

Positionspapier zum Einsatz von EcoCombis

Die Zukunft des Güterverkehrs erfordert ein Umdenken in der Verkehrspolitik

EcoCombis: Ein modernes Güterverkehrskonzept – Partnerschaft von Ökonomie und Ökologie

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. Die im BIEK organisierten internationalen Kurier-, Express- und Paketunternehmen transportieren jährlich ca. 8 Milliarden Sendungen weltweit. In Deutschland beschäftigen sie ca. 65.000 Mitarbeiter. Täglich sind 20.000 Fahrzeuge in der Bundesrepublik und auch grenzüberschreitend im Einsatz.

Ihre schnellen und zeitlich getakteten Logistik- und Transportleistungen sind integraler, unverzichtbarer Bestandteil des innereuropäischen und des globalen Handels. Sie sichern die funktionsfähige Arbeitsteilung und den materiellen Informationsaustausch zwischen Unternehmen in allen Regionen und Kontinenten, die eine der Grundlagen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die Überwindung der aktuell weltweiten Rezession ist. Innovationen im Güterverkehr zu entwickeln und zu fördern, um trotz steigender Güterverkehrsaufkommen die Umweltbelastungen zu mindern und Verkehrssicherheit zu gewährleisten, zählt zu den Kernkompetenzen der im BIEK organisierten Unternehmen.

Zulassung von EcoCombis: Gesamtwirtschaftlich positive Effekte

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 Einsparpotenziale von LKW-Bewegungen und CO₂-Emissionen genauer beziffern zu können. Für den EcoCombi werden verschiedene Begriffe synonym verwendet: Longliner, EuroCombi, European Modular System, innovatives Nutzfahrzeugkonzept und modulares Nutzfahrzeugsystem. 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 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 fordert der BIEK die Verkehrspolitiker in Bund und Ländern auf, ihre 2007 zum Ausdruck gebrachte ablehnende Haltung gegenüber längeren LKW-Kombinationen noch einmal zu überdenken. Der BIEK plädiert für die Zulassung von EcoCombi-Fahrzeugkombinationen im Sinne des European Modular Systems, bei dem sich durch die Kombination von existierenden Fahrzeugkomponenten eine Gesamtlänge von 25,25 Metern ergeben kann. Das zulässige Gesamtgewicht sollte auf einer Skala von 44 bis zu 48 Tonnen liegen. 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.

Vorteile für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft

Das Konzept EcoCombi mit seinen verkehrspolitischen, ökologischen und ökonomischen Vorteilen überwiegt bei weitem die Bedenken, die in der Vergangenheit vorgebracht wurden. Neuere, umfangreiche Untersuchungen, z. B. eine im Auftrag der EU-Kommission durchgeführte Studie des Forschungsinstituts Transport & Mobility Leuven und u. a. der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen aus dem Jahr 2008 bestätigen die Ergebnisse von früheren Modellversuchen ebenso wie ein zweijähriges Pilotprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen im Zeitraum 2006-2008.

Geringere Emissionen und geringerer Treibstoffeinsatz

- Der Einsatz von EcoCombis kann den Treibstoffverbrauch pro Tonnenkilometer um bis zu 12 % senken.
- Die damit korrespondierenden CO₂-Emissionen lassen sich bezogen auf das Gesamtgüterverkehrsaufkommen um bis zu 3,6 % ebenso wie der Ausstoß anderer klimaschädlicher Gase bzw. von Dieselruß (NO_x, PM) deutlich verringern.

Reduktion der LKW-Bewegungen, Entlastung des Verkehrs durch bessere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur

- Hier gilt eine einfache Formel: statt drei LKW werden nur zwei eingesetzt. In Kombination mit ausgefeilten Routenplanungen kann die Zahl der LKW-Bewegungen bei gleichzeitig optimaler Auslastung des Laderaums und der Verkehrsinfrastruktur deutlich verringert werden. Berechnungen einzelner Unternehmen zu den Einsparpotenzialen des EcoCombi zeigen, dass sich je Unternehmen bis zu 10.000 LKW-Bewegungen pro Jahr einsparen lassen.
- Entscheidend für die Belastung der Straße ist die Achslast und nicht das Gesamtgewicht. Aufgrund der höheren Achsenzahl und der reduzierten Achslast werden weniger Schäden auf den Autobahnen und Landstraßen verursacht. Durch eine verringerte Belastung der Straße werden die Kosten für die Erhaltung der Infrastruktur gesenkt. So konnte in einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahre 2006 bewiesen werden, dass eine Schädigung der Substanz der gesamten Straßenbefestigung durch voll beladene bzw. auch gewichtsmäßig teilweise beladene Fahrzeuge aufgrund der reduzierten Straßenbeanspruchung geringer ausfällt. Diese Verringerungen sind durchaus erheblich und können bis zu 50 % betragen.

Sicherheit – kein erhöhtes Risiko, Schulung der Fahrer und Kennzeichnung der EcoCombis gelten als richtungsweisende Empfehlung

- Die Fachleute der Transport & Mobility Leuven/RWTH Aachen unterstreichen, dass ihre Untersuchungen keinen Hinweis auf ein erhöhtes Sicherheitsrisiko durch EcoCombis gegeben haben. Dies deckt sich mit den Erfahrungen aus Modellversuchen, die BIEK-Mitgliedsunternehmen selbst durchgeführt haben.
- Die technische Ausstattung der Fahrzeuge der neuesten Generation bietet ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Lenkgenauigkeit, die Fahrer z. B. auch Manöver in Kreisverkehren problemlos ausführen lässt.
- Um dem Sicherheitsbedürfnis aller Verkehrsteilnehmer verstärkt Rechnung zu tragen, gilt aber die folgende Empfehlung: Neben den ohnehin regelmäßigen Sicherheitsschulungen der Fahrer sollte für EcoCombis ein zusätzliches Training Pflicht sein.

Schiene und Straße – der Güterverkehr braucht für beide Verkehrsträger Innovationen

- Trotz einer derzeit stagnierenden Konjunktur ist in den kommenden Jahren bis 2025 mit einem stetig steigenden Güterverkehrsaufkommen von 30 % zu rechnen, d. h. innovative Konzepte in der Verkehrsinfrastruktur unter Nutzung aller modernen technischen Entwicklungen sind erforderlich. Die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene findet dort seine Grenzen, wo der Nachfrage der Wirtschaft nach zeitlich eng getakteter Belieferung aufgrund von Kapazitätsengpässen kein entsprechendes Angebot gemacht werden kann. Insgesamt können mittel- und langfristig auf sehr vielen Relationen in Europa keine Zeitfenster von der Schiene angeboten werden, die den heutigen und zukünftigen Erfordernissen zeitnahe Warenlieferung entsprechen. Die Schiene wird ebenso wie der Straßenverkehr ein zunehmendes Güterverkehrsaufkommen verzeichnen, aber sie kann die gesamten Volumina nicht allein schultern.
- Insgesamt zeigt sich ein Trend bei allen Verkehrsträgern – zu Wasser, auf der Schiene und in der Luft – zu größeren Transporteinheiten, um die wachsenden Volumina logistisch zu bewältigen, ohne die Transportbewegungen proportional zu erhöhen. Diesem Trend wird auch der Straßengüterverkehr folgen müssen, um zukunftsfähig zu bleiben und seinen Beitrag zu einer umweltfreundlichen, sicheren und wirtschaftlichen Güterverkehrsinfrastruktur zu leisten.

Vor dem Hintergrund der vielfältigen Vorteile, die für eine Zulassung von EcoCombis für den Einsatz im Punkt-zu-Punkt-Verkehr sprechen, halten die Mitgliedsunternehmen des BIEK ein Umdenken der Verkehrspolitik in Deutschland für dringend geboten. Sie fordern die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene für die Zulassung des EcoCombis und eine dahingehende Änderung der EU-Richtlinie 96/53/EG einzusetzen. Darüber hinaus sollte für den innerdeutschen Verkehr ein wissenschaftlich begleiteter Großversuch mit EcoCombis erfolgen, um eine Zulassung in Deutschland vorzubereiten.

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 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

Berlin, 17.04.2009

Seite 4

