

Truck-Symposium zu Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz

Beim achten gemeinsamen Truck-Symposium von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland hat ein Expertengremium das Thema „Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz im Fuhrpark – welche technischen Investitionen sind notwendig?“ beleuchtet. Das Thema Ökologie erhält auch in der Logistikbranche einen immer größeren Stellenwert – als Verkaufsargument oder als Vorgabe der Kunden. Auftraggeber verlangen für ihre Umweltbilanz verstärkt „grüne“ Transporttechnologien von den Spediteuren. Dabei rücken neben den gesetzlichen Vorgaben zunehmend auch der Einsatz von Kraftstoff sparenden Fahrzeugen und Komponenten, innovative Telematikkonzepte und Spritspartrainings für die Fahrer in den Fokus.

Unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Mitglied des Vorstands TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e.V., gaben die Referenten einen Überblick der aktuellen Entwicklungen.

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann befasste sich in seinem Vortrag mit der Investitionsbereitschaft des Transportgewerbes. Fast alle Unternehmen stehen unter einem zunehmenden Kostendruck. Ausschlaggebend dafür sind in erster Linie die Treibstoffkosten, aber auch die Preissensibilität der Kunden, Preisverfall durch zunehmenden Wettbewerb, finanzielle Belastungen zur Erfüllung gesetzlicher Umweltauflagen und höhere Bezüge für das Fahrpersonal durch den nach wie vor herrschenden Fahrermangel. „Verbrauchsanalysen pro Fahrzeug und Fahrerschulungen zur Verbrauchsreduktion zählen zu den Maßnahmen, die die überwiegende Mehrheit der Unternehmen bereits umsetzt, um gegenzusteuern“, betonte Prof. Brauckmann. Allerdings nutzen nur knapp die Hälfte der Spediteure Fahrerbewertungen und Belohnungen für einen effizienten Fahrstil als Instrument zur Verbrauchsminderung. „Hier sehe ich weitere Einsparmöglichkeiten“, sagte Prof. Brauckmann. Steuerliche Anreize könnten zudem eine Motivation sein. Transportunternehmen stecken vor allem dann Geld in den Fuhrpark, wenn sie damit Kosten reduzieren können und um den Anforderungen der Auftraggeber gerecht zu werden. Staatliche Förderungen sind für die Investitionsentscheidungen eher nachrangig.

Adalbert Wandt, Präsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), stellte die Frage: Wie „green“ muss der Transportunternehmer der Zukunft sein? Neben der drastischen Verringerung der Treibhausgase strebt die EU eine weitgehende Unabhängigkeit des Verkehrs vom Öl an. Dabei wird vielfach übersehen, dass sich diese Forderung an alle Verkehrsträger richten muss. Im Fokus steht jedoch hauptsächlich der Straßengüterverkehr. Kernstück der Kommissionsvorschläge zur Erreichung ihrer „Nachhaltigkeits-Ziele“ ist eine Verlagerung von 30 Prozent der Straßengüterverkehre über 300 Kilometer bis zum Jahr 2030 und von 50 Prozent bis 2050 auf Schiene und Schiff.

„Ein Szenario, vor dem selbst der Wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums nachdrücklich abrät“, erklärte der BGL-Präsident und bilanzierte: „Für die Zukunft wäre es zu begrüßen, wenn sich Politik und Administration in Brüssel und in den Mitgliedsstaaten zunehmend von Vorstellungen trennen könnten, Umweltpolitik im Verkehr durch unrealistische Verlagerungsszenarien umzusetzen.“ Aus Sicht des Verbands bedarf es stattdessen neuer technologischer Ansätze, um ökologische wie ökonomische Nachhaltigkeit im europäischen Güterverkehr miteinander zu verknüpfen – ohne dabei den Logistikstandort Europa, Arbeitsplätze, Wachstum und Wohlstand zu gefährden.

Rüdiger Marquardt, DIN Deutsches Institut für Normung, informierte über die Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportleistungen (DIN EN 16258). Die Norm, die im März dieses Jahres veröffentlicht wurde, legt die Methode und die Anforderungen an die Berechnung und Berichterstattung von Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen auf dem Land, im Wasser und in der Luft dar. Sie definiert dabei ein standardisiertes Verfahren und ist anwendbar auf einzelne Transporte oder für ganze Transportunternehmen. Die DIN 16258 umfasst alle Transporte, unabhängig davon, ob es sich um eigene oder die von Subunternehmern handelt. Sie betrachtet Energieverbrauch und Emissionen inklusive Herstellung von Kraftstoffen und Strom sowie alle Treibhausgasemissionen.

Dr. Ralf Forcher, Daimler AG, referierte zum Thema „Wie kann sich Ökologie rechnen? - Gesamtkonzept OEM (Fahrzeughersteller)“. Ökologie und Ökonomie werden in der Transportbranche seit vielen Jahren als gleichwertige Ziele verfolgt. Mit der Einführung der europäischen Abgasnorm Euro 6 wurde nun erstmals die Verringerung des Schadstoffausstoßes nicht automatisch mit der Absenkung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂-Emissionen verknüpft. „Weniger Schadstoffausstoß sollte in Verbindung mit höherem CO₂-Ausstoß stehen, das wollten wir nicht akzeptieren“, betonte Dr.

Forcher. Die Daimler AG hat darum für die Transportbranche einen neuen, ganzheitlichen Ansatz über Fahrzeug, Antriebsstrang und Dienstleistungen entwickelt, um den Kraftstoffverbrauch zu senken.

Dipl.-Ing. Bernd Korte, Continental Reifen Deutschland GmbH, beleuchtete unter dem Blickwinkel der Bereifung die Fragestellung „Wie kann sich Ökologie rechnen? Systemlösungen für den Fahrzeugbestand“. Die direkten finanziellen Belastungen für die Bereifung von Nutzfahrzeugen machen bereits einen signifikanten Anteil der Gesamtfuhrparkkosten aus. Darüber hinaus beeinflussen die Reifen durch Rollwiderstände und Runderneuerungsfähigkeit zu einem maßgeblichen Anteil die Fuhrparkkosten. „Durch intelligente Anpassung des Reifens an die Applikationen der Kunden, mit Hilfe gezielter Optimierung auf Fahrzeuge und moderne Technologie sowie die Berücksichtigung aktueller Legislative können Reifenhersteller ihren Kunden enorme Wettbewerbsvorteile verschaffen“, sagte Korte. Dabei liefert das EU-Reifenlabel eine erste Orientierung.

Siegfried Wiefering, Lanxess Deutschland GmbH, berichtete über Beweggründe für Vorgaben/Anforderungen an Subunternehmer, Marktveränderungen auch auf Verladerseite. Lanxess ist Mitglied in der aktuellen Arbeitsgruppe im Verband der Chemischen Industrie (VCI), die den Standard bezüglich der Anforderungen an die Transportdienstleister für den Straßengüter- und Kombinierten Verkehr (Straße/Schiene) aktualisiert. Ziel ist neben dem Qualitätsmanagement die Optimierung der Sicherheit sowie die Berücksichtigung und Sicherung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten bei der Beförderung von chemischen Gütern. „Der Auftragnehmer muss bereit sein, durch technische und/oder organisatorische Maßnahmen den Ausstoß von Treibhausgasen – bezogen auf das Unternehmen des Auftragnehmers und die Transporte des Auftraggebers – positiv zu beeinflussen und zu reduzieren“, sagte Wiefering. Dazu zählen unter anderem: Zertifizierung gemäß Umweltmanagementnormen, intermodale Transportlösungen wie der Kombinierte Verkehr, CO2-Report, Spritspartrainings für Fahrer sowie der Einsatz von Fahrzeugen, die höchste Abgasnormen erfüllen.
(ampnet/deg)

Bilder zum Artikel:



Logo TÜV Rheinland.