

Grüne KEP-Logistik: Wohlstand sichern – Klima schützen

Der deutsche Kurier-, Express- und Paket- (KEP) Markt nimmt eine Schlüsselfunktion im Dienstleistungssektor ein. Eine Vielzahl von Unternehmen sorgt dafür, dass sowohl Unternehmen als auch Privathaushalte effizient, schnell und zeitgenau mit notwendigen Gütern – vom frischen Gemüse, über Werkstoffe und Ersatzteile bis hin zu wichtigen Dokumenten oder Medikamenten – versorgt werden. Die KEP-Branche bietet qualitativ hochwertige und flexible Transport- und Logistikdienste an, die der Wirtschaft eine produktive und arbeitsteilige Produktion ermöglichen. Eng damit verbunden sind Wettbewerbs-, Kosten- und Absatzvorteile für die KEP-nutzenden Unternehmen.

Im Folgenden sind sowohl die umfangreichen Aktivitäten der KEP-Unternehmen im breiten Themenspektrum „Grüne Logistik“ sowie die zentralen Anliegen der Branche an die Politik skizziert.

Grüne KEP-Logistik: viele Maßnahmen – großer Erfolg

Die Unternehmen des BIEK haben sich dem Leitbild eines nachhaltigen Wirtschaftens verpflichtet, eine Überbeanspruchung von Ressourcen zu vermeiden, mögliche Schäden für Menschen, Natur und Klima zu begrenzen und Wohlstandsspielräume auch für künftige Generationen zu erhalten. Rund 18 % der weltweiten CO₂-Emissionen haben ihre Ursache im Transport von Gütern und Waren. Hiervon entfällt ein Großteil auf den Straßenverkehr. Zwar gibt es noch keine allgemein verbindliche Definition des Begriffes „Grüne Logistik“, doch werden hierunter alle Ansätze verstanden, die den bisher ökonomisch geprägten Logistik-Begriff um Umweltaspekte erweitern.

Die im BIEK zusammengeschlossenen Unternehmen engagieren sich seit vielen Jahren für eine Balance zwischen ökonomischem Geschäftsbetrieb und ökologischem Wirtschaften. Dabei kommt die Verkehrssicherheit nicht zu kurz. Neben Energiesparmaßnahmen in den Verteilzentren und Niederlassungen (ökologisches Gebäudemanagement) setzen Mitgliedsunternehmen des BIEK nachhaltige Konzepte rund um Fuhrpark und Flotten um. Vor allem durch den Einsatz und Test alternativer Antriebe (Erdgas, Hybridfahrzeuge, Brennstoffzellen), durch technische Maßnahmen aber auch durch effiziente Tourenplanungen und Fahrerschulungen konnten CO₂- und Feinstaubemissionen bereits signifikant verringert werden.

Optimierung der Transportprozesse

Die KEP-Branche unternimmt vielfältige Anstrengungen auf sehr unterschiedlichen Feldern und wird diese auch in Zukunft weiter verstärken, um ihren Beitrag zu einer ressourcenschonenden und nachhaltigen Leistungserstellung zu liefern. Dabei handelt es sich insbesondere um Maßnahmen zur Optimierung der Transportprozesse, der Standortlagen, um Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung (Tourenplanung und –optimierung) sowie um technische Entwicklungen im Fahrzeugbereich. Insgesamt schlägt sich die Wirksamkeit sämtlicher Maßnahmen in den jeweiligen Unternehmen vor allem in zwei

Kennziffern nieder: Transportintensität (erbrachte Fahrzeugkilometer je Sendung) und CO₂-Emission je Sendung. Zwischen 2000 und 2006 gingen die CO₂-Emissionen je beförderter Sendung um etwa 9 % zurück. Für die nächsten Jahre erwarten die BIEK-Unternehmen einen weiteren Rückgang der Fahrleistungen je beförderter Sendung und damit auch der CO₂-Emissionen.

Erfolgreiches Fuhrparkmanagement

Mit umfangreichen Investitionen zur Erneuerung der Fahrzeugflotte, in die Fahrzeugtechnologie und in innovative Antriebstechnik konnte der Kraftstoffverbrauch bei den BIEK-Unternehmen deutlich gesenkt und die Emissionen von CO₂ sowie der übrigen Luftschadstoffe verringert werden.

Durch laufende Investitionen in die Fahrzeuge sank auch das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte bei den KEP-Unternehmen kontinuierlich auf durchschnittlich 4,4 Jahre. Die Verjüngung der Fahrzeugflotte macht sich auch im Anteil der schadstoffarmen Fahrzeugklassen am gesamten Fahrzeugbestand bemerkbar. Bis zum Jahr 2012 werden fast 90 % der von den BIEK-Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge die Euro-4-Norm einhalten.

Einsatz modernster Technologie – innovativ und ökologisch

In enger Abstimmung mit der Kraftfahrzeugindustrie fördert die KEP-Branche die Einführung modernster Technologien. Höchstmögliche Kraftstoffeffizienz und eine weitere Reduzierung der CO₂- und Schadstoffemissionen haben Priorität. So ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch bei den leichten Nutzfahrzeugen von 1980 bis 2007 um ca. 34 % und bei den schweren Nutzfahrzeugen im gleichen Zeitraum um rund 25 % gesunken. Trotz wachsender Fahrleistungen konnten dabei der Anstieg der Abgasemissionen im Straßenverkehr seit Ende der 80er Jahre gestoppt und die Stickoxid-, Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxid- sowie Partikelemissionen deutlich reduziert werden. Der durchschnittliche Ausstoß von Kohlenwasserstoffen sank in den Jahren 1980 bis 2007 bei den leichten Nutzfahrzeugen um ca. 97 %, bei den schweren um etwa 74 %. Im gleichen Zeitraum konnte bei den leichten Nutzfahrzeugen der Stickoxid-Ausstoß um 75 % und bei den schweren Nutzfahrzeugen um 44 % reduziert werden.

Im städtischen Bereich setzen einige BIEK-Unternehmen bereits heute einige Hundert umweltfreundliche Elektro-, Hybrid- oder Erdgasfahrzeuge ein. Hier sehen die BIEK-Unternehmen weiteres Entwicklungspotential, doch auch die Notwendigkeit, eine flächendeckende Infrastruktur z. B. für erforderliche Stromnetze der Elektrofahrzeuge bereitzustellen.

Fahrertrainings: sicher fahren und Kraftstoff sparen

Der BIEK und seine Mitgliedsunternehmen nehmen ihre Verantwortung für Mitarbeiter, Kunden und andere Verkehrsteilnehmer sehr ernst. Mit großem Erfolg führen sie seit vielen Jahren Verkehrssicherheitsprogramme für alle Fahrzeugklassen – vom Kleintransporter bis zum schweren LKW – durch.

Wesentliche Inhalte dieser Schulungen und Fahrertrainings sind fahrsicherheitstechnische Aspekte (Ladungssicherung, defensives Fahren) sowie konkrete Anleitungen zu einer Kraftstoff sparenden Fahrweise und Hinweise zur Berücksichtigung von Umweltaspekten bereits bei der Festlegung der Routen. Diese Maßnahmen werden bei den meisten Unternehmen nicht nur für die eigenen Fahrer ergriffen, sondern es wird darauf geachtet, dass auch Vertragspartner regelmäßige Fahrtrainings für ihr Fahrpersonal durchführen. Untersuchungen haben gezeigt, dass mit einem auf Kraftstoff sparen ausgerichteten Fahren Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch bis zu 20 % erzielt werden können.

Forderungen der KEP-Branche an die Politik

Deutschland braucht Mobilität und den reibungslosen Austausch von Gütern, um auch zukünftig Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung zu sichern. Deswegen sind zusätzliche Belastungen für die KEP-Branche, wie zum Beispiel eine Ausweitung der Maut oder eine verpflichtende CO₂-Kennzeichnung das falsche Signal. Um im internationalen Wettbewerb erfolgreich sein zu können, braucht die KEP-Branche verlässliche Rahmenbedingungen, innerhalb derer sie flexibel und innovativ agieren kann. Statt bürokratischer Hürden muss die Politik ein innovationsfreundliches Klima schaffen und neue Wege in der Verkehrspolitik beschreiten.

Infrastrukturpolitik verbessern – Staus vermeiden

Seit vielen Jahren bleiben Investitionen in die Verkehrswege hinter dem Bedarf zurück. Doch vor allem im Straßenverkehr besteht hierbei erheblicher Bedarf. Rund ein Fünftel des deutschen Autobahnnetzes, v. a. in den alten Bundesländern, ist nicht mehr voll gebrauchsfähig und sanierungsbedürftig. Die Qualität des Straßennetzes hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verschlechtert. Die Folge sind immer mehr Staus, mit negativen Folgen für die Umwelt.

Auch die Einführung der LKW-Maut hat nicht zu einer spürbaren Erhöhung der Investitionen geführt. Bei der Infrastruktur ist nach Auffassung des BIEK ein besonderes Augenmerk auf die Bestandsinvestitionen zu legen. Mauteinnahmen müssen zwingend in die Straßeninfrastruktur investiert werden. Nur eine ausreichende und qualitativ hochwertige Infrastruktur kann Staus vermeiden helfen – und so die Umwelt schonen. Das Mautsystem muss dem Ziel der Stauvermeidung dienen. Wir fordern die Bundesregierung auf, sich im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie dafür einzusetzen.

Umweltfreundliche EcoCombis europaweit zulassen

Im Spannungsfeld zwischen den umweltpolitischen Herausforderungen eines globalen Klimawandels und den ökonomischen Erfordernissen, Mobilität und Gütertransport auf hohem Niveau zu sichern, sind innovative Konzepte gefordert. Der BIEK setzt sich für ein Umdenken in der Verkehrspolitik und die Zulassung von EcoCombis in der EU ein. Darüber hinaus plädiert der BIEK für einen wissenschaftlich begleiteten Großraumversuch auf ausgewählten Routen im innerdeutschen Güterverkehr, um die erheblichen Einsparpotentiale von LKW-Bewegungen und CO₂-Emissionen genauer beziffern zu können. Bereits jetzt haben sich EcoCombis in zahlreichen Modellprojekten in einigen Bundesländern und im euro-

päischen Ausland als umweltfreundlich, verkehrsentlastend, sicher und wirtschaftlich erwiesen. Bis 2025 wird eine deutliche Steigerung des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland von heute 3,7 Mrd. t auf 4,7 Mrd. t prognostiziert. Deutschland wird als Transitland besonders gefordert sein, für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und deren effiziente Nutzung zu sorgen.

Vor diesem Hintergrund plädiert der BIEK für die Zulassung von EcoCombi-Fahrzeugkombinationen mit einer Länge von 25,25 Metern und einem zulässigen Gesamtgewicht auf einer Skala von mindestens 44 bis zu 48 Tonnen. Neben dem Langstreckentransport auf der Schiene und dem Einsatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen in den Innenstädten, wo zunehmend Elektroautos und gasbetriebene Fahrzeuge einen Beitrag zur Minderung von CO₂-Emissionen leisten, ist der Einsatz von LKW auf der Straße – und vor allem der Einsatz von EcoCombis – unverzichtbar. Von einer Zulassung der EcoCombis dürften auch klare Impulse für Neuinvestitionen der Logistikbranche in Nutzfahrzeuge ausgehen, die gesamtwirtschaftlich positive Effekte haben dürfte.

CO₂-Reduzierung durch freiwillige Kennzeichnung

Von Teilen der Politik wird gefordert, dass Transport- und Logistikdienstleister Auskunft über ihre CO₂-Emissionen entlang der gesamten Lieferkette und pro Produkt bzw. Dienstleistung eine so genannte CO₂-Bilanz bzw. CO₂-Kennzeichnung geben. Bislang fehlt noch eine wissenschaftlich fundierte, transparente und international harmonisierte Berechnungsgrundlage auf Unternehmens- und Produktebene über den gesamten Lebenszyklus von Produktion über Nutzung bis hin zur Entsorgung. Deshalb haben Anfang 2009 das Öko-Institut, der WWF und das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung gemeinsam das PCF Pilotprojekt Deutschland ins Leben gerufen, das in enger Abstimmung mit der International Organization for Standardization und dem World Resources Institute an internationalen Standardisierungsprozessen für die CO₂-Kennzeichnung arbeitet. Der BIEK bietet seine Mitarbeit an. Erste Ergebnisse werden 2011 erwartet.

Die deutsche Kurier- Express- und Paket-Branche begrüßt alle Anstrengungen zur Reduktion von CO₂-Emissionen und setzt sich für eine freiwillige Information der Verbraucher über klimarelevante Aspekte der Transportkette ein. Allerdings müssen entsprechende Maßnahmen wissenschaftlich evaluiert und der Kostenaufwand verhältnismäßig sein. Eine Produkt- und Dienstleistungskennzeichnung, die allein auf CO₂-Emissionen abstellt, bietet Verbrauchern keine ausreichende Information für den klimabewussten Einkauf. Zu diesem Ergebnis ist das Öko-Institut gelangt. Notwendig ist viel mehr eine breit angelegte Informationskampagne für Endverbraucher über klimabewusstes Verhalten im Alltag.

Wir begrüßen es, wenn Politik und Industrie bei der Entwicklung schadstoffarmer Produkte eng zusammenarbeiten.

Über den BIEK

Im 1982 gegründeten Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) sind die führenden Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert. Sie sind flächendeckend tätig und stellen jede Sendung an jedem Ort in Deutschland von der Hallig bis zur Alm zuverlässig zu. Die Mitgliedsunternehmen haben einen Marktanteil von rund 50 Prozent und ca. 18.000 Paketshops/-annahmestellen mit einem vielfältigen Produktspektrum. Zurzeit sind etwa 65.000 Menschen bei den BIEK-Mitgliedern in Deutschland beschäftigt. Sie sind entweder bei den Unternehmen direkt angestellt oder als selbständige Unternehmer für diese tätig. Insgesamt beschäftigt die KEP-Branche in Deutschland bereits ca. 183.500 Personen. Weitere Informationen unter www.biek.de

Berlin, 17.04.2009

Seite 5

