








Thema:

„Finden sinnvoller Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr im Großraum Stuttgart“

- Einsparpotenziale bei leichten Nutzfahrzeugen (Klasse N1 und N2)
- Fahrertrainings: Nutzen und Zweck aus Sicht der Unternehmen
- Welchen Beitrag kann die Politik leisten?



Einsparpotenziale bei leichten Nutzfahrzeugen (Klasse N1 und N2)

Typ		Zulässiges Gesamtgewicht	Typisches Einsatzgebiet
	Leichte Nutzfahrzeuge (LNF) (N1)	bis unter 3,5 t	Dienstleistungs- und Lieferfahrzeug
	Leichte Lkw (N1)	ab 3,5 bis unter 7,5 t	Auslieferung im Nahverkehr
	Schwere, nicht mautpflichtige Lkw (N2)	ab 7,5 bis unter 12 t	Auslieferung im Regionalverkehr, Transport von Volumengütern
	Schwere Lkw (N3)	ab 12 t	Als Motorwagen eines Gliederzuges im Güterfernverkehr, Baustellenverkehre
	Sattelzugmaschinen (SZM) (in der Regel N3)	in der Regel bis 40 t oder 44 t	Güterfernverkehr



Einsparpotenziale bei leichten Nutzfahrzeugen
(Klasse N1 und N2)

Flottenverbrauch eines großen KEP- Betriebes: (aus 2011)

- bei „Stadtfahrten“: **17 – 19 Liter/100 km**
- bei „Landfahrten“: **14 -18 Liter/ 100 km**

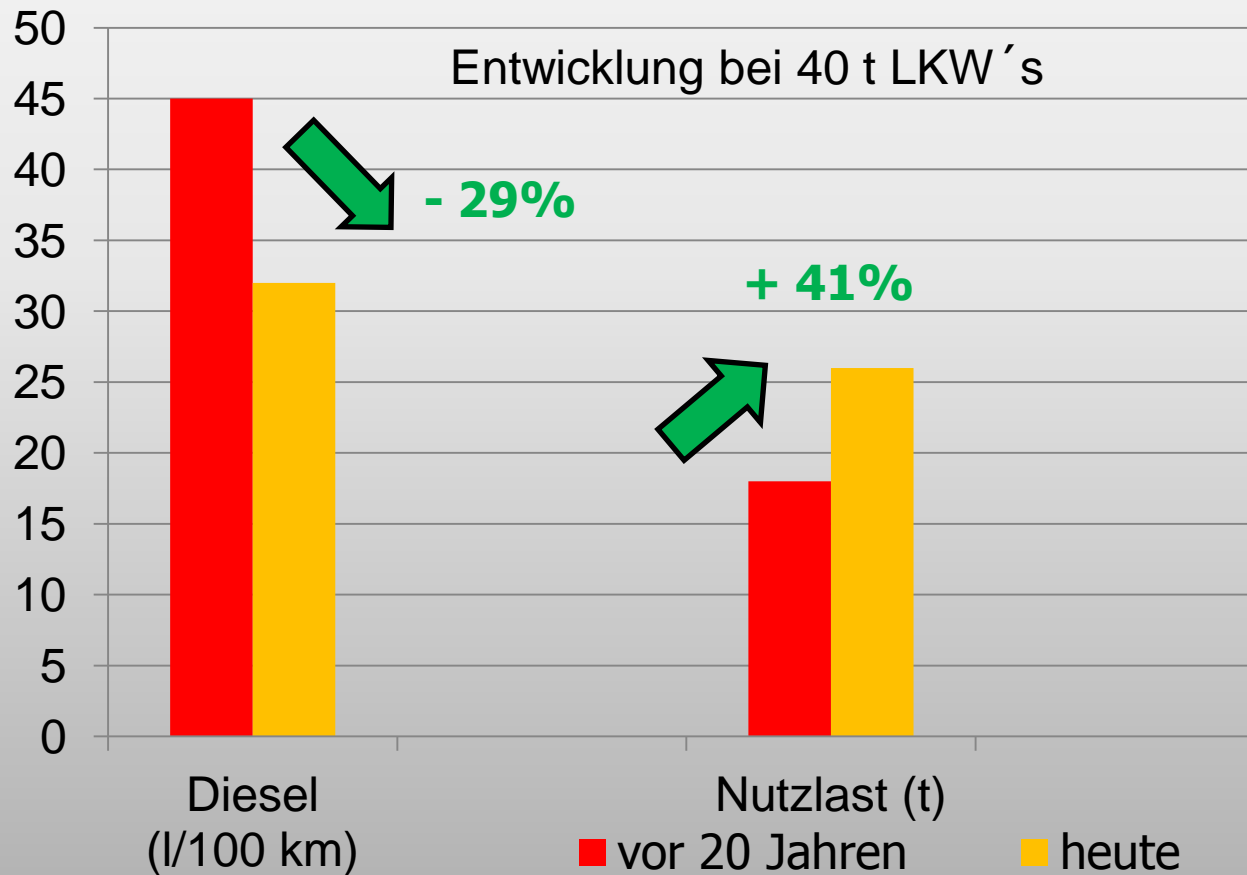
Offizielle Angaben eines namhaften deutschen Herstellers der sogenannten „Sprinterklasse“:

- Verbrauch innerorts: **12 bis 13,5 Liter/ 100 km**
- Verbrauch kombiniert
(inner- und außerorts): **ca. 10 Liter/ 100 km**



Einsparpotenziale bei leichten Nutzfahrzeugen (Klasse N1 und N2)

Zum Vergleich:





Einsparpotenziale bei leichten Nutzfahrzeugen (Klasse N1 und N2)

Lösungsansätze:

- ✓ Distributions- und Logistikzentren vor den Toren der Großstädte
- ✓ Verkehrsleitsysteme und Verkehrstelematik (z. B. „grüne Welle“)
- ✓ Straßeninfrastruktur
- ✓ Tourenplanung
- ✓ Schulung (ECO-Training) **aller** an der Transportkette beteiligten Personen
- ✓ Einsatz „moderner“ Fuhrparks



Vogel Verlag

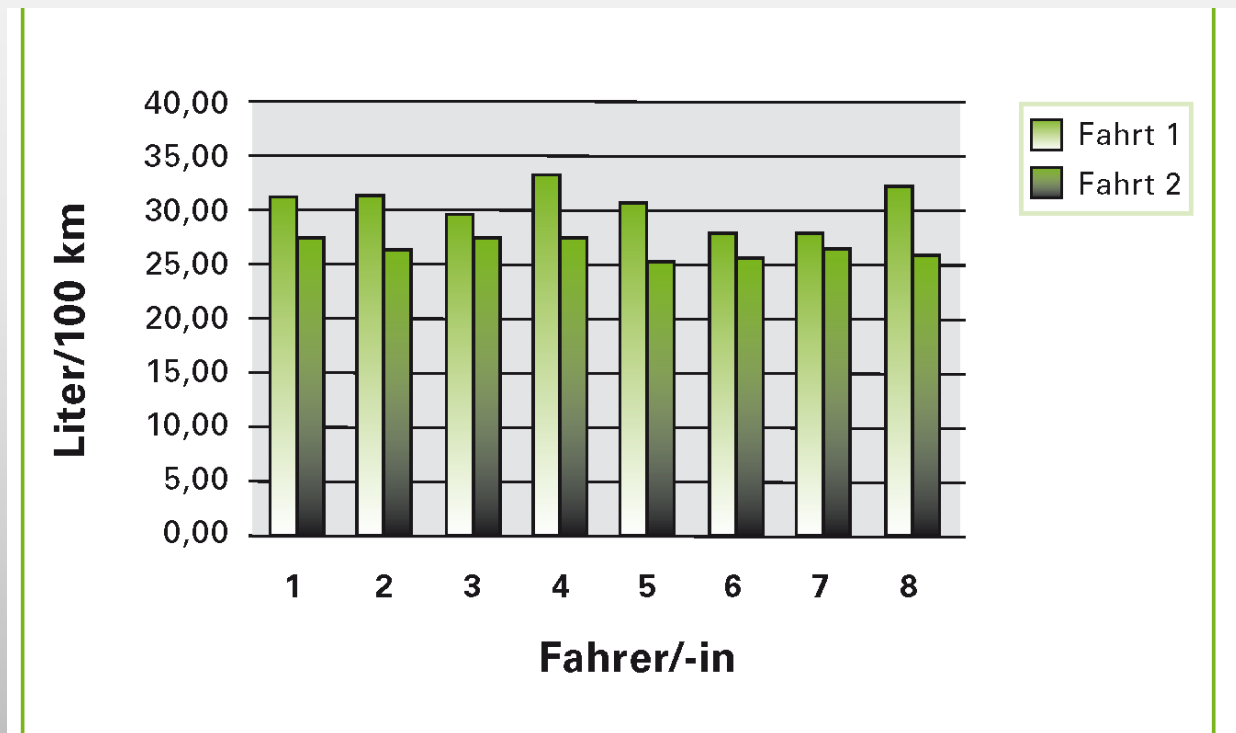
Welchen Zweck erfüllt das „Eco-Training“?



- Verschiedene spezifische **Verbrauchskurven** von Motoren analysieren und erläutern können
- Die Bedeutung von **Abgasnachbehandlung** und die wichtigsten Abgasnachbehandlungs-Systeme kennen
- **Wirtschaftliche Verhältnisse** zwischen Geschwindigkeit und Getriebeübersetzung erzielen
- Die **physikalischen Gesetze** und Grenzen des Fahrzeugs kennen
- Den **Kraftstoffverbrauch** verbessern

Fahrertrainings: Kosten – Nutzenanalyse

Vergleichsfahrten vor und nach einem ECO-Training



- Im Durchschnitt wurden **11% Kraftstoff** gespart und die Durchschnittsgeschwindigkeit stieg um **7%**



Warum soll *ich* wirtschaftlich fahren?

Die Fahrerschulungen haben bewiesen, dass durch eine wirtschaftliche Fahrweise **8 bis 12 %** Kraftstoff gespart werden können.

Folgende Rechnung zeigt die Einsparung in einem Unternehmen:

Fahrleistung pro Jahr	100.000 km
Durchschnittlicher Verbrauch	16 Liter/100 km
Kraftstoffpreis (Diesel)	1,50 Euro/Liter
Jahresergebnis	16.000 Liter = 24.000 € pro Fz
10 % Ersparnis durch wirtschaftliches Fahren	1600 Liter = 2.400 € pro Fz
Bei 10 Fahrzeugen (Ersparnis pro Jahr)	Gesamtersparnis: 24.000 €

Fazit:

Diese Einsparung kann vom Unternehmen investiert werden und in die **Arbeitsplatzsicherung** fließen.

Fazit: Fahrertrainings haben Zukunft

Dieseldieselkraftstoff: Preisabstand in Prozent gegenüber dem Jahr 2005





Welchen Beitrag kann die Politik leisten?

Finanzielle Anreize:

- ***De-minimis Programm***
 - leider nur für Firmen mit LKW > 12 t (Maut):
Zuschüsse für Weiterbildungen und Fahrzeugausstattungen
- ***Landeszuschuss***
 - vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Stuttgart :
30,- € pro Teilnehmer an einem ECO-Training
- ***Förderung*** von alternativen Kraftstoffen und Antriebskonzepten
- ***weitere Möglichkeiten...?***





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Unserer Umwelt zuliebe

Also:

- *Umstellung des Fahrstils*
- *permanentes Training*
- *immer wieder Selbstkontrolle*