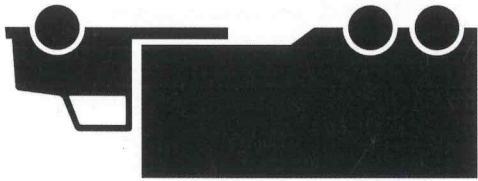


7 % Transportkosten sparen durch Nutzlastoptimierung

Eine Studie belegt: Güterproduzenten und Transporteur profitieren gleichermaßen vom Einsatz nutzlastoptimierter Fahrzeuge.



Ein Beispiel:

Kosten- und CO₂-Einsparung pro Relation nutzlastoptimierter Anhänger im Vgl. zu konventionellem Anhänger je Jahresstomage

Transport von Ostdeutschland nach Österreich

Kosteneinsparung | CO₂-Reduktion

bei 5.000 to. p. a.: 9.755,81 € | 7.979 kg

bei 10.000 to. p. a.: 19.511,61 € | 15.957 kg

bei 20.000 to. p. a.: 39.023,23 € | 31.914 kg

Anzahl zu beladener LKW um 3.700 reduzieren. Bei 30-mi-nütigem Rampenaufenthalt je LKW und angenommenen Personal- und Infrastukturlkosten von € 100,- pro Stunde, liegt das Sparpotenzial bei € 185.000,- pro Jahr. Und die-se Summe erspart sich nicht nur die Verladestelle, sondern auch ihr Gegenstück auf der Entladestelle. Kein Wunder, dass sich auch hierzulande namhafte Brauereien, Wasser-abfüller und Fruchtsafthersteller sowie clevere Logistikler der Holz- und Baustoffindustrie und des Handels verstärkt um Rationalisierung durch Nutzlastoptimierung kümmern.

Vorteil Transporteur

Auch für den Transporteur ist Nutzlastoptimierung eine gute Nachricht. Die Studie zeigt, dass der Treibstoffverbrauch in diesen Fällen um ca. 1 % je 500 kg Mindergewicht sinkt. Jedem Fahrer in diesem Ausmaß lohnen sich also nutzlast-optimierte Fahrzeuge auch für den Transporteur, der Kosten spart. Als Extras wirken der Nutzen fortgesetzter Beauftra-gung und ein allfälliger Mehrerlös, den Auftraggeber für die beförderte Mehrmenge zugestehen.

Vorteil Verlager

Die Studie über wirtschaftliche und ökologische Vorteile von nutzlastoptimierten Fahrzeugen im LKW-Verkehr" er-möglicht erstmals einen Einblick, wie man eine erhebliche Effizienzsteigerung im Transportprozess erreichen kann. Sie wurde in Deutschland unter der Leitung von Prof. Dr. Paul Wittenbrink, Professor der Lorracher Dualen Hochschule, erstmals 2012 durchgeführt und im Jänner 2015 aktualisiert.

Die Nutzlast ist die Differenz zwischen dem Eigengewicht eines LKW und dem höchstzulässigen Gesamtgewicht. We-niger Eigengewicht bedeutet höhere Nutzlast und erlaubt, eine bestimmte Warenmenge mit weniger Fahrten zu bewe- gen. Die Studie ergab, dass mit konsequenter Nutzlastopti-mierung bis zu 7 % aller Fahrten eingespart werden können. Vermiedene Fahrten sind nicht zu bezahlen und begeben den Kaufmann. Dass sie die Umwelt entlasten, freut Natur und Öffentlichkeit*. Außerdem: Bei einer großen deutschen Brauerei, die 55.000 Komplettladungen pro Jahr abfertigt, lässt sich die

* Das Beispiel oben rechts beziffert sowohl den wirtschaftlichen als auch den ökologischen Nutzen.