Durch aktuelle Ereignisse stehen Unternehmen unter großem Druck, soziale Nachhaltigkeit in der gesamten Lieferkette zu berücksichtigen. Der Beitrag *Soziale Nachhaltigkeit in Supply Chains – eine empirische Analyse* von Yasemin Günenc liefert eine fundierte, empirische Analyse des tatsächlichen Stellenwerts der sozialen Nachhaltigkeit in Unternehmen und ihrer Supply Chain. Für die Auswertung wurden empirische Daten aus der Thomson Reuters Datenbank mit einer Datenbasis von elf Jahren und 51 Staaten herangezogen. Es werden Stärken und Schwächen der aktuellen Nachhaltigkeitspolitik von Unternehmen der Automobil- und Textilindustrie aufgezeigt.