

KEP und Umwelt: Ein kluges Zusammenspiel

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen und Leser,

Klimawandel, Umweltschutz, nachhaltiges Wirtschaften, Ökobilanzen, grüne Logistik – das sind Schlagworte, die in letzter Zeit verstärkt Eingang in politische Debatten und öffentliche Diskussionen gefunden haben. Nicht zuletzt seit den Meseberger Beschlüssen der Bundesregierung 2007 und der Kopenhagener Klimakonferenz 2009 sind vielfältige Themen rund um den Umweltschutz in aller Munde. Insbesondere die Verkehrs- und Transportwirtschaft steht vermehrt im Fokus politischer Diskussionen um ein nachhaltiges Wirtschaften. Was jedoch derzeit in der Öffentlichkeit heiß diskutiert wird, ist bei den Mitgliedsunternehmen des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK) tägliches Brot.

Ökologisches Wirtschaften in der KEP-Branche

Schon vor vielen Jahren haben sich die BIEK-Mitglieder dem Leitbild eines nachhaltigen Wirtschaftens verpflichtet. Sie wollen eine Überbeanspruchung von Ressourcen vermeiden, mögliche Schäden für Menschen, Natur und Klima begrenzen und Wohlstandsspielräume auch für künftige Generationen erhalten. Auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen ökonomischem Geschäftsbetrieb und ökologischem Wirtschaften kommt es an. Dabei werden in den BIEK-Unternehmen vielfältige Programme und Einzelmaßnahmen erfolgreich umgesetzt. CO₂- und Feinstaubemissionen konnten bereits signifikant verringert werden.

Maßnahmen der BIEK-Mitglieder

- ökologisches Gebäudemanagement
- optimierte Routenplanung
- modernes, ökologisch orientiertes Fuhrparkmanagement



- Einsatz modernster Fahrzeugtechnologie
- Tests und Einsatz alternativer Antriebe
- Verkehrssicherheitsprogramme und Trainings für kraftstoffsparendes Fahren

Konkrete Beispiele aus den Mitgliedsunternehmen hat der BIEK-Verkehrsausschuss in dem gemeinsamen Papier „Umwelt und KEP-Logistik. Beiträge der KEP-Industrie zur Realisierung der europäischen Klimaschutzziele“ zusammengestellt.

Politische Rahmenbedingungen

Die Kurier-, Express- und Paket-(KEP) Branche leistet einen wesentlichen Beitrag zu Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland. Mobilität und der reibungslose Austausch von Gütern sind das Rückgrat unserer arbeitsteiligen Volkswirtschaft. Daher braucht die Branche verlässliche Rahmenbedingungen. Statt bürokratischer Hürden und Zusatzbelastungen muss die Politik ein innovationsfreundliches Klima schaffen und dazu auch neue Wege in der Verkehrspolitik beschreiten. Erste wichtige Impulse hat die Bundesregierung bereits gegeben. Mit der Einsetzung eines Koordinators für Güterverkehr und Logistik unterstreicht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die erhebliche Bedeutung der Logistikbranche und des Logistikstandortes Deutschland. Auch die beabsichtigte Etablierung

eines Leitmarktes für Elektromobilität verdient Beachtung. Der BIEK und seine Mitglieder bieten hier ausdrücklich ihre Unterstützung an. So werden wir uns beispielsweise sehr gern in den Modellregionen für Elektromobilität engagieren. Auf der anderen Seite steht nach wie vor die Infrastrukturfinanzierung auf wackeligen Beinen. Seit vielen Jahren bleiben Investitionen in die Verkehrswege hinter dem Bedarf zurück. Mittel für die Verkehrsinfrastruktur müssen auf hohem Niveau verstetigt und bedarfsgerecht eingesetzt werden. Mauteinnahmen sollten zwingend in die Straßeninfrastruktur investiert werden. Nur eine ausreichende und qualitativ hochwertige Infrastruktur kann Staus vermeiden helfen – und so die Umwelt schonen.

Forderungen des BIEK

- Infrastrukturpolitik verbessern – Staus vermeiden
- Umweltfreundliche EcoCombis europaweit zulassen
- keine Ausweitung der Lkw-Maut und weiterer Zusatzbelastungen
- Festsetzung von Emissionsgrenzwerten mit Augenmaß

Ich lade Politiker, Wissenschaftler, Automobilindustrie und Verbände ein, gemeinsam mit dem BIEK einen konstruktiven Dialog zu führen und die Zusammenarbeit für eine „Grüne Logistik“ zu intensivieren.

Ihr

Gunnar Uldall
Präsident des BIEK

DAS WICHTIGSTE IM ÜBERBLICK

Mit dem BIEK-Expressletter informiert der Branchenfachverband über relevante KEP-Themen und Standpunkte sowie über Interessantes aus Mitgliedsunternehmen und Verband. Schwerpunkt dieser Ausgabe ist der Bereich „Umwelt und Verkehr“.

Rahmenbedingungen für nachhaltigen Verkehr: Der Parlamentarische Staatssekretär und Koordinator für Güterverkehr und Logistik, Dr. Andreas Scheuer, äußert sich zu den Vorhaben der Bundesregierung hinsichtlich Nachhaltigkeits- und Umweltthemen im Verkehrsbereich.

Sicherheit auf Deutschlands Straßen: Der ADAC-Vizepräsident für Verkehr, Ulrich Klaus Becker, erläutert die Bedeutung von Verkehrssicherheit und stellt Fahrsicherheitsprogramme für Lkw-Fahrer vor.

Seite 2



Nachhaltigkeit für eine globalisierte Wirtschaft: Das BIEK-Mitglied UPS stellt in einem Beitrag seine Aktivitäten im Schwerpunktbereich „Umwelt und Verkehr“ vor.

Seite 3

Im Fokus: Zur Einführung von CO₂-Grenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge fordert der Verband eine Politik mit Augenmaß. Die KEP-Branche benötigt umweltfreundliche Fahrzeuge mit solider Technik zu angemessenen Preisen.

Zum Feldversuch der Bundesregierung mit innovativen Nutzfahrzeugkonzepten haben sich führende Wirtschaftsverbände mit einer gemeinsamen Erklärung an das Bundesverkehrsministerium gewandt.

Seite 4

Die BIEK-Broschüre „Umwelt und KEP-Logistik“ liegt diesem Expressletter bei.

Politik schafft geeignete Rahmenbedingungen für nachhaltigen Verkehr



Als Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik ist es mir ein besonderes Anliegen, die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt in diesem Bereich voranzubringen, da Klima- und Umweltschutz unstreitig zentrale Herausforderungen unserer Zeit darstellen.

Nach der Weltbank-Studie „Connecting to Compete 2010“ ist Deutschland im Logistikbereich weltweit führend. Unsere Aufga-

be als Bundesregierung ist es, mit Rahmenbedingungen dafür zu sorgen, dass dies auch so bleibt. Im Bereich Güterverkehr und Logistik haben wir uns viel vorgenommen. Wir arbeiten beispielsweise daran, den Masterplan Güterverkehr und Logistik entsprechend der im Koalitionsvertrag vereinbarten Ziele neu auszurichten – konkret und praxisorientiert. Nachhaltigkeits- und Umweltthemen werden dabei auch eine wichtige Rolle spielen. So wird die Elektromobilität als Möglichkeit, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, ein zentrales Innovationsthema für die Bundesregierung sein. Nach den Beschlüssen der Kabinettsklausur von Meseberg ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hier gemeinsam mit dem Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) federführend zuständig.

Durch die gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung bei den alternativen Antrieben wird die Einführung der Elektromobilität be-

schleunigt. Doch das ist nicht alles. Rechtliche und ordnungspolitische Rahmenbedingungen sind auch von zentraler Bedeutung, da zum Beispiel günstige Park- und Lademöglichkeiten im Innenstadtbereich oder die Möglichkeit der Nutzung von Sonderspuren einen Anreiz zum Kauf von Elektrofahrzeugen bieten können.

Das BMVBS untersucht derzeit in acht Modellregionen alle wesentlichen Aspekte der Elektromobilität. Aus den verschiedenen Projekten sollen Erkenntnisse für die Konzeption zur flächendeckenden Einführung der Elektromobilität gewonnen werden. Ordnungspolitische Rahmenbedingungen und Markteinführungsmaßnahmen werden auch Themen der künftigen Nationalen Plattform Elektromobilität sein.

Auf der technischen Seite fördert die Bundesregierung gegenwärtig im Rahmen des zweiten Konjunkturpakets die Entwicklung und Erprobung sowohl von batterie-

elektrischen Lieferfahrzeugen als auch von Hybrid-Lkw mit einem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen. Die Entwicklung schwererer Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb stößt aufgrund der begrenzten Batteriekapazitäten zurzeit noch auf technische Schwierigkeiten. Eine Lösung könnte längerfristig die Nutzung von Wasserstoff als alternativem Kraftstoff im Verbrennungsmotor oder ein kombiniertes elektrisches Antriebskonzept unter Nutzung von Brennstoffzellen und Kondensatoren darstellen.

Ich lade die KEP-Branche dazu ein, sich an den Diskussionen über die künftige Ausrichtung der Politik in diesem Bereich aktiv zu beteiligen. Wir brauchen Ihre Praxiserfahrungen.

Dr. Andreas Scheuer
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Mit Sicherheit nachhaltig Ökonomie- und Ökologie-Bilanz verbessern



Unfälle passieren insbesondere deshalb, weil Verkehrsteilnehmer Fehler machen oder auf Gefahren und kritische Situationen nicht mit der angemessenen Sensibilität reagieren. Richtiges Verhalten und ein sicherer Umgang mit dem Fahrzeug im Straßenverkehr kann jedoch trainiert werden. Unter der Anleitung von rund 630 qualifizierten Trainern konnten 2009 über 205.000 Menschen auf den modernen und qualitativ hochwertigen Trainingsanlagen des ADAC ihr fahrerisches Können verbessern.

Der ADAC als moderner Mobilitätsdienstleister hat sich auf seine Fahnen geschrieben, insbesondere die Angebote für Berufskraftfahrer kontinuierlich auszubauen. Sicherheit, ökonomisches sowie ökologisches Bewusstsein insbesondere der Lkw-Lenker zu erhöhen, hat umso mehr Bedeutung, als seit verganginem September neue Richtlinien für Berufskraftfahrer gelten. Alle fünf Jahre müssen sich professionelle Lkw-Lenker gemäß dem neuen Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz weiterbilden.

Die starke Zunahme des Lkw-Verkehrs auf Deutschlands Straßen stellt eine große Herausforderung für die Sicherheit dar. Dabei sind Spurasistent, Abstandsregler, ESP sowie Airbag und Gurtstraffer unabdingbar, wenn der Lkw-Lenker seinen Mehrtonner sicher über Gleitflächen, durch Wasserhindernisse oder über Bremsflächen mit unterschiedlichen Reibwerten manövrieren will – das alles findet der Trainingsteilnehmer auf den aktuell 56 Anlagen des ADAC im ganzen Bundesgebiet vor.

Seit kurzem ist das Training auch auf 40 Sattelzugmaschinen der Firma Scania möglich, die als Kooperationspartner gewonnen werden konnte. Zusammen mit dem schwedischen Unternehmen lobt der ADAC derzeit einen Wettbewerb aus, der den sichersten Lkw-Fahrer Deutschlands ermitteln soll. So gehen technisches und fahrpraktisches Know-how spielerisch Hand in Hand, um nachhaltig für die Ziele wie Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Verringerung von Kosten und Umweltbelastung einzutreten.

Übrigens: Für sein System „ADAC-Fahrsicherheitstraining“ hat der Club das Qualitätssiegel des Deutschen Verkehrssicherheitsrats erhalten. Die Zertifizierung ist eine Anerkennung für kompetente Beratung, bundesweit einheitliche Standards, hochwertige Inhalte und Trainingsanlagen sowie intensiv geschulte Trainer.

Ulrich Klaus Becker
ADAC-Vizepräsident für Verkehr



Nachhaltigkeit für eine globalisierte Wirtschaft – weltweites Netzwerk und lokale Initiative

Bei der Gestaltung des stetig wachsenden weltweiten Handels sind Unternehmen auf leistungsstarke, zuverlässige Partner angewiesen. Die BIEK-Mitgliedsunternehmen stehen nicht nur für ein erfolgreiches Marktsegment des Güterverkehrs, sie sind Synonym für ein konsequentes Rationalisierungsmodell der Logistik. Ein den sich wandelnden Anforderungen des Marktes folgendes Portfolio vielseitiger Dienstleistungen sichert Kunden den weltweiten Marktzugang und erlaubt ihnen auch, und gerade in der Krise, ihre eigenen Strukturen und Abläufe effizient zu managen. Aus über 100 Jahren an Erfahrung in der Paketlogistik und mit über 400.000 Mitarbeitern weltweit bringt UPS wirtschaftliche Herausforderungen und das Ziel eines nachhaltigen Wachstums in Einklang.

Als großes **Unternehmen** und Wegbereiter des weltweiten Handels nimmt UPS seine Verantwortung in Umweltfragen ernst. Emissionen und Schadstoffe werden in erster Linie dort reduziert, wo sie entstehen. Dies bedeutet, dass der Steigerung der Effizienz in allen Teilen des Netzwerkes zentrale Bedeutung zukommt. Neueste Technologien, modernes Equipment und innovative Verfahren sind die Bausteine einer konsequenten Strategie. Daneben liegt an Umweltaspekten orientiertes Handeln in der Verantwortung jedes Mitarbeiters – Aufklärung und Motivation der **Mitarbeiter** nehmen einen erheblichen Teil der internen Unternehmenskommunikation ein. Somit reicht das Spektrum nachhaltiger Praktiken von zentraler Planung und Investition bis zu individuellen Spritspartrainings und dem Engagement in lokalen Umweltprojekten. UPS setzt auf einen Ansatz, der nicht nur zentrale Entscheidungen sondern auch Vorschläge und Initiativen



Das UPS Elektro-Zustellfahrzeug

- *Li-Ion Batterie: 51 kWh, Reichweite, im UPS Einsatz ~ 70 km*
- *Motor: Zytek 70kW, 300 Nm, 105kg, max. 8000 Umdrehungen / min., 278Volt, wassergekühlt*
- *Aufladezeit der Batterie: max. 5 Stunden*
- *Schaltung: Automatik*
- *Antrieb: Heckantrieb*
- *Zulässiges Gesamtgewicht: 5,5t*
- *Zuladung: ~1,5t*
- *Ladevolumen: ~ 15 m³*



einzelner Kollegen im beruflichen und privaten Alltag berücksichtigt – everyone matters.

Als neuntgrößte Airline weltweit betreibt UPS die mit Blick auf Verbrauch und Lärmemissionen sparsamste Flugzeugflotte der Branche. In einem wichtigen Schritt, der die Führungsrolle des Unternehmens in Sachen Umweltschutz bekräftigt, hat UPS 2009 einen Plan verabschiedet, der die Reduzierung der CO₂-Emissionen seiner Fluglinie um weitere 20 Prozent bis zum Jahr 2020 vorsieht. Daraus ergibt sich eine Verringerung um insgesamt 42 Prozent seit 1990. Dieses Ziel ist in der jüngsten Ausgabe des Nachhaltigkeitsberichts von UPS verankert. In dem Bericht ist darüber hinaus die gesamte globale CO₂-Bilanz

von UPS aufgeführt – eine für die Branche ungewöhnlich genaue Darstellung.

Bereits seit 70 Jahren testet UPS innovative Fahrzeugtechnologien. Das Unternehmen nutzt Zustellfahrzeuge mit verschiedensten Antrieben, um im täglichen Arbeitsablauf praktische Erkenntnisse zu sammeln, die den Automobilherstellern helfen, alternative Antriebstechniken zu verbessern und weiter zu entwickeln. Weltweit besitzt UPS mehr als 1.800 alternativ betriebene Fahrzeuge und verfügt somit über die größte Flotte dieser Art im privaten Transportwesen.

In Deutschland begann UPS 2008 als erster Dienstleister mit der Erprobung von emissionsfreien Elektrofahrzeugen in Lkw-Größe im All-

tagsbetrieb. Die inzwischen sechs Zustellfahrzeuge bedienen Teile verschiedener Stadtzentren im Bundesgebiet. Dort, wo sie eingesetzt werden, tragen sie zur Luftschadstoff- und Lärmmentlastung bei. Ob mit Elektrofahrzeugen, schadstoffarmen Gasfahrzeugen oder konventionellen Antrieben entwickelt UPS auch in Zusammenarbeit mit der Wissenschaft Strategien, durch die Transportdienstleistungen nachhaltig effizient und umweltfreundlich gestaltet werden können. Durch die Optimierung von Verfahren und den Einsatz innovativer Fahrzeugkonzepte wird ein breites Spektrum von Potentialen erschlossen.

Um allerdings alle Möglichkeiten ausschöpfen zu können, bedarf es bestimmter rechtlicher Rahmenbedingungen; auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene. So ist der Einsatz verlängerter Lastzugkombinationen aus konventionellem Equipment – so genannter EcoCombis mit einer Gesamtlänge von 25,25 Metern – geeignet, den Fahrzeugeinsatz in Punkt-zu-Punkt-Verkehren um bis zu ein Drittel zu reduzieren. Tests in Deutschland und der Dauereinsatz in Skandinavien zeigen deutlich den mit einer Zulassung verbundenen Effizienzgewinn. Analog stehen Kommunen vor großen Herausforderungen für die Mobilität im Stadtverkehr. Um in Anbetracht steigender Transportvolumina bedarfsgerechte Strukturen zu entwickeln, scheint ein Inventar an (rechtlichen) Instrumentarien zeitgemäß, das es erlaubt, die Entwicklungsdynamik und Effizienzstrategien der Wirtschaft zielgerichtet zu unterstützen.

Uwe Detering

*Director Public Affairs Germany
UPS Deutschland Inc. & Co. OHG*



Über UPS

UPS bietet als weltgrößter Paketzusteller und als ein weltweit führender Anbieter von Supply-Chain-Lösungen eine umfassende Auswahl an Möglichkeiten für die Synchronisation des Waren-, Informations- und Kapitaltransfers. Der Hauptsitz des Unter-

nehmens ist Atlanta im US-Bundesstaat Georgia. UPS bedient weltweit mehr als 200 Länder und Gebiete. Die UPS Aktien werden an der New York Stock Exchange gehandelt. Im Internet finden Sie UPS unter www.ups.com. Aktuelle UPS Nachrichten gibt es unter www.pressroom.ups.com.

Mitglieder des BIEK:

- DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG
- Federal Express Europe, Inc.
- GO! General Overnight Service (Deutschland) GmbH
- Hermes Logistik Gruppe Deutschland GmbH
- Sovereign Speed GmbH (Fördermitglied)
- TNT Express GmbH
- UPS Deutschland Inc. & Co. OHG

Ausblick:

Der nächste BIEK-Expressletter erscheint im Herbst 2010 zum Thema „Luftverkehr“.

Impressum:

Geschäftsführung: Marten Bosselmann (V.i.S.d.P.)
Kontakt: Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V.
Dorotheenstraße 33 · 10117 Berlin
Tel. 030 / 20 61 78-6 · Fax 030 / 20 61 78-88 · info@biek.de · www.biek.de
Fotos dieser Ausgabe: Gunnar Uldall © BIEK, Porträt Dr. Andreas Scheuer (privat), Portrait Ulrich Klaus Becker, Fahrtraining © ADAC, UPS Fotos © UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, Podiumsdiskussion © Kai-Uwe Knoth
Kreation & Grafik: www.cagefish.com

IM FOKUS

CO₂-Grenzwerte für Kleintransporter – Regulierung nur mit Augenmaß

Die Europäische Kommission hat einen Gesetzentwurf für einen CO₂-Grenzwert für leichte Nutzfahrzeuge vorgestellt. Damit sollen die Emissionen schrittweise von 2014 bis 2016 auf durchschnittlich 175 Gramm CO₂ je Kilometer und ab 2020 auf 135 Gramm CO₂ je Kilometer reduziert werden. Derzeit liegen die durchschnittlichen Emissionswerte bei rund 200 Gramm. Bei Überschreitungen der Grenzwerte will die Kommission Strafzahlungen erheben.

Die BIEK-Unternehmen stehen für die Balance zwischen ökonomischem Geschäftsbetrieb und ökologischem Wirtschaften. Nutzfahrzeuge werden nicht zum Vergnügen gekauft und bewegt. Ein

entscheidender Faktor für die Anschaffung von KEP-Fahrzeugen ist neben der Ladekapazität die Effizienz, also geringe Verbräuche und CO₂-Emissionen. Durch effiziente Routenplanung, modernes Fuhrparkmanagement und Fahrer-schulungen ging die CO₂-Emission je beförderter Sendung in den letzten Jahren um circa neun Prozent zurück. Nicht zuletzt ist jeder nicht gefahrene Kilometer der ökonomischste und zugleich CO₂-effizienteste Kilometer. CO₂-Grenzwerte für Kleintransporter sollten, sofern sie eingeführt werden, mit Augenmaß und unter Berücksichtigung der Entwicklungszyklen der Kraftfahrzeughersteller realisiert werden. Blinde und realitätsfremde Regulierung führt zu Planungsunsicherheit,

unausgereifter Technik und unnötig steigenden Kosten. Die KEP-Branche möchte umweltfreundliche Fahrzeuge mit solider Technik zu angemessenen Preisen und setzt schon heute aktiv Zustellfahrzeuge mit alternativen Antrieben ein.

Die geplante Festsetzung von CO₂-Grenzwerten für Kleintransporter

war Thema einer Veranstaltung von NABU und VW am 8. März 2010 in Hannover. BIEK-Geschäftsführer Marten Bosselmann (Foto, rechts) stellte in einer Podiumsdiskussion die Anforderungen der Verbandsmitglieder an effiziente leichte Nutzfahrzeuge vor und mahnte nachdrücklich eine Politik mit Augenmaß an.



Bundesweiter Feldversuch mit EcoCombis

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag einen bundesweiten Feldversuch mit längeren Fahrzeugkombinationen festgeschrieben. Nachdem bereits einige Bundesländer Erfahrungen mit dem Einsatz der sogenannten EcoCombis gesammelt haben, sollen die Chancen und Risiken des Einsatzes dieser Fahrzeugkombinationen nun länderübergreifend getestet werden.

Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von Spitzenverbänden der Wirtschaft (BDI, BGA, BGL, BIEK, bvh, BWVL, DIHK, DSLV, VDA und VdTÜV) sowie der Prüforganisation DEKRA hat sich intensiv mit dem Einsatz innovativer Nutzfahrzeugkonzepte auseinandergesetzt. Eine im März veröffentlichte gemein-

same Erklärung zum Feldversuch der Bundesregierung benennt die Anforderungen der Wirtschaft und bietet dem Bundesverkehrsministerium eine konstruktive Zusammenarbeit an.

Anforderungen der Verbände (Auszug)

- Sicheres Betreiben auf der bestehenden Infrastruktur
- Einhaltung von Schleppkurven
- Schonung der Infrastruktur (möglichst Verringerung der Achslast)
- Berücksichtigung der Tragfähigkeit und Dauerfestigkeit der bestehenden Brückenbauwerke
- Nutzung im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene/Wasserstraße
- Gewährleistung der Fahrstabilität
- Ausstattung mit modernen Sicherheitssystemen

- geeignetes Training der Fahrzeugführer

Innovative Nutzfahrzeugkonzepte können erhebliche Umwelt- und neue Effizienzpotenziale erschließen und den für die kommenden Jahrzehnte prognostizierten Zuwachs im Straßengütertransport mit geringeren Fahrleistungen, geringerem Kraftstoffverbrauch je Tonnenkilometer und daraus resultierend geringeren Emissionen je Tonnenkilometer sowie einer hohen Sicherheit bewältigen.

BIEK-Position

- Der BIEK unterstützt die Anforderungen der Wirtschaftsverbände in vollem Umfang. Da in der KEP-Branche vor allem Volumentransporte durchgeführt werden, setzt sich der Verband insbeson-

dere für den zeitnahen Einsatz von Fahrzeugkombinationen mit 25,25 Metern Länge und 44 bis 48 Tonnen Gesamtgewicht ein.

Der Güterverkehr wird in den nächsten Jahren wieder stark zunehmen. Straße, Schiene und Wasserstraße müssen ihre Effizienz und ihre Kapazitäten erhöhen, damit sie auch künftig ihren Anteil am Modal Split bewältigen können. Innovative Nutzfahrzeuge leisten neben dem notwendigen Ausbau der Kapazitäten einen wichtigen Beitrag zu einer wesentlich effizienteren Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur.

Weitere Informationen unter www.biek.de.

! Das Umsatzsteuerprivileg der Deutschen Post ist gefallen. Ab 01.07.2010 werden alle Postdienstleistungen mit einer Umsatzsteuer belegt. Nur private Briefe und Pakete bis zehn Kilogramm bleiben umsatzsteuerbefreit. !