

natur+kosmos

nachhaltig faszinierend

GÜTERVERKEHR

Wie Lkw umweltfreundlicher fahren

Der Güterverkehr steigt und steigt. Die Branche selbst versucht die Belastung für Mensch und Natur zu verringern: durch bessere Auslastung, moderne Technik und Eco-Driving

Für alle Fahrten gilt:
Ein gleichmäßiges Tempo
verringert den
Spritverbrauch, jedes
Beschleunigen
kostet dagegen Diesel.

Wie Lkw umweltfreundlicher fahren

100 Millionen Lkw-Fahrten sind notwendig, um all die Computer, Fernseher, Baustoffe und Lebensmittel in und durch Deutschland zu transportieren. Durch eine Reihe von Maßnahmen lassen sich jede Menge Sprit sparen und die Klimagase deutlich verringern.

Schon vor der Kuppe geht Hubertus Lodes vom Gas. „Die Masse schiebt mich über den Gipfel“, weiß der Fahrer aus Erfahrung. Er sitzt am Steuer eines 40 Tonnen schweren Lkw und zeigt, wie man ein derart schweres Gefährt am besten über die Straßen bringt. Auf der anderen Seite des Hügels geht es sanft bergab, vorbei an abgeernteten Maisfeldern und einer kleinen Ortschaft

im einstigen Grenzgebiet zwischen Deutschland-Ost und Deutschland-West. Hubertus Lodes aktiviert sofort den Tempomat, eine Technik die dafür sorgt, dass die Geschwindigkeit konstant bleibt – ohne dass der Fahrer irgendetwas machen müsste. Jetzt, da es mit 65 km/h bergab geht, bremst allein der Motor. Genauer: der sogenannte Bremstempomat, der automatisch die Kraft der verschleißfreien Bremsanlage regelt.

Der Retarder, wie die Anlage in diesem Fall genannt wird, sitzt zwischen Getriebe und Hinterachse. Die Bremsen selbst werden überhaupt nicht gebraucht. So kommt der Lkw den Hügel hinunter, ohne die Bremsen zu belasten. Und weil der Fahrer den Fuß vom Gas genommen hat, ist die Einspritzanlage abgestellt. Voll elektronisch. Der Dieselverbrauch während der 700 Meter langen Talfahrt beträgt null Komma null Liter.

Jetzt steht die nächste Steigung an. Ein Kick aufs Gaspedal und der Motor ist sofort auf Touren. „Es ist wichtig, mit viel Schwung und einer hohen Drehzahl in den Berg hineinzufahren“, erklärt Hubertus Lodes. „Dann komme ich mit wenig Schalten über die nächste Kuppe.“ Denn jedes Schalten am Berg kostet 90 Meter. Und bei acht Gängen, die auch noch in Halbschritten genutzt werden können, kann ein Fahrer während einer Steigung viel Zeit und damit Energie verlieren – oder aber einsparen. Also achtet Hubertus Lodes auf den Drehzahlmesser. Fällt er schnell, schaltet er herunter, aber nicht nur einen halben, sondern gleich einen ganzen Gang. Fällt er langsam, versucht er ohne zu schalten die Höhe zu erreichen. „Damit bin ich letztlich schneller.“ Und wie zum Beweis kommt er einem Lkw, der sich vor ihm den Hang hinaufquält, immer näher.

Hubertus Lodes ist Eco-Trainer. Er bringt Lkw-Fahrern bei, wie man wirtschaftlich fährt, dabei den Verschleiß von Bremsen, Reifen und Motor verringert und vor allem Treibstoff spart. Während der 70 Kilometer langen Fahrt durch den Frankenwald, zu der er den Autor eingeladen hat, führt er vor, worauf es im Alltag eines Lkw-Fahrers ankommt: niedertourig und gleichmäßig fahren, nur mit etwa 80 Prozent Vollast beschleunigen, Gänge überspringen, Zwischengas vermeiden und grundsätzlich so schnell wie möglich die Reisegeschwindigkeit erreichen, damit man den Tempomaten setzen kann. Der erkennt sofort, wenn ein Fahrzeug in die Rollphase kommt – automatisch schaltet er die Schubabschaltung ab, so dass ein Laster ohne jeden Kraftstoffverbrauch über die Strecke rollt. „Das ist in den meisten Fällen genau das gleiche wie beim Pkw“, erläutert der Fahrertrainer. „Nur macht das kaum ein Lkw-Fahrer. Und in den Fahrschulen ist es meist noch kein Thema.“

→

INTERVIEW



Sigmar Gabriel (SPD) ist Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

„Der Verkehrsbereich muss einen Beitrag leisten“

Umweltminister Sigmar Gabriel zum dramatisch steigenden Güterverkehr.

Herr Minister, gemeinsam mit dem Verkehrsministerium arbeitet das BMU

im Moment an einem Masterplan Güterverkehr. Was genau empfehlen Sie den Spediteuren?

Wir sehen noch große Potenziale zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs. Im organisatorischen Bereich wie der Auslastung der Kapazitäten und auf technischem Gebiet wie bei Leichtlaufreifen und -ölen ist noch einiges möglich. Mit zinsgünstigen Krediten oder Zuschüssen über die Kreditanstalt für Wiederaufbau fördern wir Investitionen im Bereich Güterverkehr und Logistik, die die CO₂-Emissionen mindern.

Die Einführung der Lkw-Maut hat praktisch zu keinerlei Verlagerung auf die Schiene oder zum Schifftransport geführt. Ist die Maut zu niedrig angesetzt?

Das stimmt so nicht. Die Transportleistung im Schienenverkehr ist deutlich angestiegen – u. a. durch den Umstieg von der Straße auf die Schiene, aber nicht allein dadurch. Zudem sind die Lkw seit Einführung der Maut besser ausgelastet, ein zentrales Ziel der Maut. Dadurch, dass schadstoff- und emissionsarme Lkw in Zukunft nur halb so viel Maut bezahlen sollen im Vergleich zu den schlechtesten Fahrzeugen, schaffen wir einen Anreiz zum frühzeitigen Wechsel.

Brauchen wir noch ganz andere Instrumente – etwa einen Emissionshandel, der den Güterverkehr einbezieht, oder technische Vorgaben, die den Dieselverbrauch verringern?

Einen flächendeckenden Emissionshandel für den Güterverkehr halte ich in absehbarer Zeit weder für realistisch noch für effizient. Wir wollen aber die Lkw-Maut unter Klimaaspekten weiterentwickeln und überlegen, wie die externen Kosten einbezogen werden können. Zudem werden wir künftig die Ausrüstung der Lkw mit Rußpartikelfilter bei der Mauthöhe berücksichtigen.

Die EU-Kommission prognostiziert, dass sich der Lkw-Verkehr bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 fast verdoppeln wird. Was macht die Bundesregierung, um den Gütertransport verträglicher zu machen?

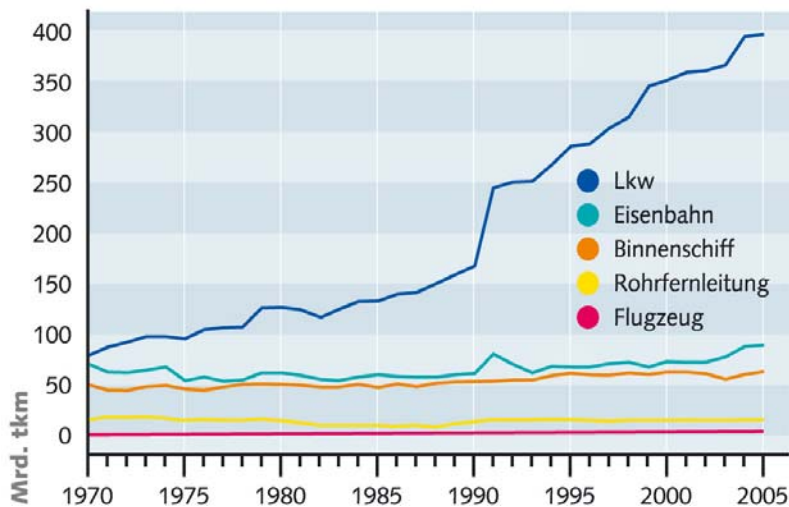
Der Güterverkehr der Zukunft muss entlang der gesamten Transportkette noch effizienter werden. Dazu wollen wir umweltfreundliche Verkehrsträger dort stärken, wo sie ihre jeweiligen Vorteile voll ausspielen können. Nur wenn die Güter mit möglichst emissionsarmen Verkehrsmitteln transportiert werden, können wir die Belastungen für Mensch und Umwelt weiter reduzieren. Im CO₂-Bereich hat die Bahn klare Vorteile gegenüber dem Lkw.

Deutschland will seine CO₂-Emissionen um 40 Prozent senken. Gilt das auch für den Güterverkehr? Die Prognosen stimmen nicht sehr hoffnungsvoll.

Nur wenn wir alle Potenziale nutzen, können wir unser Klimaziel erreichen. Auch der Verkehrsbereich muss einen Beitrag leisten – selbst wenn's schwierig ist. Langfristig dürfen wir das Ziel, die gleiche Wirtschaftsleistung mit weniger Verkehr zu erreichen, nicht aus den Augen verlieren.

Die Güterverkehrsentwicklung der letzten 30 Jahre ist eindeutig: Inklusive der ausländischen Spediteure hat sich der Transport über die Straße vervielfacht – alle anderen Bereiche sind allenfalls leicht gestiegen.

Güterverkehrsleistung 1970 – 2005 in Tonnenkilometern (tkm) (bis 1990 nur alte Bundesländer)



Die Rundfahrt findet im Rahmen eines Fahrerwettbewerbs statt. Gesucht wird der „Eco-Profi“. Aufgerufen hat dazu der DKV Euro Service, eines der größten Tankkarten- und Serviceunternehmen im europaweiten Güterverkehrsgewerbe. Rund 80 000 Kunden in ganz Europa versorgt das Unternehmen via Verträgen mit den Mineralölgesellschaften bargeldlos mit Kraftstoff, erledigt die Abwicklung und Bezahlung der Mautgebühren und garantiert bei Pannen den Kunden einen 24-Stunden-Notruf-Service – egal, wo in Europa ein Laster liegen geblieben ist.

„Mit dem Eco-Profi wollen wir zeigen, dass auch in der Güterverkehrsbranche das Thema Nachhaltigkeit angekommen ist“, betont DKV-Marketingdirektorin Ulrike Lukas. Entwickelt wurde der Wettbewerb an der Universität St. Gallen. Wissenschaftler vom Lehrstuhl für Logistikmanagement untersuchen mit den gesammelten Daten, wie viel eine ökologische Fahrweise letztendlich wirklich bringt (s. Kasten S. 6).

Um den Fahrer zu finden, der eine Teststrecke mit der wirtschaftlichsten Fahrweise bewältigt, wurden zahlreiche Speditionsunternehmen angeschrieben bzw. über die Zeitschrift „Trucker“ angesprochen.

37 Liter hat der Beste für die Extremstrecke gebraucht. Der Schlechteste kam auf 7 Liter mehr

Sie sollten einen Fahrer für den Wettbewerb anmelden, der auf mindestens zehn Jahre Praxiserfahrung verweisen kann und in Sachen Spritverbrauch als gut eingestuft wird. Hunderte haben sich beworben. Unter ihnen wurden 25 Fahrer im Losverfahren ausgewählt.

Mitte September vergangenen Jahres ging es dann zur Sache. Am Autohof Berg an der A9 in der Nähe von Hof warteten fünf 40-Tonner auf ihren Einsatz, voll beladen mit Salzpaletten. Die baugleichen Lkw waren alle im Mai 2007 zugelassen worden und erfüllten die Euro-5-Norm. Ausgestattet waren die Fahrzeuge mit einer Messtechnik, die nicht nur den Spritverbrauch festhalten konnte, sondern auch das Fahrverhalten. Wie beschleunigt der Trucker, wann und wie bremst er? Wie setzt er die Technik ein – vor allem Tempomat und Retarder? Wie schnell und wie wirt-

schaftlich kommt der Laster über den Rundkurs?

Dann gingen die Fahrer nacheinander ins Rennen, begleitet von einem neutralen Beobachter. Nach ein paar Kilometern Autobahn ging es über Bundes- und Landstraßen und durch kleine Dörfer, vorbei an Streuobstwiesen und sogar einem kleinen Stausee bei Bad Lobenstein. Eine Bilderbuchlandschaft, zumindest für den, der nicht gerade hochkonzentriert am Steuer eines Lkw sitzt. Enge Kurven wechseln mit Berg- und Talfahrten. Mal war scharfes Abbiegen notwendig, kurz darauf ein kurzes Beschleunigungsstück, dann wieder ein Halt wegen einer Baustellenverengung. Einfach gerade aus ging es nirgends. „Extrem anspruchsvolle 70 Kilometer“, betont Eco-Trainer Lodes, der die Strecke so ausgesucht hat, dass die Qualität des Fahrens auch wirklich zum Tragen kommt.

37 Liter Diesel hat der Beste an diesem Tag für die Extremstrecke gebraucht. Der Schlechteste kam auf sieben Liter mehr. Ein Unterschied von fast 20 Prozent. Auf Grund der Ergebnisse wurde jeder einzelne Teilnehmer individuell von Hubertus Lodes geschult und mit praxisnahen Tipps wieder nach Hause geschickt. Die Teilnehmer lernten, dass sich der Spritverbrauch bereits um zwei Liter auf 100 Kilometer erhöht, wenn sie ihren Laster nur von 84 auf 89 km/h beschleunigen. Oder dass sie mit einer konstanten Geschwindigkeit, die etwas niedriger angesetzt ist, meist schneller ans Ziel kommen als durch ständiges Beschleunigen und Abbremsen – und dabei Sprit sparen. Und dass ein 40-Tonner im Leerlauf zwischen drei und sechs Liter Diesel die Stunde schluckt. „Männer, das ist eine aktive Arbeitsplatzsicherung“, beschwört Hubertus Lodes die Teilnehmer. „Und wenn ihr so wollt, euer Weihnachtsgeld.“ Die Fahrer bekamen vorgerechnet, dass ein Lkw typi-



Alle neuen Lkw erfüllen heute bereits die Euro 5-Norm. Diese Laster verbrauchen deshalb weniger Sprit und müssen weniger Maut bezahlen. Kleines Foto: Teilnehmer und Organisatoren des EcoProfi-Wettbewerbs.

schersweise 16 Stunden am Tag im Einsatz ist und der Motor dabei rund eine Stunde im Leerlauf angestellt bleibt, 4,5 Liter Diesel werden so vergeudet. Von jedem Laster. An jedem Tag. Mal etwas mehr, mal etwas weniger. Bei 240 Betriebstagen kommen im Jahr 1080 Liter zusammen. In einer Spedition mit 100 Fahrzeugen summiert sich das bei Treibstoffkosten von inzwischen 1,05 Euro pro Liter Diesel auf 115 000 Euro im Jahr.

Zwei Wochen lang sollte jeder Teilnehmer während seiner Fahrten quer durch Deutschland oder ins benachbarte Ausland die Kenntnisse aus dem Eco-Training anwenden und Buch führen über Strecken und Treibstoffverbrauch. Ende September trafen sich die 25 Teilnehmer erneut am Rasthof Berg zur entscheidenden Wertungsfahrt. Wieder galt es, den 70 Kilometer langen Rundkurs zu bewältigen.

Dass Rico Kresse aus Sitzenroda bei Leipzig am Ende eines langen

Fahrtags als Sieger gekürt werden konnte, war eher nebensächlich. Viel entscheidender war das Gesamtergebnis: Alle Fahrer haben sich in ihrer Fahrweise gegenüber der ersten Fahrt deutlich verbessert. Die Eco-Schulung zeigt also klare Ergebnisse, der Treibstoffverbrauch konnte teilweise drastisch reduziert werden (s. Kasten S. 6).

Das genau ist die Botschaft, die der DKV Euro Service allen Transportunternehmen vermitteln will: Eine Sprit sparende Fahrweise lohnt sich. Und zwar in jeder Hinsicht. „Selbst bei vorsichtigen Schätzungen können mit konsequent wirtschaftlicher Fahrweise mindestens anderthalb Liter Diesel pro 100 Kilometer eingespart werden“, ist sich Alexander Hufnagl sicher. Mit einer einfachen Rechnung unterstreicht das der DKV-Ge-
→

Wer spart, gewinnt

Der DKV Euro Service hat nach dem Fahrer gesucht, der am wirtschaftlichsten über die Straßen kommt.

Was bringen Eco-Schulungen wirklich, um mit wirtschaftlicher Fahrweise Sprit zu sparen? Gar nichts, drei, fünf, zehn Prozent oder vielleicht sogar noch mehr? Weil es bisher keine detaillierten Untersuchungen zu dieser Frage gibt, hat der DKV Euro Service den Lehrstuhl für Logistikmanagement (Universität St.Gallen) damit beauftragt, für Klarheit zu sorgen. Die Ergebnisse sind sehr ermutigend: Unterschiede von bis zu 20 Prozent unter den Teilnehmern machen das Potenzial deutlich. Im Durchschnitt haben die Teilnehmer drei Liter Diesel eingespart. Übertragen auf den Alltag, bedeutet dies, dass mindestens von einer Einsparung von rund fünf Prozent ausgegangen werden kann. Bei intensiver Schulung und genügend hohen Anreizen sind sogar zehn Prozent möglich. „Diese Ergebnisse sind für die ganze Branche ein Signal“, kommentiert Elias Halsband, der wissenschaftliche Leiter der Untersuchung, die erfreulichen Zahlen. „Es lohnt sich, jeden einzelnen Fahrer sofort in diese Richtung schulen zu lassen.“

schäftsführer: Ein moderner 40-Tonner verbraucht auf normaler Strecke zwischen 30 und 35 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Die durchschnittliche Fahrleistung eines Lkw liegt bei 13 000 Kilometern im Monat. Werden auf 100 Kilometern nur 1,5 Liter eingespart, summiert sich das auf 195 Liter im Monat. Macht bei einem einzigen Fahrzeug eine Ersparnis von 205 Euro. Und bereits nach drei Monaten hat ein Betrieb die Kosten für ein eintägiges und individuelles Fahrertraining von rund 600 Euro wieder eingefahren.

„Da gehen Ökonomie und Ökologie Hand in Hand“, betont Wolfgang Stölzle, Leiter des Logistiklehrstuhls an der Uni St. Gallen. Ein Unternehmer mit einem Fuhrpark von 100 Lkw kann pro Jahr 234 000 Liter Diesel und rund 246 000 Euro einsparen. Und ganz nebenbei trägt er zum Schutz des Klimas bei, weil er die CO₂-Emissionen seines Betriebs um über 600 Tonnen verringert. Diesen Zusammenhang will der DKV mit seiner Aktion vor allem den Spediteuren vermitteln. Und mit dazu beitragen, das Image des gesamten Straßengüterverkehrs zu verbessern.

2006 steigerte die Branche ihre Transportleistung auf 289 Milliarden Tonnenkilometer

Denn in Sachen Umweltverträglichkeit steht die ganze Branche am Pranger. Weil Autozubehör, Computerartikel, Fernseher, Möbel, Textilien, Bier, Wein, Obst und Gemüse immer häufiger und über immer größere Entfernungen transportiert werden, hat sich die Gütertransportleistung auf Deutschlands Straßen im Vergleich zu 1970 verfünffacht. Allein 2006 steigerten deutsche Fuhrunternehmer ihre Transportleistung gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Prozent – auf 289 Milliarden Tonnenkilometer. So das Bundesamt für Güterverkehr. Insgesamt wurden 2,9 Milliarden Tonnen an Gütern transportiert. Um diese Gütermenge zu transportieren, waren weit über hundert Millionen Lkw-Fahrten auf Deutschlands Straßen notwendig – und die Leerfahrten sind dabei noch nicht einmal mitgerechnet. Da weiß man, warum sich an ganz

normalen Wochentagen unendliche Lkw-Karawanen beinahe geschlossen über die rechte Spur der Autobahn ziehen.

1970 waren Schifffahrt, Eisenbahn und Lkw bei der Aufteilung des Gütertransports noch ungefähr auf gleicher Augenhöhe. Doch seither hat sich der Transportanteil dramatisch zu Gunsten des Straßengüterverkehrs verschoben. Mit dem Lkw werden heute über zwei Drittel aller Waren transportiert.

Die Gründe für den Siegeszug des Lkw sind vielfältig. Industrie und Handel haben die Lagerhaltung immer stärker verringert und beziehen dafür kleinere Mengen, die aber immer häufiger. Ein klares Plus für den Lkw. Der Bedarf an Massengütern wie Kies oder Kohle, die mit Schiff und Bahn kostengünstig transportiert werden können, ist zurückgegangen. Stattdessen verlangen die Kunden hochwertige Konsum- und Investitionsgüter. Wieder ist der Lkw im Vorteil. Die Bahn selbst hat ihre Gleisanschlüsse zwischen 1990 und 2002 von rund 16 000 auf 5 500 reduziert – und ist damit in der Fläche immer weniger präsent. Bei der Auslagerung von Produktionsketten an Zulieferer oder bei der Integration der Länder Osteuropas in die EU – in fast allen Bereichen war der Straßengüterverkehr Gewinner der gesellschaftlichen Entwicklung.

Und das wird auch in Zukunft so bleiben. Nach einer Prognose der EU-Kommission nimmt der Güterverkehr in Europa bis 2020 nochmals um 45 Prozent zu. Im Vergleich zum Jahr 2000 werden dann 1,5 Millionen Laster mehr auf unseren Straßen unterwegs sein. „Kann das gut gehen?“, fragt man sich. Damit die Umwelt- und vor allem die Klimaziele, die sich Deutschland und die EU gesetzt haben, trotz dieses Wachstums verwirklicht werden können, hat die Kommission im vergangenen Oktober den „Aktionsplan Güterverkehrslogistik“ vorgestellt.



Die Maut hat dazu geführt, dass Güter auf die Bahn verlagert wurden und Lkw besser ausgelastet sind. Kleines Foto: EcoTrainer Hubertus Lodes (links) und EcoProfi Rico Kresse, der Sieger des DKV-Wettbewerbs.



Hintergrund seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten“, bekräftigt Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Die Zahlen und Prognosen mögen auf den ersten Blick deprimierend erscheinen. Sieht man sich die verschiedenen Möglichkeiten der Branche allerdings genauer an, erscheint die Aufgabe nicht ganz aussichtslos:

- Neue Technik: Wie im Pkw-Bereich sind zunächst die Lkw-Hersteller mit effizienterer Technik gefordert. Iveco hat bereits den Prototypen eines 40-Tonnen-Lkw mit Leichtlaufreifen und Euro-6-Motor vorgestellt, der aerodynamisch optimiert ist. Spritverbrauch: 24 Liter auf 100 Kilometer. Im Vergleich zu den besten Serienmodellen ist das eine Ersparnis von 20 Prozent. Das ist bereits

heute möglich. Weitere Verbesserungen müssen folgen.

- Frachtenbörsen: Jede Tonne zusätzliche Fracht ist bares Geld – aber auch Spritersparnis. Frachtenbörsen helfen die Laster besser auszulasten. Bei 20 Prozent aller Fahrten sind die Lkw vollkommen leer – das ist jeder fünfte Kilometer. Angenommen die Leerfahrten werden durch bessere Logistik halbiert, spart das zehn Prozent des gesamten Verbrauchs – an Treibstoff und Fahrzeugen.

- Verlagerung: Schiff und Bahn verursachen wesentlich weniger Emissionen als der Lkw. Verkehrsministerium und EU-Kommission werben dafür, diese umweltfreundlichen Verkehrswege verstärkt zu nutzen. Der DKV unterstützt die Vernetzung mit dem Lkw durch Kooperationen mit Frachtenbörsen.

- Mauten: Verkehrs- und Umweltministerium planen, die Gebühren stärker an Schadstoffausstoß und CO₂-Emissionen zu knüpfen. Für Lkw mit vier und mehr Achsen gilt dann: Die schadstoffärmsten sollen 11,6 Cent pro →

Denn bis 2020 will Europa seine CO₂-Emissionen um 20 Prozent verringern, Deutschland als Vorreiter will sogar 40 Prozent erreichen.

Schon heute ist der Güterverkehr für ein Drittel aller verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Europa verantwortlich. „Der Verkehrssektor muss vor diesem

zienterer Technik gefordert. Iveco hat bereits den Prototypen eines 40-Tonnen-Lkw mit Leichtlaufreifen und Euro-6-Motor vorgestellt, der aerodynamisch optimiert ist. Spritverbrauch: 24 Liter auf 100 Kilometer. Im Vergleich zu den besten Serienmodellen ist das eine Ersparnis von 20 Prozent. Das ist bereits



Treffpunkt am Autohof Berg bei Hof: Die Teilnehmer werden zum EcoProfi geschult.

Der Eco Performance Award

Ein neuer Wettbewerb soll zeigen, wie Ökonomie und Ökologie unter einen Hut gebracht werden können.

Speditionsunternehmen, die auf Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz achten, sind letztlich am erfolgreichsten. Das ist der Grundgedanke des Eco Performance Awards, den der DKV Euro Service und der Lehrstuhl für Logistikmanagement der Uni St. Gallen ausgeschrieben haben. Dabei steht der Begriff Eco dafür, dass sowohl ökonomische als auch ökologische Aspekte unternehmerische Entscheidungen bestimmen. Denn die Branche ist geprägt durch höhere Serviceanforderungen, steigende Treibstoffkosten, zunehmende Mautbelastung, einen stärkeren Preiswettbewerb und immer strengere Umweltauflagen. Die Veranstalter suchen deshalb exzellente Straßengüterverkehrsunternehmen, denen es in ihrem tagtäglichen Geschäft gelingt, „ein niedriges Kostenniveau, hohe Leistungsqualität und ein hohes Maß an Umwelt- und Sozialverträglichkeit auf intelligente Weise miteinander zu verbinden“, wie es in der Ausschreibung heißt. Die Preisträger standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Sie werden unter www.logistik.unisg.ch/eco_performance_award veröffentlicht.

Kilometer bezahlen, die Abgassünder bis zu 21,7 Cent. Lkw mit bis zu drei Achsen müssen zwischen 10,6 und 20,7 Cent bezahlen. Damit wird die ganze Branche motiviert, umweltschonende Techniken einzusetzen.

- Technische Vorschriften: Eventuell muss der Gesetzgeber auch seine Vorgaben überdenken: Ein Sattelzug darf heute genau 16,5 Meter lang sein, mit Anhänger 18,75 Meter. Um möglichst keine Ladefläche zu verschenken, sind praktisch alle Zugmaschinen so konstruiert, dass

die Fahrerkabine keinerlei Vorbau hat. Aerodynamisch ist das eine Katastrophe. Die Lkw fahren praktisch gegen eine Wand aus Luft – ihr Widerstand ist umso größer, je schneller ein Lkw unterwegs ist. Wird den Lkw-Konstrukteuren ein wenig mehr Länge zugestanden, die sie zur Verbesserung der Aerodynamik nutzen können, sind weitere zehn bis 20 Prozent Ersparnis machbar.

- Eine effiziente Fahrweise spart mindestens fünf Prozent Diesel, wie der DKV bei der Suche nach dem EcoProfi gezeigt hat.

Rechnet man die verschiedenen Möglichkeiten zusammen, hat die Branche das Potenzial, ihren Klimarucksack in den nächsten Jahren mindestens zu halbieren. Damit ist es möglich, den Güterverkehr als Grundlage unseres Wirtschaftssystems aufrechtzuerhalten und gleichzeitig unsere hochgesteckten Klimaziele zu erreichen. „Nachhaltigkeit ist auch in unserer Branche möglich“, betont deshalb Ulrike Lukas vom DKV. Um das der Öffentlichkeit vor Augen zu führen, hat das Unternehmen gemeinsam mit der Universität St. Gallen den Eco Performance Award entwickelt und ausgeschrieben. Gesucht werden in diesem Wettbewerb diejenigen Transportunternehmen, denen es gelingt, Umweltfreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit und soziale Belange am besten unter einen Hut zu bringen (siehe Kasten links).

Und das ist gar nicht so einfach. Das hat bereits die Suche nach dem besten Trucker ergeben. Denn der durchschnittliche Fahrer ist heute 48 Jahre alt. „Ich muss einen Menschen davon überzeugen, dass er seinen Fahrstil komplett umstellt“, weiß Eco-Trainer Lodes. „Der Mann sitzt vielleicht seit 20 Jahren hinter dem Lenkrad und hält sich in jeder Hinsicht für einen guten Fahrer. Und jetzt komme ich und sage ihm, dass er alles ganz anders machen soll.“ **HORST HAMM**

MEHR ZUM THEMA

KONTAKT: DKV Euro Service GmbH + Co KG: I. Johnne, Vogelsanger Weg 49, 40470 Düsseldorf, Tel. ++49-(0)211 63920, www.dkv-euroservice.com

Uni St. Gallen: Lehrstuhl für Logistikmanagement, Tel. ++41-(0)71 2247280, www.logistik.unisg.ch

Eco-Training: Cennt GbR, Tel. ++49-(0)89 67917879, www.cennt.org; Fuhrparker, Tel. ++49-(0)9562 403402, www.fuhrparker.de

IMPRESSUM: Eine Beilage von **natur+kosmos** in Zusammenarbeit mit dem DKV Euro Service und Bild der Wissenschaft. **Verlag:** Konradin Medien GmbH, Ernst-Mey-Strasse 8, 70771 Leinfelden-Echterdingen. **Redaktion:** Dr. Horst Hamm, Ilona Jerger (verantwortlich). **Art Direction:** Kirsten Harbers. **Bildredaktion:** Sonja Pesina. **Projektmanagement:** Jacqueline Lindner. **Verlagsleitung:** Joachim Bettinger; **Druck:** Konradin Druck GmbH. **Fotos:** DKV Euro Service.