

## **Umwelt und KEP-Logistik. Beiträge der KEP-Industrie zur Realisierung der europäischen Klimaschutzziele**



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 effektive 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“ als auch 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, um 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 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-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 Energie-sparmaßnahmen in den Verteilzentren und Niederlassungen (ökologisches Gebäudemanagement) setzen die 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 CO<sub>2</sub>- 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 CO<sub>2</sub>-Emission je Sendung. Zwischen 2000 und 2006 gingen die CO<sub>2</sub>-Emissionen je beförderter Sendung um etwa 9 Prozent zurück. Für die nächsten Jahre erwarten die BIEK-Unternehmen einen weiteren Rückgang der Fahrleistungen je beförderter Sendung und damit auch der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### Transport-Optimierung bei GO!

Die GO! General Overnight unternimmt vielfältige Anstrengungen zur Optimierung der Transportprozesse, insbesondere zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung (Tourenplanung und -optimierung). Das Unternehmen wird diese auch in Zukunft weiter verstärken, um seinen Beitrag zu einer Ressourcenschonenden und nachhaltigen Leistungserstellung zu steigern. Ein wichtiger Ansatz, Transportprozesse zu optimieren, ist die Konzeption von geografisch sinnvoll gelegenen Umschlagszentren (HUBs) und Standorten. So werden bei GO! Verkehre zusammengelegt und Fahrzeuge besser ausgelastet, was wiederum zu einer geringeren Gesamtkilometerleistung der Fahrzeuge führt und somit hilft, Emissionen zu verringern. Mit der Inbetriebnahme eines der modernsten Umschlagzentren für den Bereich „Express“ in 2008 konnte GO! hier eine wichtige Weichenstellung vollziehen.

Für die nächsten Jahre erwartet GO! einen weiteren Rückgang der Fahrleistungen je beförderter Sendung und damit auch der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

*Ingo Liestmann,  
Bereichsleiter HUB & Logistik bei GO! General Overnight*



© GO!

### Luftfracht auf die Schiene: FedEx unterstützt CAREX

Um Lärm- und Kohlenstoffemissionen bei der Auslieferung von Expressfracht zu verringern, setzt FedEx unter anderem auf die Verlagerung von Luftfracht auf die Schiene als eine alternative Logistikköslung. Deshalb unterstützen wir als Gründungsmitglied auch das langfristig angelegte Projekt CAREX zur Entwicklung von Hochgeschwindigkeits-Frachtzügen in Europa. Dieses Projekt unterstreicht das Bestreben von FedEx, nachhaltig zu wachsen und die Auswirkungen unserer Dienstleistungen auf die Umwelt zu reduzieren. Das CAREX-Schienennetz soll unser europäisches Hub in Paris mit wichtigen Städten wie London, Amsterdam, Lüttich oder Köln verbinden und das Drehkreuz in Paris zu einem multimodalen Logistikzentrum umgewandelt werden.

*Bärbel Bussenius, Manager External Communications für  
FedEx Express Europa, Naher Osten, Indischer Subkontinent  
und Afrika*





© TNT

### TNT Express: Routenoptimierung und Pilotprojekte zur CO<sub>2</sub> - Reduktion

Der Verkehrsträger Straße wird auch in Zukunft eine wesentliche Rolle im Gütertransport spielen. Deswegen müssen die Transportdienstleister Prozesse initiieren, die nachhaltig zu einer Reduktion des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs führen. TNT Express wählt dabei zwei Wege: Zum einen sorgen wir für eine permanente Routenoptimierung unserer Transporte. Mit „ROCS“ („Road Operations Control System“) haben wir 2009 ein System entwickelt, mit dem sich Netzwerkverbindungen sowie Lkw-Routing planen lassen. Die effizienten Touren, die damit entwickelt werden, leisten einen wesentlichen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion.

Zum anderen setzt TNT Express auf Pilotprojekte, um den CO<sub>2</sub>-Verbrauch zu reduzieren. In den Niederlanden etwa nutzt TNT Express bereits seit drei Jahren zwei EcoCombis. Da die EcoCombis ausschließlich zu Tageszeiten mit geringer Verkehrsdichte auf den Autobahnen unterwegs sind, ist der Einfluss auf den Verkehr minimal. Auch ein erhöhtes Unfallrisiko konnte nicht nachgewiesen werden.

Bei voll ausgelasteter Ladekapazität ist der Einsatz eines EcoCombis circa 15 Prozent günstiger als bei in Deutschland eingesetzten Lkw, und der Ausstoß von CO<sub>2</sub> sinkt um 33 Prozent.

*Alexander Ferrier, Director Operations bei TNT Express*

### DPD: Netzwerkoptimierung für den Paket- und Expressdienst

Die größten nachhaltigen Effekte in der Transport- und Logistikbranche werden erzielt, indem betriebliche Abläufe kontinuierlich und innovativ verbessert werden. Deshalb setzt der Paket- und Expressdienst DPD auch beim Umweltschutz auf Netzwerkoptimierung. Depotmanager und zentrale Netzwerkplanung arbeiten dafür eng zusammen. Sie prüfen beispielsweise, ob die Einführung eines neuen Direktverkehrs tatsächlich Lkw und Kilometer spart, oder ob das die Auslastung anderer Verkehre verschlechtert. Erst wenn die Gesamtbilanz besser ist, werden die Veränderungen umgesetzt.

Beispiel Netzwerkoptimierung zwischen Deutschland und England: Nach einer umfangreichen Simulation wurde ein Teil der Sendungen nicht mehr über ein Hub, sondern über das Depot in Köln verladen. Dadurch konnten innerdeutsch vorhandene Kapazitäten besser ausgelastet und ein Rundlauf zwischen Aschaffenburg und Birmingham durch einen zwischen Köln und Birmingham ersetzt werden. Allein diese Veränderung spart an 250 Arbeitstagen im Jahr täglich 450 Lkw-Kilometer. Das macht pro Jahr 112.500 Kilometer



© DPD

und einen entsprechend reduzierten CO<sub>2</sub>-Ausstoß. So gehen Ökonomie und Ökologie Hand in Hand.

*Gerd Seber, Manager Operations  
Process & Quality bei DPD*

## Erfolgreiches Fuhrparkmanagement

Durch umfangreiche Investitionen in die Fahrzeugflotte, die Fahrzeugtechnologie und in innovative Antriebstechnik konnten der Kraftstoffverbrauch bei den BIEK-Unternehmen deutlich gesenkt sowie die Emissionen von CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffen 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 Prozent der von den BIEK-Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge die Euro-4-Norm einhalten.



### Modernes Fuhrparkmanagement bei Hermes

Die Hermes Logistik Gruppe Deutschland stellt sicher, dass ihre über 2000 Fahrzeuge den aktuellen ökologischen Standards entsprechen. Eines der wichtigsten Kernziele ist die Reduktion von Kohlendioxid, Stickstoff und Rußpartikeln.

#### *Leasingmodell der Hermes Logistik Gruppe Deutschland*

Die Hermes-Fahrzeugflotte wird über Leasingverträge mit einer max. Laufzeit von drei Jahren bereitgestellt. Technische Neuerungen, die den Kraftstoffverbrauch senken, werden bei der Fahrzeugauswahl berücksichtigt. Die Quote der Fahrzeuge mit Euronorm 4 bzw. 5 liegt im aktuellen Geschäftsjahr bei 97 Prozent. Ab Januar 2010 wird die gesamte Flotte sukzessive auf Euro-5-Fahrzeuge umgestellt.

#### *Überlassungsmodell der Hermes Logistik Gruppe Deutschland*

Seit 2004 bietet Hermes den Vertragspartnern im Rahmen eines Überlassungsmodells Neufahrzeuge an, die mit schadstoffarmer Technik ausgestattet sind. Dazu zählen neben Transportern in verschiedenen Größen auch LKW bis 7,5 Tonnen. Mittlerweile wurden knapp 1350 Fahrzeuge an Unternehmer überlassen.

#### *Einsatz von Stadtlieferwagen*

Seit April 2007 können Vertragspartner von Hermes auf so genannte Stadtlieferwagen zurückgreifen. Gerade bei ge-

ringen Sendungsmengen lässt sich die Energieeffizienz durch den Einsatz eines leichteren, verbrauchsarmen Fahrzeugs deutlich erhöhen.

#### *Micro-Hybrid-Fahrzeuge*

Hermes setzt 75 Micro-Hybrid-Fahrzeuge für die Zustellung ein. Die Fahrzeuge besitzen eine Eco-Stopp-Automatik, das heißt bei jedem Stopp des Fahrzeugs über drei Sekunden wird der Motor automatisch abgeschaltet und durch kurzes Betätigen der Kupplung bzw. des Gaspedals automatisch wieder eingeschaltet. Erste Ergebnisse zeigen einen Einsparungseffekt von circa sechs Prozent.

#### *Erdgasfahrzeuge*

Hermes setzt seit Ende 2008 bundesweit 20 bivalente Erdgastransporter von Mercedes im Verteilerverkehr ein. Mit dem Einsatz an den Niederlassungen sollen die konkreten ökologischen und ökonomischen Vorteile dieser Fahrzeuge analysiert werden.

#### *Brennstoffzellenantrieb*

In einem der weltweit größten Wasserstoffdemonstrationsprojekte der Clean Energy Partnership (CEP) testet Hermes in seiner Berliner Niederlassung zwei PKW mit Brennstoffzellenantrieb. Die bisherigen Ergebnisse deuten auf das hohe Zukunftspotenzial dieser Antriebstechnologie hin.

*Jörn Broscheit, Abteilungsleiter Fuhrpark bei der Hermes Logistik Gruppe Deutschland*

## 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 CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen haben Priorität. So ist der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch bei den leichten Nutzfahrzeugen von 1980 bis 2007 um circa 34 Prozent und bei den schweren Nutzfahrzeugen im gleichen Zeitraum um rund 25 Prozent 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 circa 97 Prozent, bei den schweren um etwa 74 Prozent. Im gleichen Zeitraum konnten bei den leichten Nutzfahrzeugen der Stickoxid-Ausstoß um 75 Prozent und bei den schweren Nutzfahrzeugen um 44 Prozent 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 zum Beispiel für erforderliche Stromnetze der Elektrofahrzeuge bereitzustellen.



© UPS

### UPS setzt auf Elektromobilität

Ein Zeichen in Sachen umweltfreundlicher Fahrzeugtechnologie setzte UPS Ende 2008 mit dem Einsatz des ersten elektrisch betriebenen Zustellfahrzeuges in Deutschland. Seit Ende November 2009 nutzt das Unternehmen in Deutschland nun fünf weitere Elektro-Fahrzeuge. Das seit 2008 eingesetzte Elektro-Zustellfahrzeug hat innerhalb eines Jahres 7.000 Kilometer zurückgelegt und pro Tag durchschnittlich über 300 Pakete zugestellt bzw. abgeholt. Das emissionsfreie Fahrzeug verfügt über ausgezeichnete Fahreigenschaften und hat sich im Praxistest bislang gut bewährt. Für UPS sind die Elektro-Fahrzeuge eine Investition in die Zukunft, denn gerade für die Mobilität in Ballungsgebieten spielen Emissions- und Lärmreduzierung

eine immer bedeutendere Rolle. Die Firma Modec hat die Elektro-Fahrzeuge im Auftrag von UPS hergestellt. Bei den fünf neuen Modellen handelt es sich um die Version „Stange 2“, die mit 2,75 und 2,15 Metern etwas höher und breiter ist, als der seit Ende 2008 eingesetzte Fahrzeugtyp. Als einziger Antrieb dient der elektronische Motor mit 102 PS. Die Aufladung der Batterie erfolgt über ein externes Ladegerät und dauert drei bis vier Stunden. Die Reichweite liegt im UPS Einsatz bei circa 100 Kilometern, daher bietet sich besonders der Betrieb in Großstadtzentren an. Durch ein regeneratives Bremssystem kann Energie, die beim Bremsen entsteht, genutzt werden.

*Rudolf Schulz,  
Director Automotive UPS Europe Region*

## FedEx: Vorreiter bei Hybrid-Fahrzeugen

Die Hybrid-Technologie weiterzuentwickeln und zu nutzen ist Bestandteil des breit aufgestellten Ansatzes von FedEx, um unseren ökologischen Fußabdruck so klein wie möglich zu halten.

FedEx Express war Vorreiter bei der Erprobung und Einführung von Hybrid-Elektro-Fahrzeugen in der Transportindustrie. Bereits 2004 haben wir die ersten Hybrid-Elektro-Vans in unsere Flotte aufgenommen. Inzwischen betreibt FedEx weltweit 264 Hybrid-Elektro-Fahrzeuge (Stand: Ende 2009). Allein durch die Hybrid-Vans konnten wir schon mehr als 560.000 Liter Treibstoff und 1.521 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen.

Während die Mehrzahl der Hybrid-Elektro-Fahrzeuge in den USA eingesetzt wird, nutzen wir seit 2008 auch in Europa die ersten Hybrid-Transporter im alltäglichen Betrieb, zum Beispiel in Italien. Im Frühjahr 2010 sollen auch in Deutschland Hybrid-Vans zum Einsatz kommen.



FedEx investiert zudem in weitere umweltfreundliche Antriebstechnologien. In London hat FedEx beispielsweise zehn abgasfreie, elektrische Lieferfahrzeuge des Herstellers Modec im Einsatz.

*Bärbel Bussenius, Manager External Communications für FedEx Express Europa, Naher Osten, Indischer Subkontinent und Afrika*

## 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 Fahrertrainings für ihr Fahrpersonal durchführen. Untersuchungen haben gezeigt, dass mit einem auf Kraftstoff sparen ausgerichteten Fahren Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch von bis zu 20 Prozent erzielt werden können.

## Sovereign: Höchste Priorität für Verkehrssicherheit und ökologisches Fahrverhalten

Mit einer Sprinter-Flotte, so wie wir sie bei der Sovereign Speed GmbH betreiben, steht man ganz schnell in der Kritik, wenn es um Sicherheit und ökologische Aspekte geht. „Immer auf der linken Spur, immer am Limit“ sind die gängigsten Vorurteile.

Sovereign, und auch andere Unternehmen unserer Branche, treten dieser Meinung mit vielen Aktionen entgegen. So werden bei uns in regelmäßigen Abständen Fahrer-Trainings des ADAC und von Mercedes-Benz durchgeführt. Hauptbestandteile dieser Schulungen sind die Vorbereitung auf kritische Fahrsituationen, Fahrmanöver, Ladungssicherung und die Minimierung des Spritverbrauchs. Keiner unserer Piloten darf langfristig unsere Fahrzeuge durch die Nacht bewegen, ohne an einem solchen Training teilgenommen zu haben. (weiter Seite 7)



Des Weiteren unterhalten wir eine der modernsten Flotten unserer Branche. Im Schnitt sind die Fahrzeuge zwei Jahre alt. Somit erfüllen unsere KFZ in Gesamtheit die Anforderungen der Euro-4-Norm, ein großer Teil bereits die der Euro-5-Norm.

Eine Spritersparnis und somit eine verringerte Umweltbelastung erzielen wir mit der Drosselung der Fahrzeuge auf 150 Km/h. Das wird ganz einfach durch eine Senkung der maximalen Drehzahl erreicht und schont nebenbei natürlich auch das Material. Ein geringerer Fahrzeugverschleiß, insbesondere der Reifen, ist ein weiteres positives Resultat.

Für das Jahr 2010 haben wir noch zusätzliche Aktionen geplant, hauptsächlich in Zusammenarbeit mit der SVG. Diese werden uns u.a. durch Förderungen des Bundesamtes für Güterverkehr ermöglicht, für die wir uns auf diesem Wege auch einmal herzlich bedanken möchten. Die Sicherheit unserer Fahrzeuge und unserer Fahrer sowie die stetige Verbesserung unserer CO<sub>2</sub>-Bilanz haben bei uns allerhöchste Priorität – auch wenn es bei uns im Tagesgeschäft natürlich darum geht, die Sendungen unserer Kunden termingerecht zuzustellen.

*Alexander Kebschull, Leiter Controlling  
bei Sovereign Speed*

## **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 CO<sub>2</sub>-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, vor allem 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen genauer beziffern zu können. Bereits jetzt haben sich EcoCombis in zahlreichen Modellprojekten in einigen Bundesländern und im europäischen Ausland als umweltfreundlich, verkehrsentlastend, sicher und wirtschaftlich erwiesen. Bis 2025 wird eine deutliche Steigerung des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland von heute 3,7 Milliarden Tonnen auf 4,7 Milliarden Tonnen 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 CO<sub>2</sub>-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.

## CO<sub>2</sub>-Reduzierung durch freiwillige Kennzeichnung

Von Teilen der Politik wird gefordert, dass Transport- und Logistikdienstleister Auskunft über ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der gesamten Lieferkette und pro Produkt bzw. Dienstleistung, eine so genannte CO<sub>2</sub>-Bilanz bzw. CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.

### Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.

Dorotheenstraße 33  
10117 Berlin

Tel. 030.20 61 78-6  
Fax 030.20 61 78-88  
e-mail [info@biek.de](mailto:info@biek.de)  
[www.biek.de](http://www.biek.de)

**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 circa 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.**

Weitere Informationen unter [www.biek.de](http://www.biek.de)

