

KOMPLEXE RECHNER

Die Formel lautet: Vermeiden – Verringern – Kompensieren

Heute dominieren noch die ersten beiden Komponenten, doch in einigen Jahren ist Letzteres gefragt, wenn dann Zertifikate für Luftschadstoffe gehandelt werden.

VON PETER TAJMAR

„Grüne Logistik“ wird erst dann zu ihrer Höchstform auflaufen, wenn alle drei genannten Komponenten umgesetzt werden. Was dafür allerdings notwendig ist, sind entsprechende Umwelt-, Verkehrs- und Technikdaten. Noch basteln viele Unternehmen, Softwareschmieden und Logistiker an eigenständigen Lösungen, die für die Kunden allerdings schwer nachzuvollziehen sind. CO₂-Rechner gibt es nach einer Internet-Recherche wie Sand am Meer. Die meisten jedoch dienen eher der Abzocke von Touristen als dem hehren Ziel, ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu etablieren. Die Aufforstung des Regenwaldes mag zwar schön und gut sein, nachhaltig ist das aber nur dann, wenn der Baum auch nach 30 Jahren noch an seinem Platz steht ...

12 Mio. Datensätze

Nimmt man die Sache ernst, geht es bei der Berechnung der CO₂-Emissionen beim Transport nicht um Daumen mal Pi, sondern um exakte Angaben: Welcher Lkw-Typ, welche Verkehrssituation, welche Topographie, welche Auslastung, welcher Anteil an alternativen Treibstoffen etc. Und auch diese Daten sind im Endeffekt nicht ausreichend, wenn es sich nicht um eine Komplettlösung, sondern um einen Teilladungsverkehr handelt.

In einigen Jahren wird es verpflichtend sein, zusätzlich zur „normalen“ Transportrechnung auch einen CO₂-Ausweis parat zu haben, um auch diese Kosten weiterverrechnen zu können. Eine rechtzeitige Vorbereitung darauf schadet nicht – mit einem Wort: Auch heute kann man diese Prozedur ablaufen lassen. Vielleicht gibt es ja den einen oder anderen Kunden, der es auch jetzt schon wissen will: 12 Euro Zusatzkosten, die für einen Transport etwa von Wien nach Bern mit einem 12-t-Lkw anfallen.

Diese Kosten berechnet der CO₂-Rechner vor Antritt der Fahrt. Route, Fahrzeugklasse und Beladung können vom Nutzer eingegeben werden, alles andere läuft automatisch im Hintergrund ab: Höhenprofil der Strecke, durchschnittlicher Dieserverbrauch, Stauwahrscheinlichkeiten, Lenk- und Ruhezeiten, Anteil von Alternativenenergie etc. „In diesem Monat kommt unsere neue Version mit den aktualisierten Daten, unter anderem auch vom österreichischen Umweltbundesamt“, erklärt Stephan Ruppert von PTV, die den CO₂-Rechner in ihr Routenplanungssystem Map & Guide integriert haben. Ein „Nachteil“ des Systems: Es

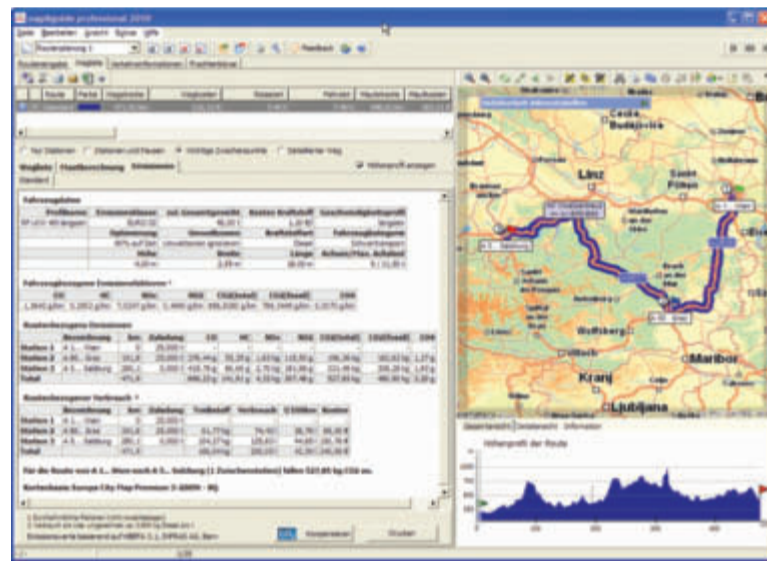
ist noch nicht für alle EU-Länder anwendbar, weil die entsprechenden Datensätze fehlen. Ein zweiter: Die Emissionswerte gelten für den kompletten Lkw.

Komplett vs. Stückgut

Aber auch dafür gibt es ein Angebot: Zusätzlich zu den Datensätzen von PTV kann der CO₂-Tec-Rechner bis zu den kleinsten Ladungseinheiten – ein Apfel oder eine Mineralwasserflasche – den Emissionsanteil ausgeben. Das Modell wurde von der ÖKB (Österreichische Kontrollbank) in Zusammenarbeit mit dem Ins-

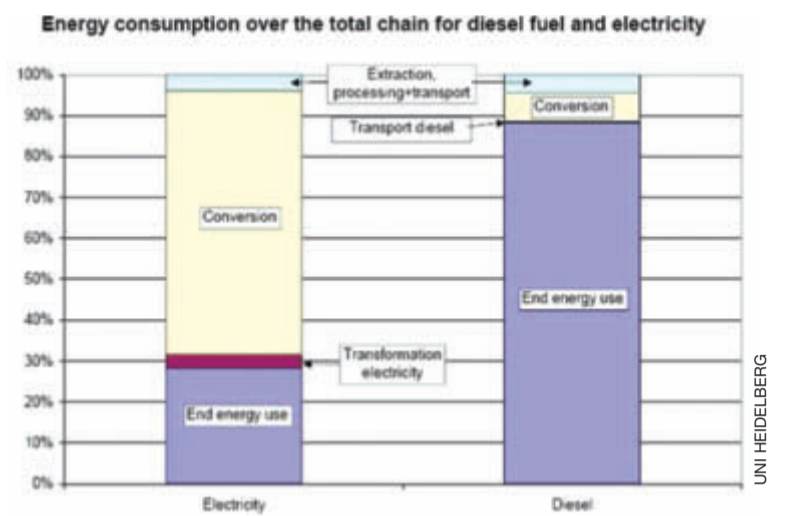
titut für Logistik an der WU Wien (Prof. Kummer) und Econ-sult entwickelt.

Den Map&Guide-Rechner kann man als Komplettsystem kaufen, aber auch den CO₂-Rechner alleine kann man an bestehende Routenplaner andocken. CO₂-Tec ist käuflich nicht zu erwerben, aber bei einer konkreten Anfrage kommt die Antwort prompt per Mail. „Wir arbeiten bereits an der nächsten, global gültigen Version, die auch alle Verkehrsträger einbindet“, skizziert Heinz Wachmann, ÖKB, seine Arbeit in den nächsten Monaten.



Im Gegensatz zu vielen anderen Emissionsrechnern beschränkt man sich bei Map & Guide nicht nur auf einige wenige Daten

ENERGIEUNTERSCHIEDE



Die Bahn gewinnt immer

EcoTransIT ist ein Berechnungstool, das alle Verkehrsträger umfasst. Der Sieger steht aber von vorneherein fest.

Zahlreiche europäische Bahnen, darunter auch DB Schenker oder die RCA, bieten ihren Kunden Informationen zum Thema CO₂. Für den Emissionsrechner wurden natürlich zahlreiche Einflussfaktoren berücksichtigt:

- Verkehrsmittel/Fahrzeugtyp
- Antriebsart
- Verkehrsnetz
- Auslastung der Ladekapazität der Fahrzeuge
- Energieverbrauchskette vor dem Transport
- spezielle Merkmale des internationalen Gütertransports

Im Gegensatz zu anderen Rechnern geht EcoTransIT einen Schritt weiter: Energieverbrauch und Emissionen fallen ja nicht nur beim tatsächlichen Transport der Güter an, sondern schon in einem wesentlich früheren Stadium der Prozesse, die zur Bereitstellung der Antriebsenergie führen.

Die Hauptenergieträger beim Gütertransport sind Dieseldieselkraftstoff und Elektrizität. Die Energiekette bei der Stromerzeugung beinhaltet die Exploration und Förderung des primären Energieträgers, dessen Transport bis zum Kraftwerk sowie seine Umwandlung in elektrische Energie und die Energieverteilung samt Leitungsverlusten. Die Energiekette zur Herstellung von Dieseldieselkraftstoff beinhaltet die Exploration und Förderung von Rohöl, dessen Transport bis zur Raffinerie, die Verarbeitung zu Dieseldieselkraftstoff in der Raffinerie und schließlich den Transport zur Tankstelle. Beides wird extra ausgewiesen: die Primärenergie und die Transport-Emissionen. So verwundert es nicht, dass bei allen Berechnung und Vergleichen die Bahn gewinnt. Informativ ist es trotzdem.

CO₂-Berechnung mit map&guide

Gut vorbereitet auf neue Anforderungen!

- Europas führender Transport-Routenplaner mit integrierter CO₂-Emissionsberechnung
- Berechnet für jede Route detailliert, fahrzeug-, gewichts- und steigungsabhängig CO₂ und weitere Schadstoffe
- Kompensation für CO₂-neutrale Transporte direkt aus der Software heraus möglich
- Routenbezogenes Kompensations-Zertifikat als Beleg für klimaneutrale Transporte
- Kalkulation auf Basis der Emissionsfaktoren des österreichischen Umweltbundesamtes (HBEFA 3.1)

Steigen Sie ein in Grüne Logistik – mit map&guide!

CO₂-Berechnung testen?
www.mapandguide.de

A PTV GROUP BRAND