

CO₂ – Diskussionen und die Auswirkungen auf den Modal Split



Gunnar Gburek
Bereichsleiter Logistik
Bundesverband Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V. (BME)

- der führende Fachverband für Einkauf und Logistik in Europa
- 1954 gegründet, heute ca. 6.000 Mitglieder
- alle Branchen: Industrie, Handel, Dienstleistung und öffentliche Einrichtungen
- 41 regionale Gliederungen, drei nationale Sektionen (Logistik, Öffentliche, BDL)
- Nachwuchsinitiative „Young Professionals“
- eigene Aus- und Weiterbildungsakademie (ca. 400 Veranstaltungen / Jahr)

CO₂ – Diskussionen und die Auswirkungen auf den Modal Split

Ergebnisse der Umfrage:

„CO₂ und Modalsplit“

des BME e.V. 11/2007

Befragungszeitraum:

20.9. 2007 bis 26.10.2007

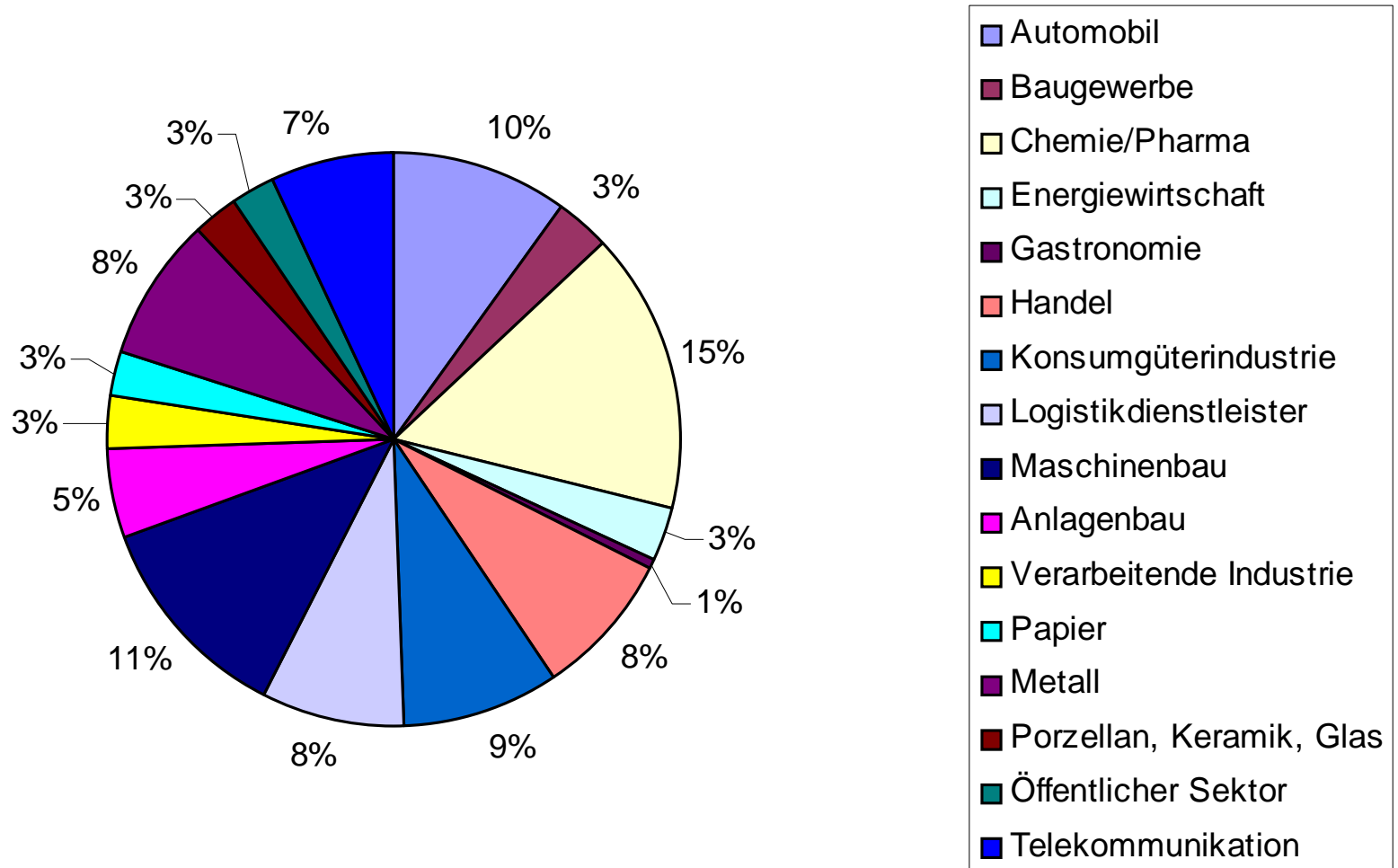
Konzeption und Auswertung:

- BME
- Prof. Dr. Paul Wittenbrink, BA Lörrach

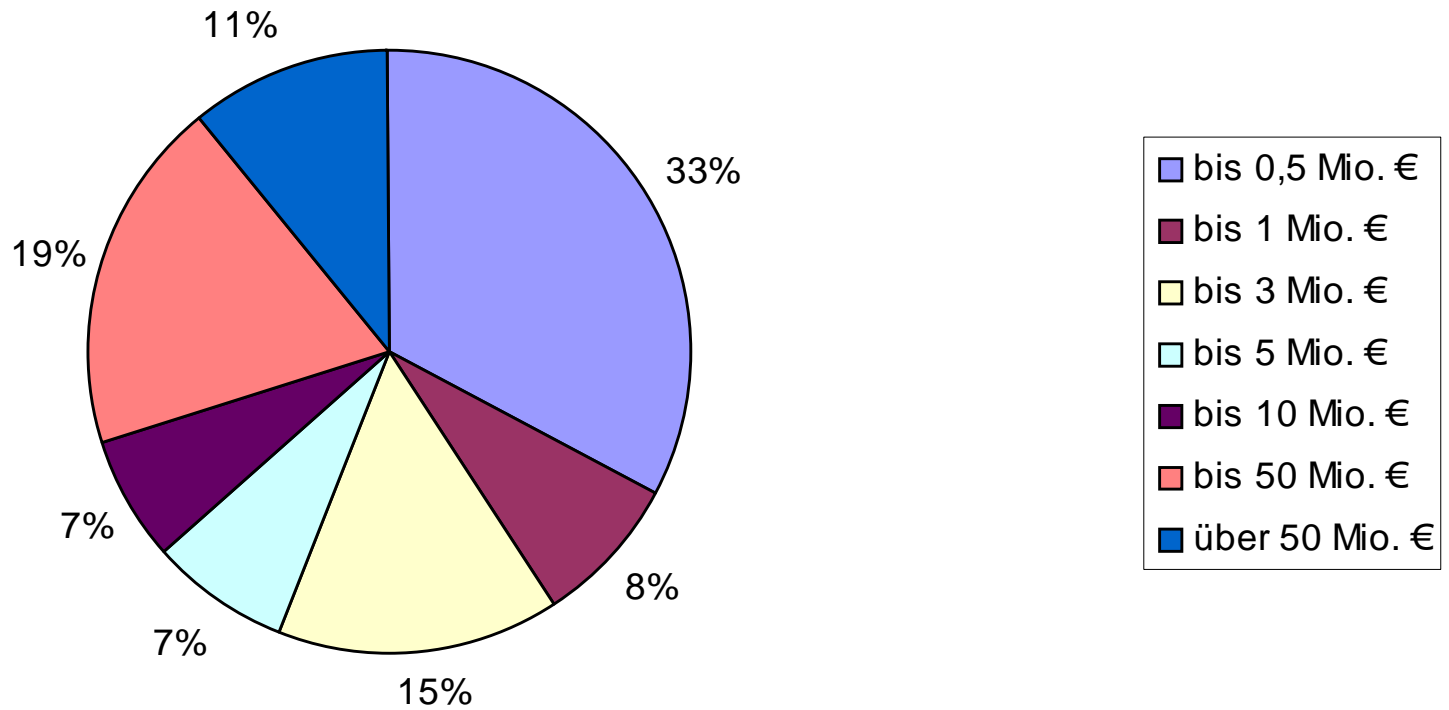
Teilnehmer:

170 Unternehmen aus Industrie und Handel

Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?

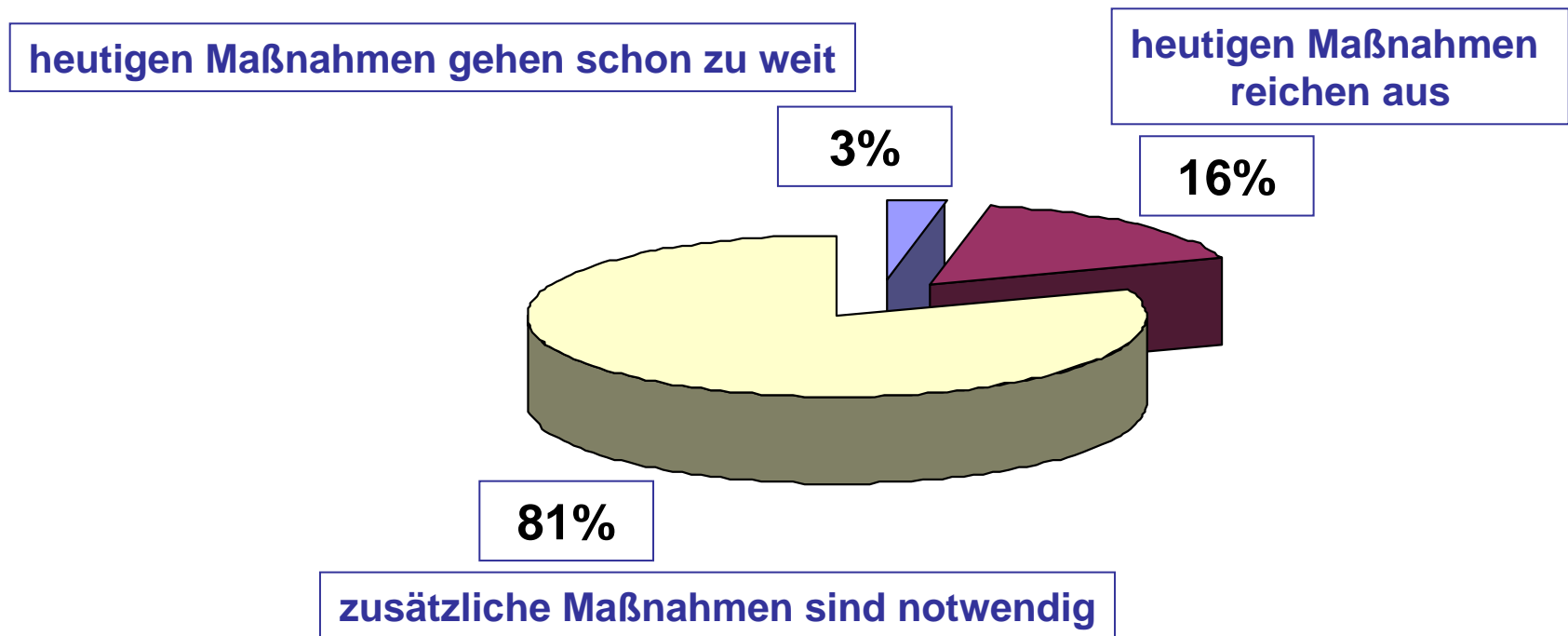


Auftragsvolumen LKW

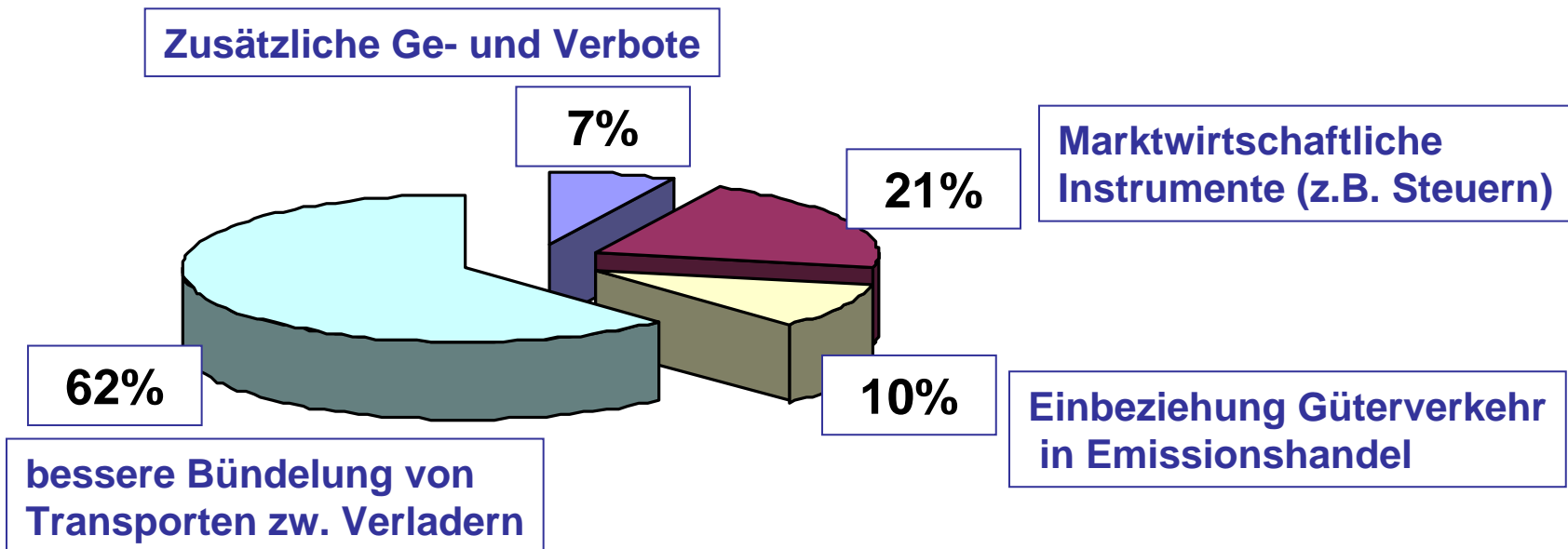


Insgesamt ca. 1,5 Mrd. Euro

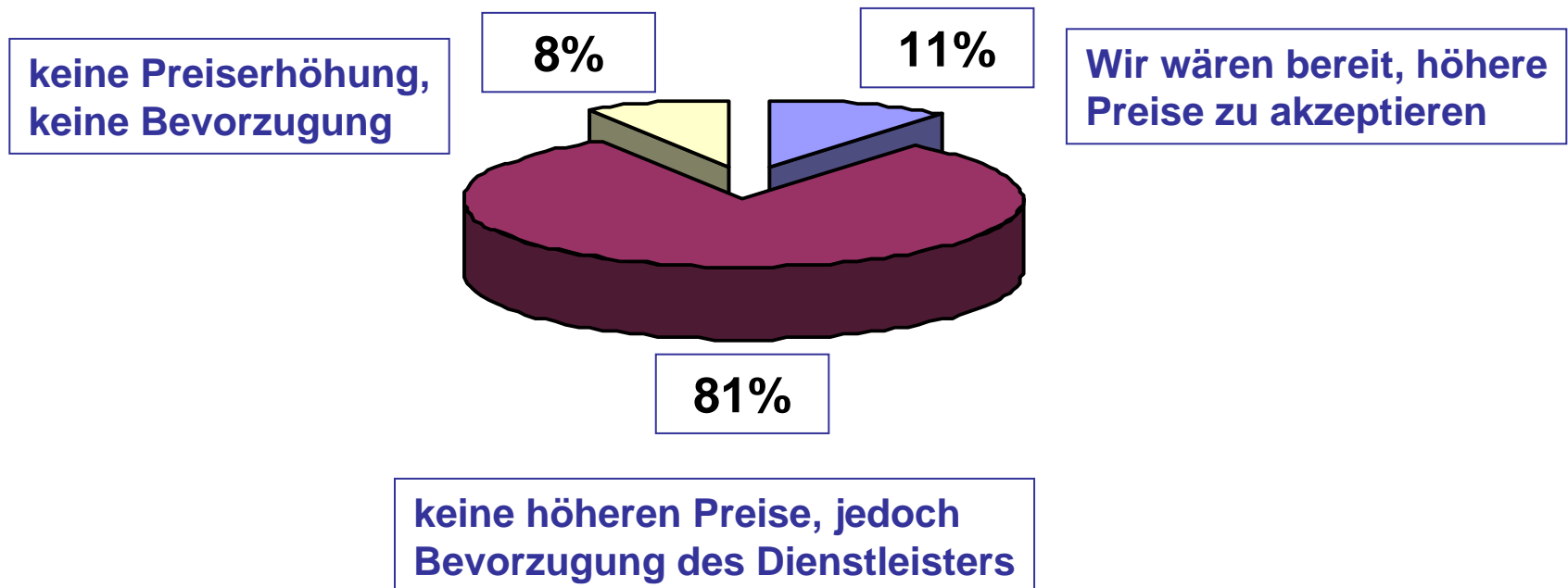
Wie schätzen Sie insgesamt die Maßnahmen zur Co₂-Reduktion im Güterverkehrsbereich ein?



Welche weitere Maßnahme zur CO₂-Reduktion im Güterverkehrsbereich würden Sie bevorzugen?



Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert – über den gesetzlichen Rahmen hinaus – Aufwendungen zur CO₂-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?



Die Bereitschaft auf Seiten der Verladerschaft
CO₂ zu reduzieren ist da!

Aber reicht das?



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

... selbst unter der Annahme
der erwarteten (...)

Effizienzsteigerung von 18 % im Bereich von
Logistik und Fahrzeugtechnik wird der CO₂ Ausstoß
des Güterverkehrs aufgrund des Mengenwachstums
bis zum Jahre 2020 auf gleichem Niveau wie heute
bleiben. **Damit wird der Güterverkehr keinen CO₂-
Reduktionsbeitrag bringen können...**



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

weiter heißt es:

...wir müssen noch massiver

auf **innovative und effiziente Technologien** und

Konzepte setzen als in der Vergangenheit. Damit

sind in der Regel nicht nur **ökonomische** sondern

auch **ökologische** Vorteile verbunden...

VOLVO: ...eine Halbierung der Kohlendioxid-emissionen von Lkw ist bis 2020 möglich...

...moderne Fahrzeuge verbrauchen heute 40 Prozent weniger Kraftstoff als ihre Pendants von 1975...

... die Deutsche Post World Net testet die beiden 7,5-Tonner Mercedes-Benz Atego und Mitsubishi Fuso Canter jeweils mit einer Kombination aus Diesel- und Elektromotor...

...CO₂-Optimierung durch die neue Generation der Nfz-Motor-Steuergeräte (und) CO₂-Reduktion durch Entwicklung rollwiderstandsarmer Reifen von Continental ...

...DAF wird ... den Prototyp eines LF mit Hybridantrieb zeigen. Der Lastwagen kann wahlweise auch mit dem Elektromotor allein bewegt werden... Der Elektromotor ist zwischen Kupplung und Getriebe eingebaut. Die beim Bremsen zurückgewonnene Energie wird in Lithium-Ionen-Batterien gespeichert...



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Aus dem Masterplan Logistik ...

... die Bundesregierung verfolgt das Ziel, deutlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Deshalb wird sie die rechtlichen Rahmenbedingungen und Investitionsschwerpunkte so setzen, dass der Verkehrsträger **Schiene** in die Lage versetzt wird, seinen **Anteil am Güterverkehr** bis 2025 um bis zu **drei Prozentpunkte** zu erhöhen.

Dies entspricht einer **Steigerung** der Gütertransportleistung der Bahn **um rund Zweidrittel** gegenüber heute – von **114 Milliarden** Tonnenkilometer in 2007 auf rund **190 Milliarden** Tonnenkilometer Jahresleistung in 2025.

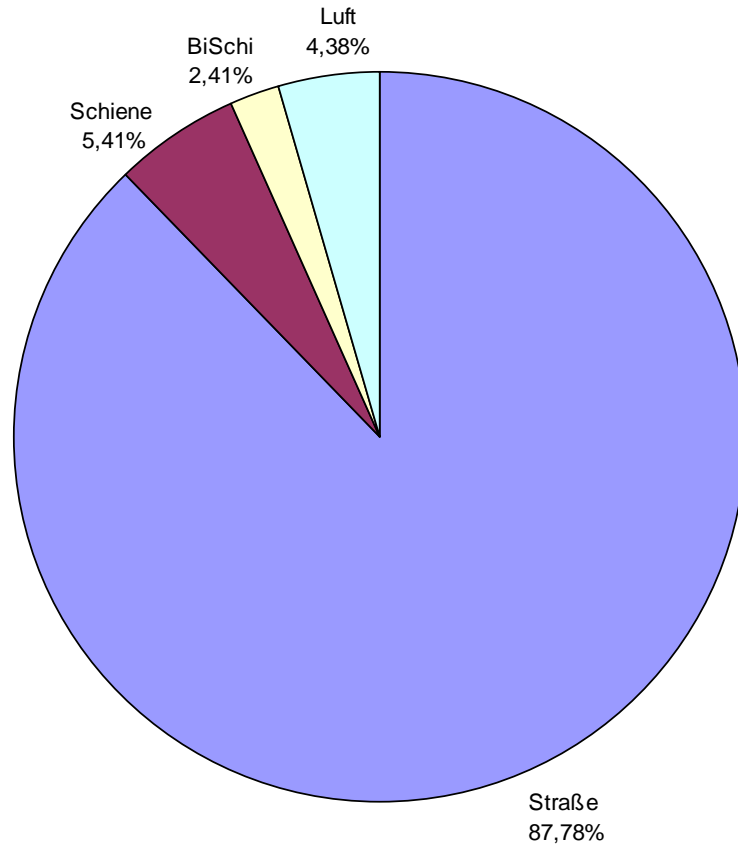
Modal Split:

...die Verteilung des
Transportaufkommens auf
verschiedene Verkehrsträger

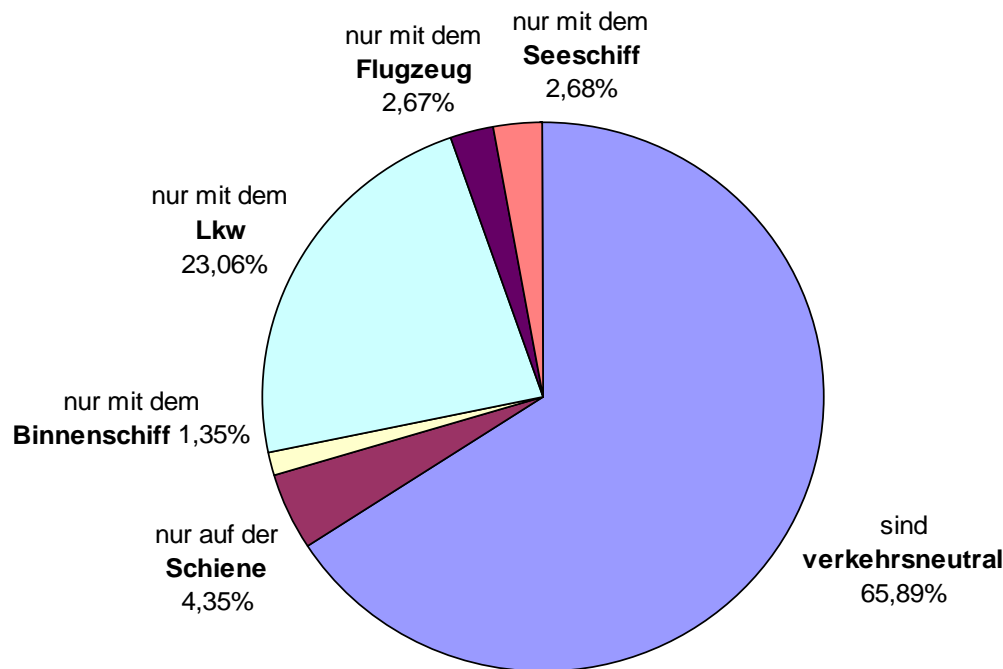
- LKW
- Eisenbahn
- Binnenschiff
- Seeschiff
- Flugzeug

Wie sieht die
Realität aus?

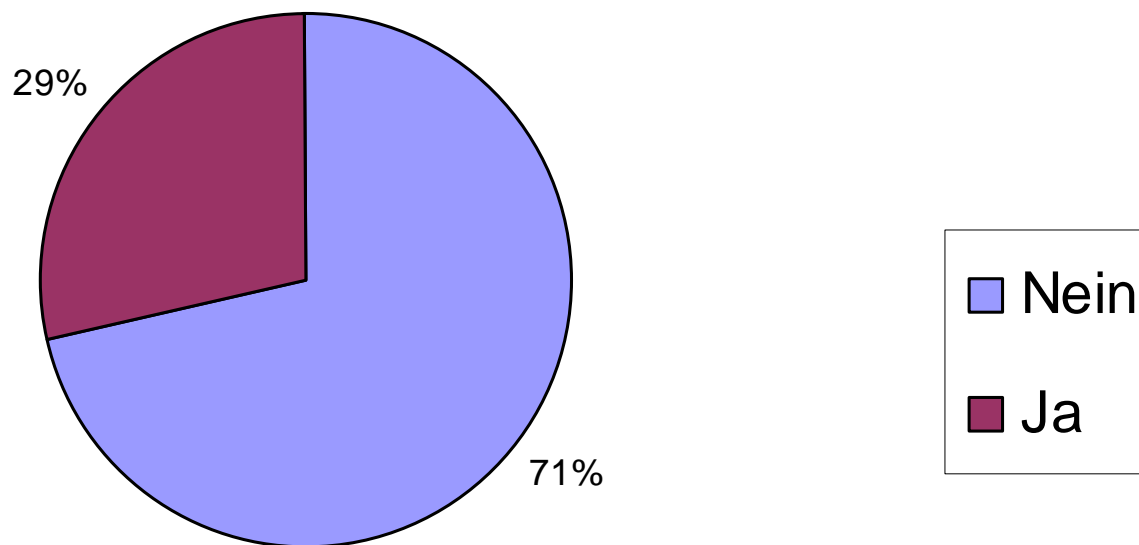
*Wie verteilen sich
in etwa Ihre
kontinentalen
Verkehre auf die
verschiedenen
Verkehrsträger
(Modalsplit nach
Gewicht/Volumen),*



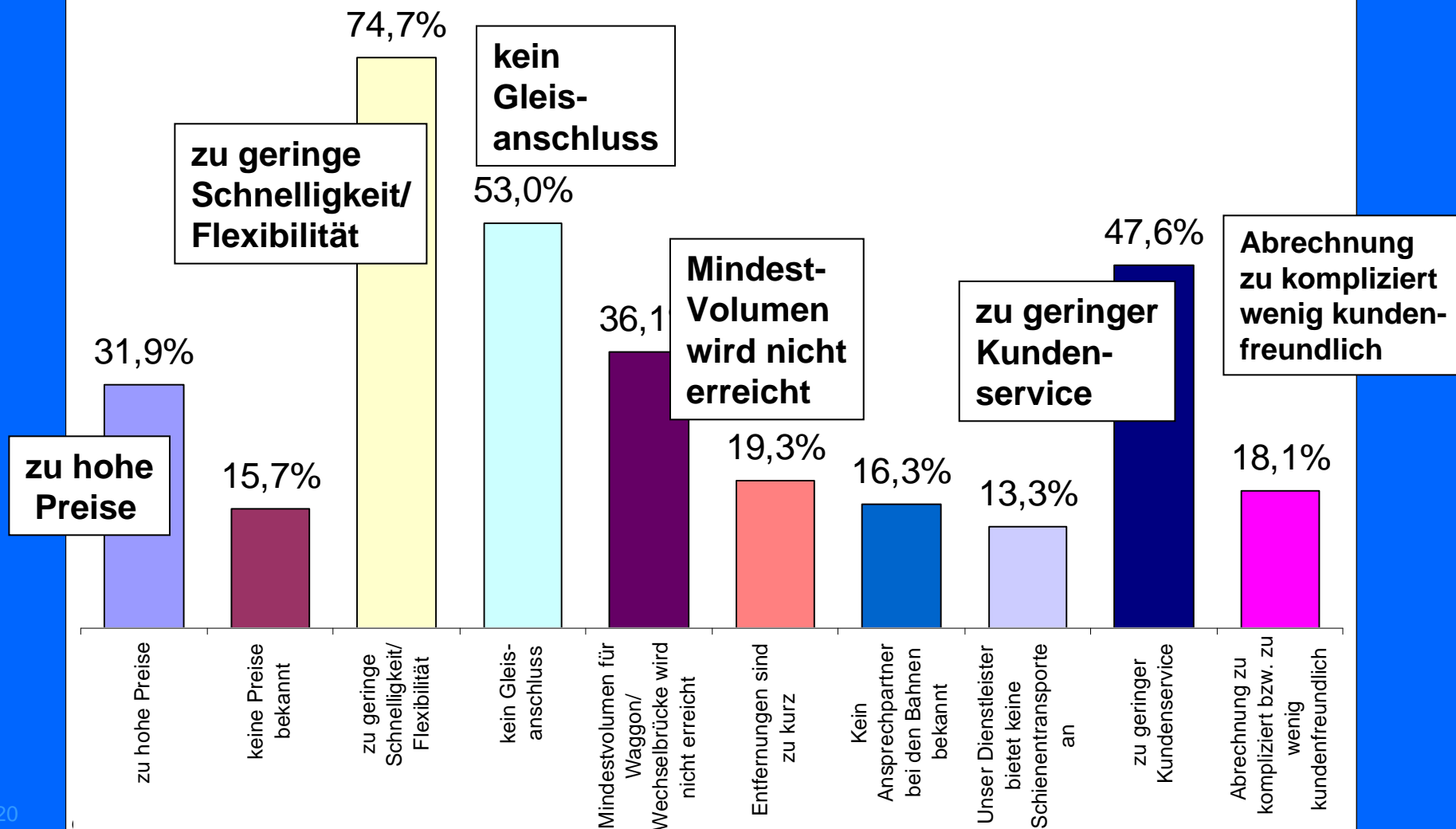
Wie viel Prozent der von Ihnen transportierten Waren sind verkehrsträgerneutral, d.h. die Waren können mit allen genannten Verkehrsträgern transportiert werden?



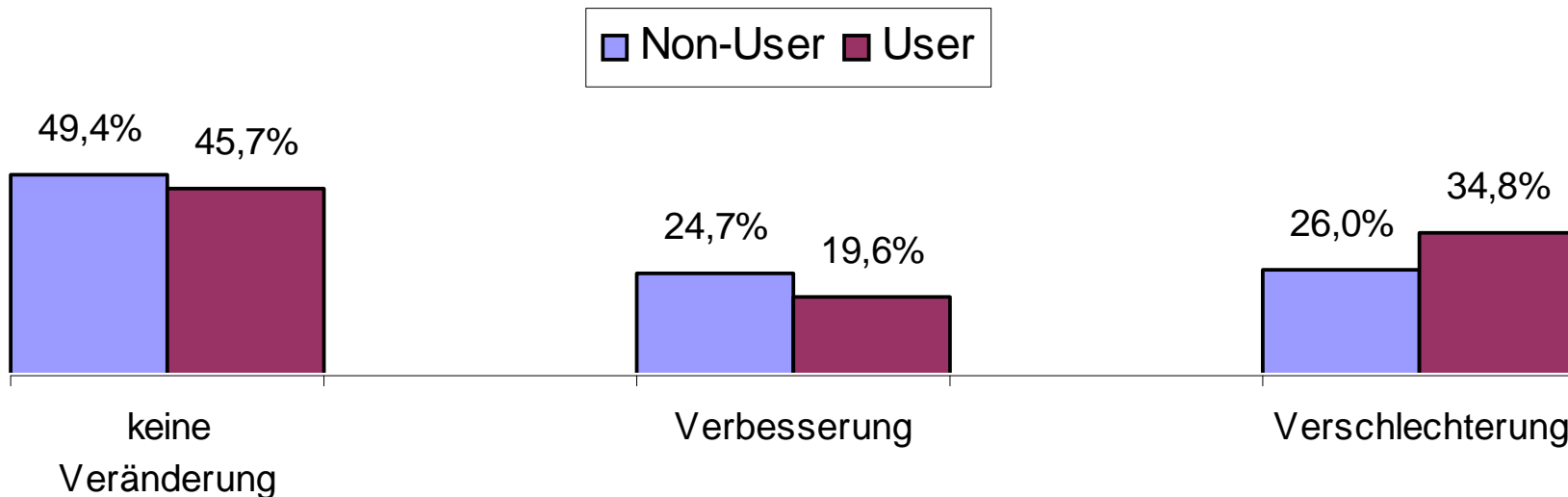
Spielt der Schienengüterverkehr in Ihrem Logistiksystem eine Rolle?



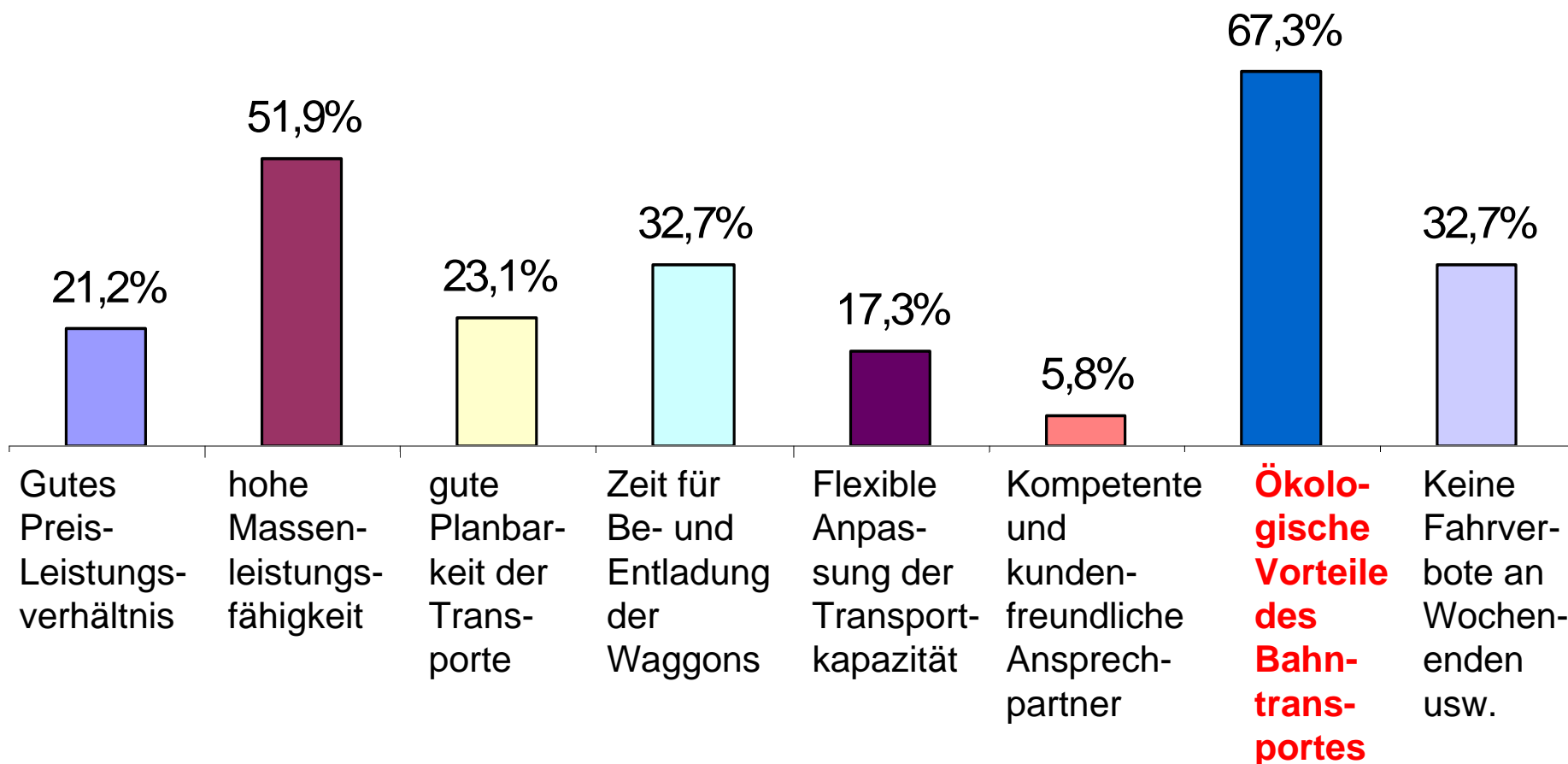
Was hält Sie davon ab, mehr oder überhaupt auf der Schiene zu transportieren? (Mehrfachnennungen möglich)

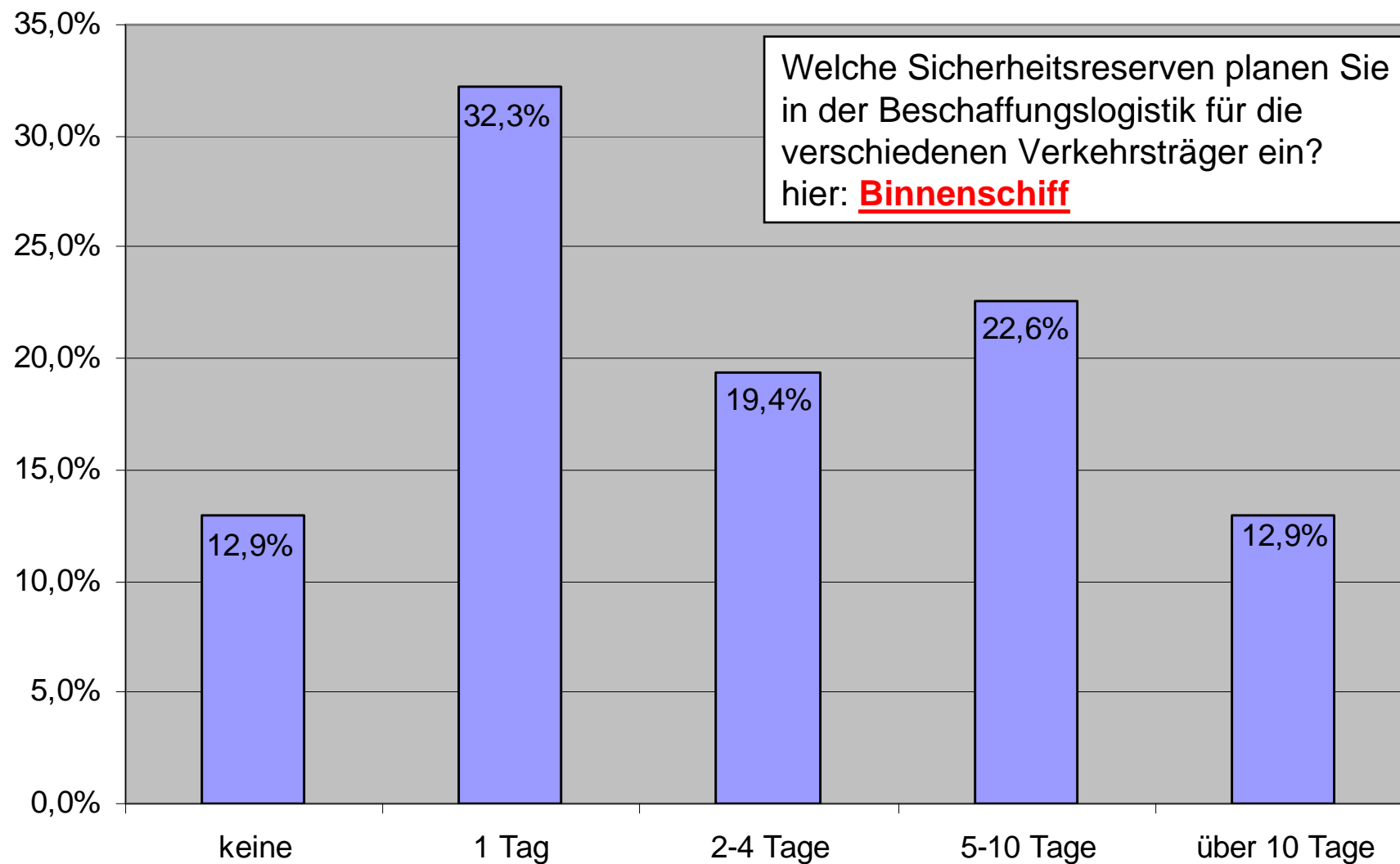


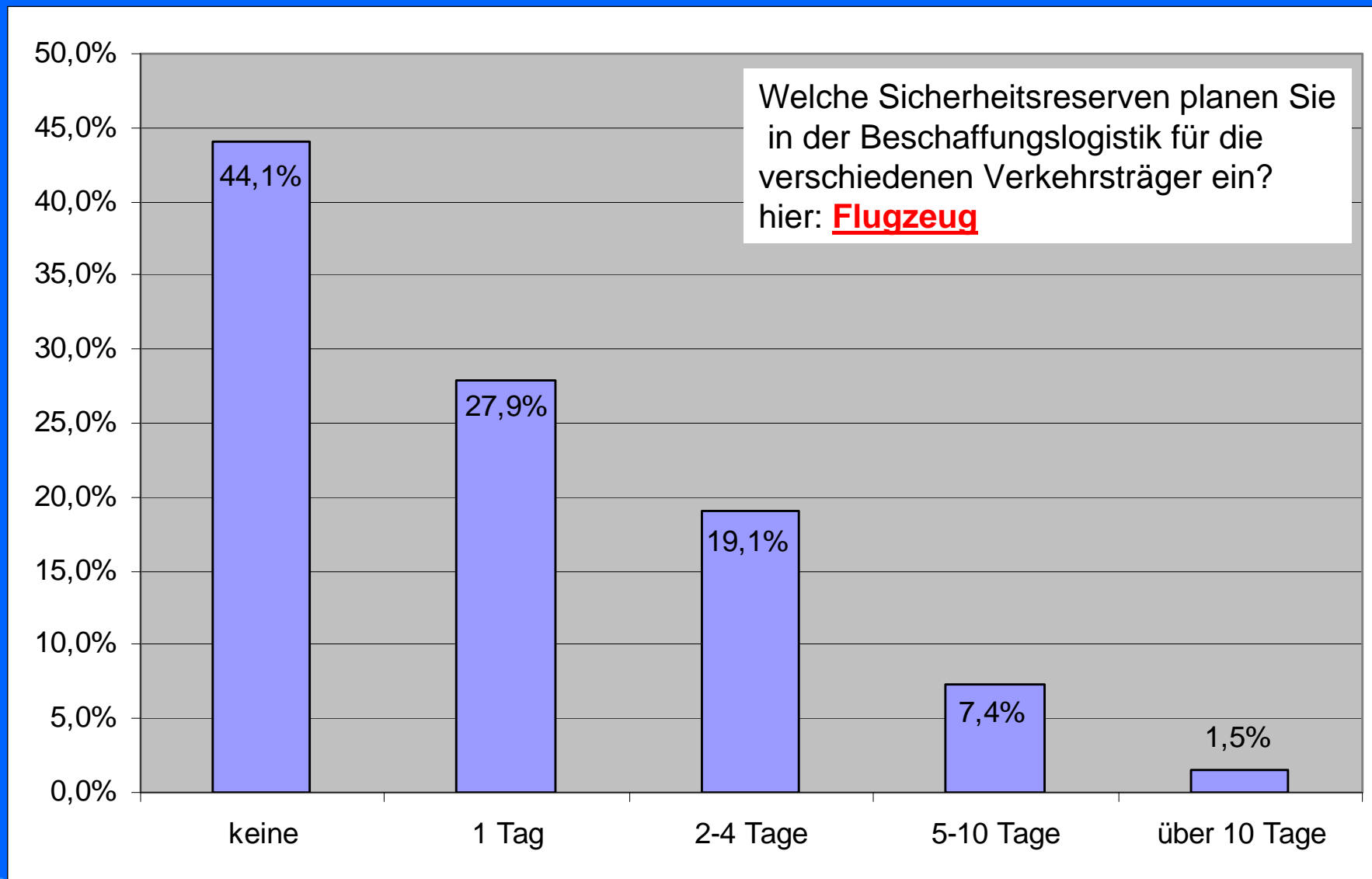
Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Preis-Leistungs-Verhältnis im Vergleich zum Lkw in den letzten drei Jahren verändert?

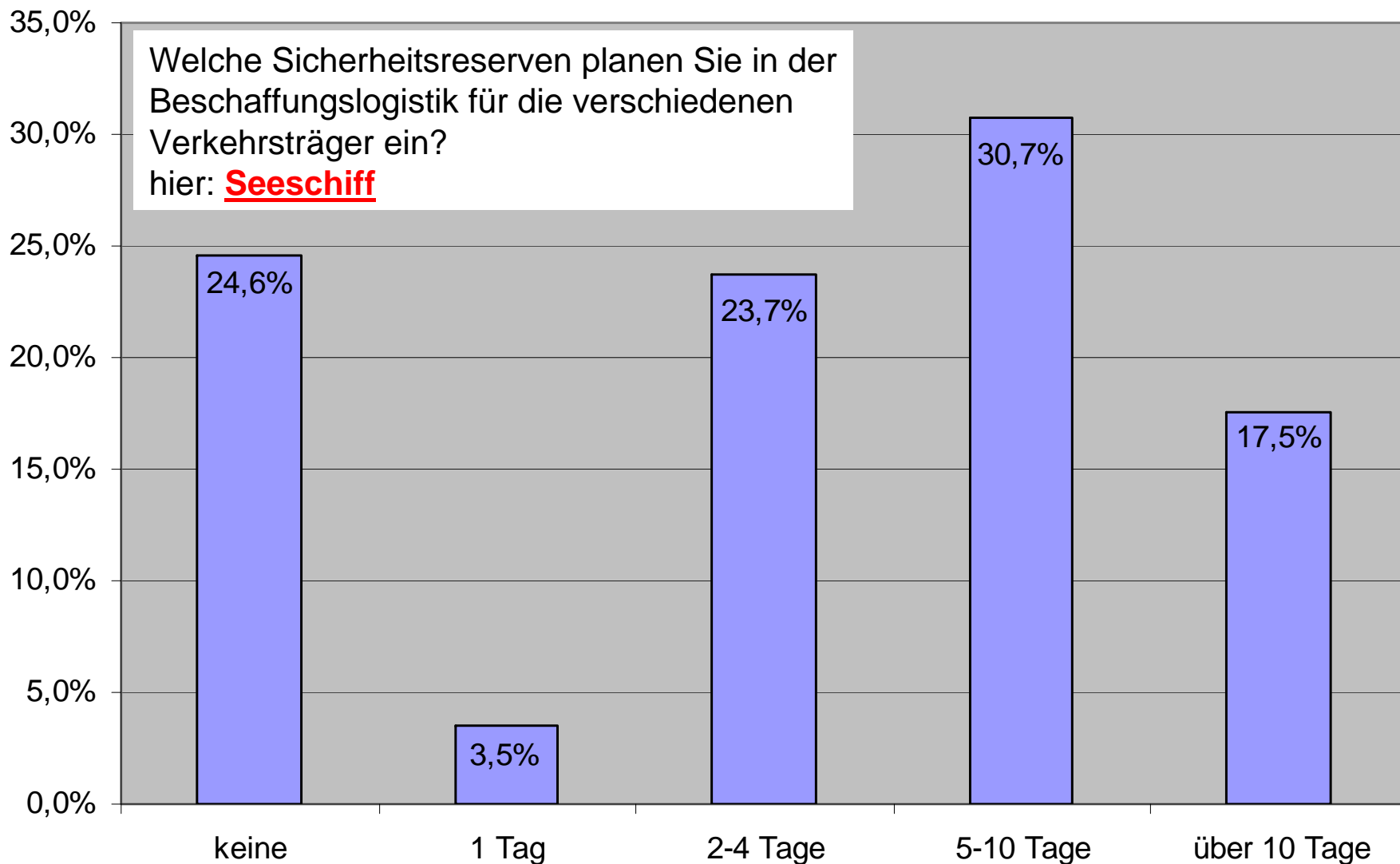


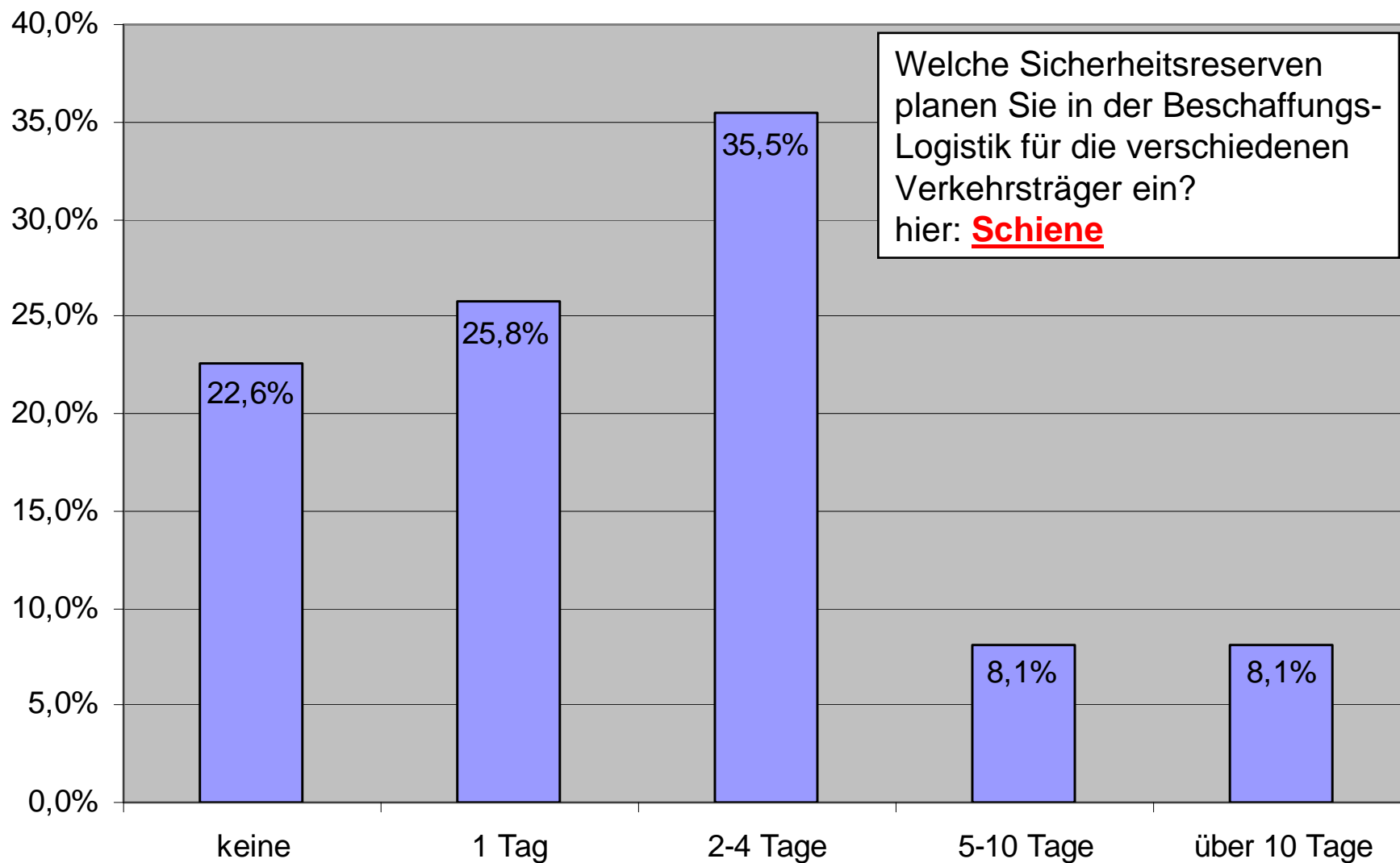
Nennen Sie bitte Gründe für die Nutzung der Schiene (Mehrfachnennungen möglich)

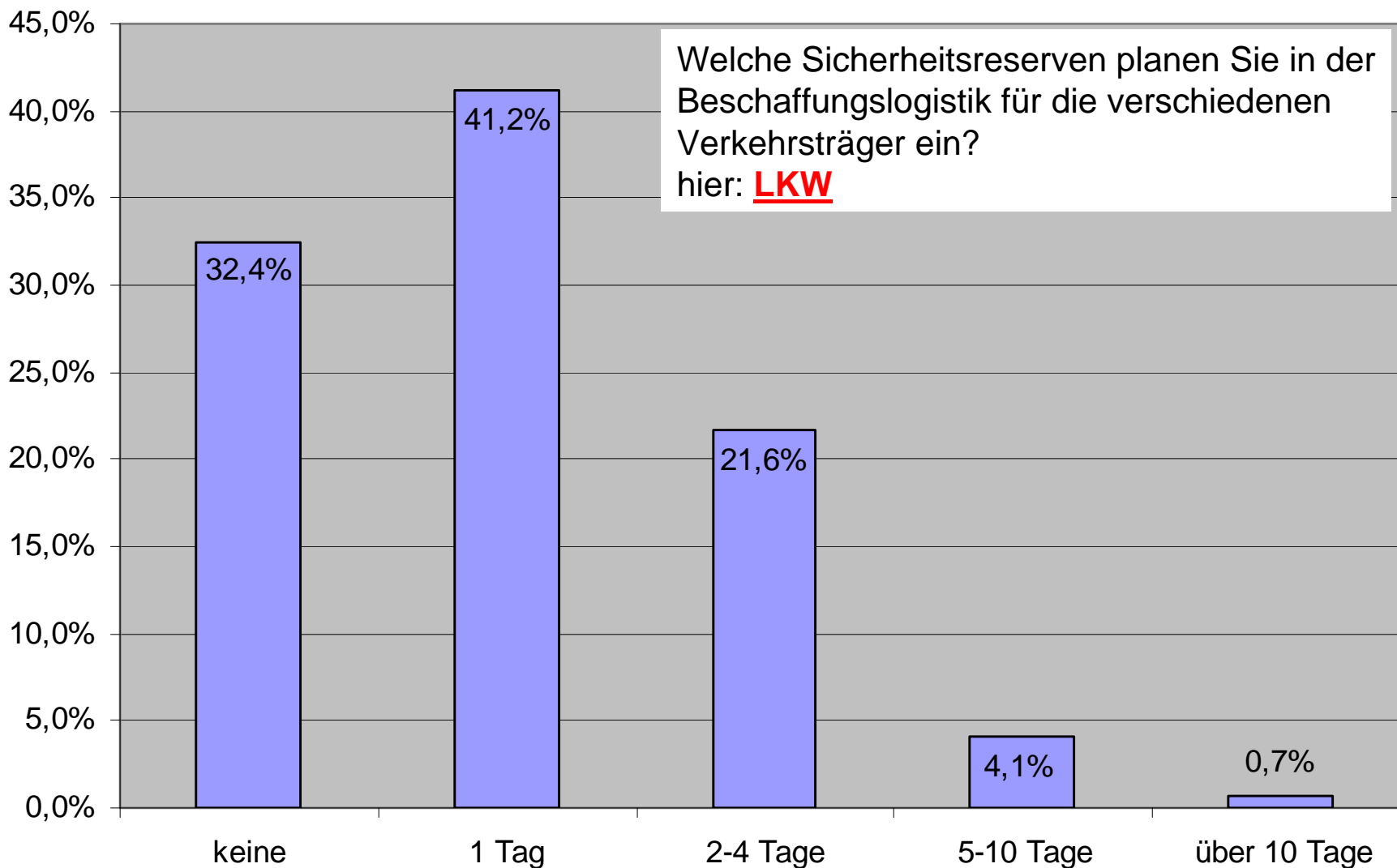












- die grundsätzliche Bereitschaft der Verladerschaft CO₂ zu reduzieren ist da
- technische Möglichkeiten gibt es bereits, sie reichen aber auf Grund der Zunahme des Verkehrs nicht aus
- die Bundesregierung will den Modal-Split zu Gunsten des Schienengüterverkehrs verändern
- die Verlader sind mit dem aktuellen Service der Bahnen nicht zufrieden
- das Vertrauen der Verlader in den LKW ist ungebrochen

Vielen Dank!



Gunnar Gburek
Bereichsleiter Logistik
Bundesverband Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V. (BME)