

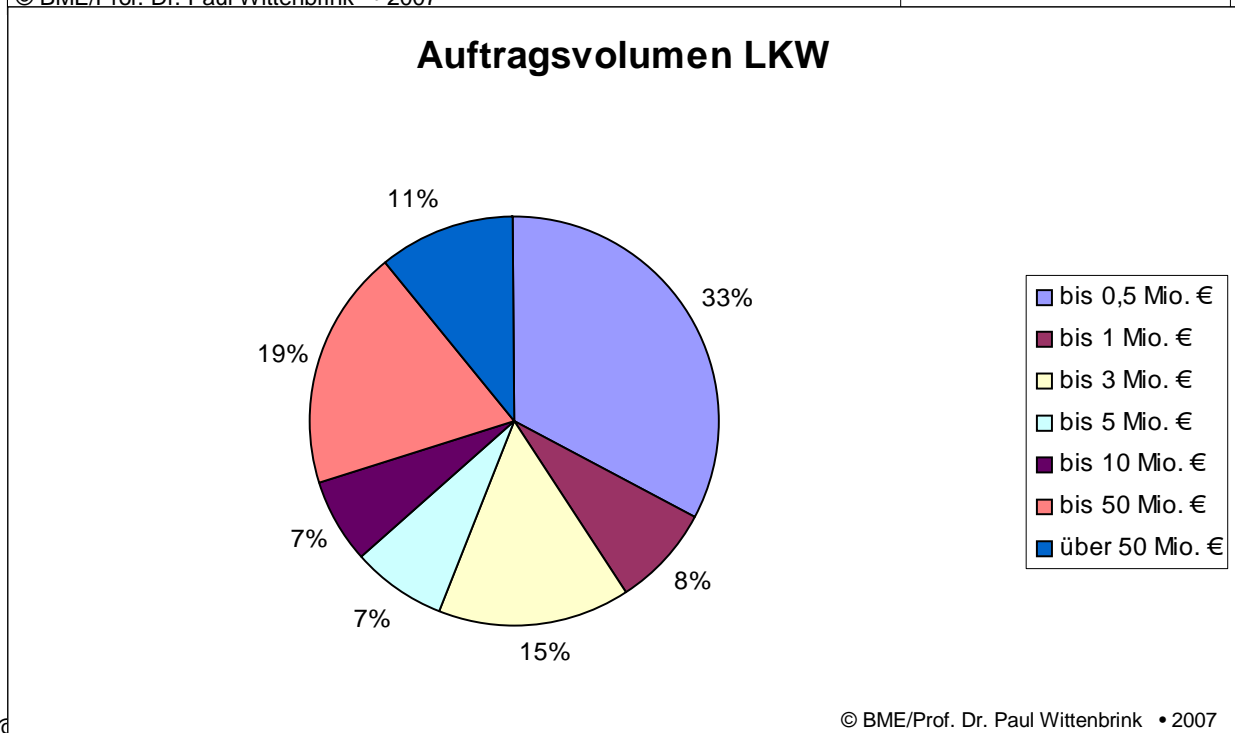
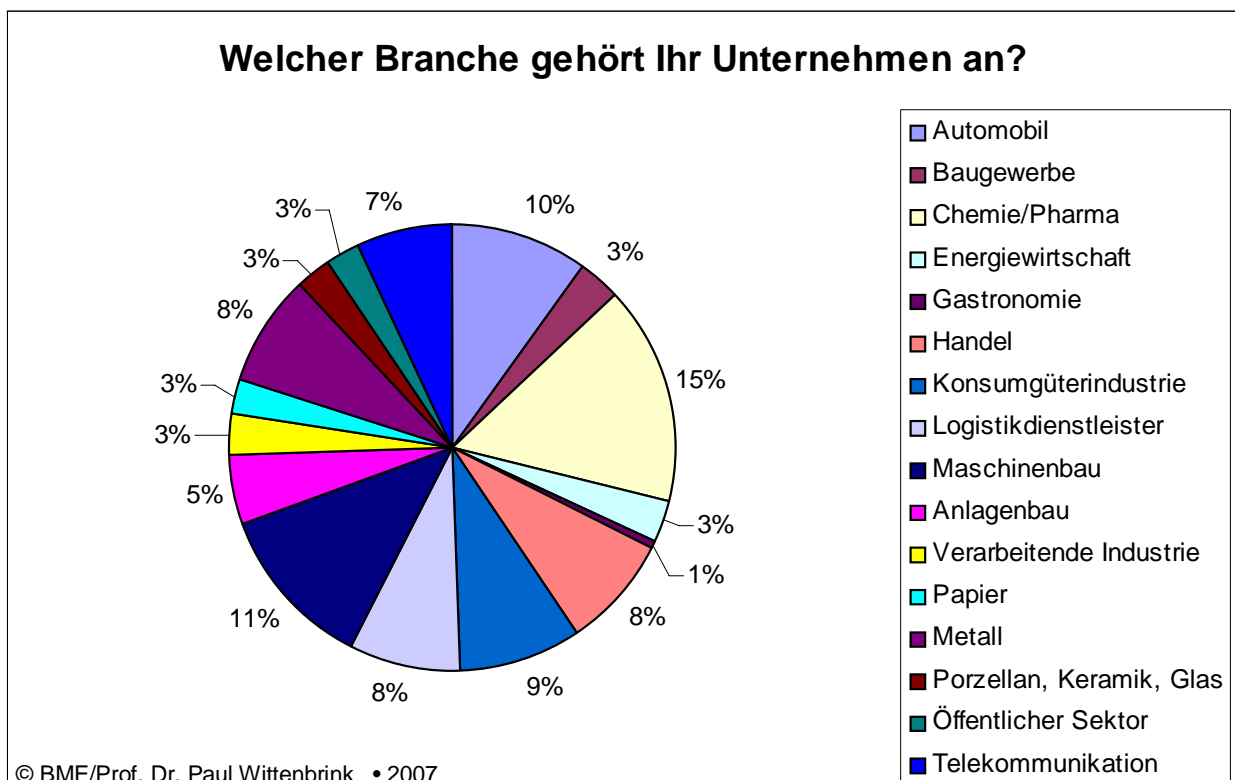
CO₂ und Modal Split

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME)
(Hrsg.)

Prof. Dr. Paul Wittenbrink
Studiengang Spedition, Transport und Logistik
Berufsakademie Lörrach

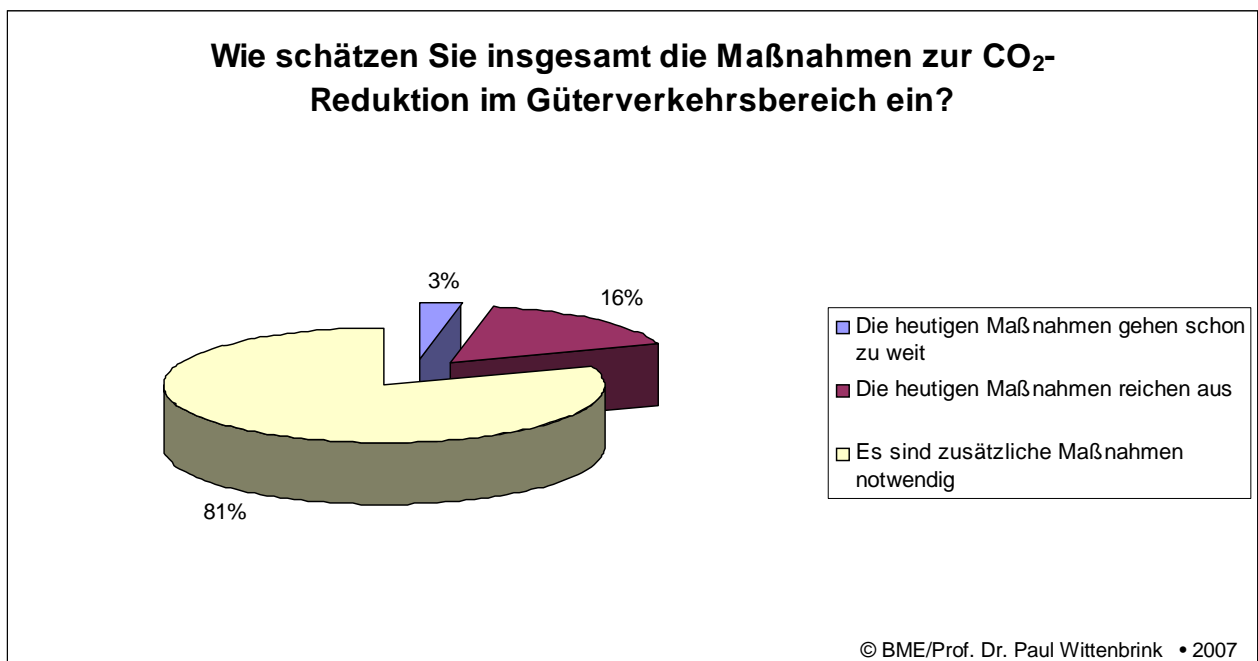
Information zur Befragung

170 Unternehmen aus Industrie und Handel haben sich im Zeitraum vom 20.9.2007 bis zum 26.10.2007 an der Umfrage „CO₂ und Modal Split“ des Bundesverbandes Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) beteiligt. Die Konzeption und Auswertung der Befragung erfolgte gemeinsam mit der Berufsakademie Lörrach. Die Umfrage liefert einige interessante Aussagen. Sie zeigt nicht nur den Handlungsbedarf im Hinblick auf die CO₂-Politik aus Sicht der Verlagerer, sondern auch die Anforderungen an den Schienengüterverkehr und logistische Dienstleister. Die folgenden Abbildungen zeigen die Branchen und das Auftragsvolumen der an der Umfrage beteiligten Unternehmen.



Verlader sehen erheblichen zusätzlichen Handlungsbedarf bei der CO₂-Politik

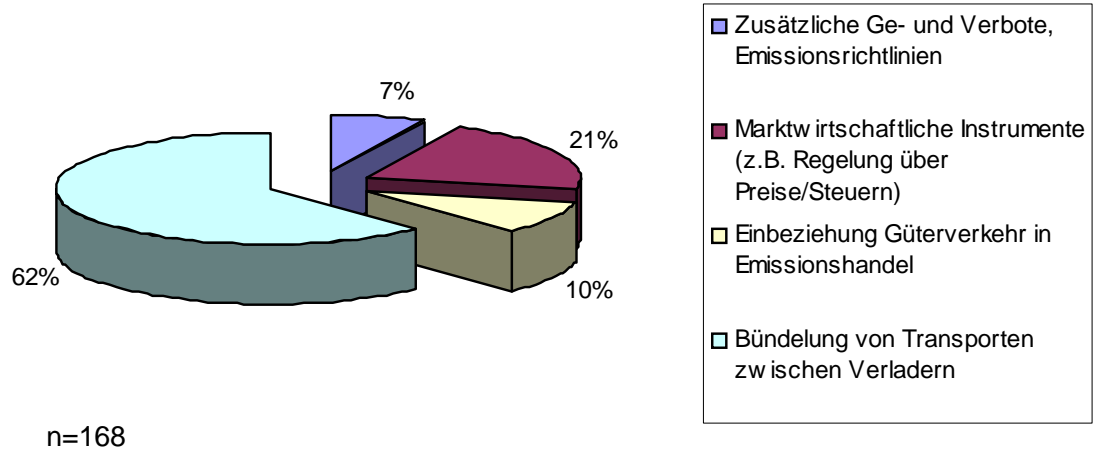
Während zuweilen angenommen wird, Verlader stünden weiteren CO₂-Maßnahmen im Güterverkehrsbereich i.d.R. sehr kritisch gegenüber, liefert die Umfrage andere Ergebnisse: 81% der befragten Verlader sind der Auffassung, dass im Güterverkehrsbereich die heutigen Maßnahmen zur CO₂-Reduktion nicht ausreichen und zusätzliche Maßnahmen notwendig sind. Für nur 3% gehen die heutigen Maßnahmen schon zu weit. Auch wenn es sich bei der freiwilligen Befragung um keine Zufallsstichprobe handelt und insofern nicht ohne weiteres von einer repräsentativen Auswahl gesprochen werden kann, zeigt der sehr hohe Anteil derjenigen, die weitere Maßnahmen fordern, dass die Verlader das Thema CO₂ sehr ernst nehmen und Handlungsbedarf sehen.



Verlader befürworten die Bündelung von Transporten, schrecken aber auch vor weitergehenden Maßnahmen nicht zurück

Wie könnten Instrumente zur CO₂-Reduktion aussehen? Wie zu erwarten war, entschieden sich 62% der Befragten für eine weniger eingreifende Maßnahme – die stärkere Bündelung von Transporten zwischen den Verladern. Dies bietet erhebliche Potenziale für logistische Dienstleister, sofern sie in der Lage sind, durch logistische Konzepte Transporte zu bündeln und damit Verkehr zu vermeiden – die effektivste Form ökologischer Maßnahmen. Nahezu 40% der Verlader würden jedoch auch eine zusätzliche Bepreisung des CO₂-Verbrauchs, 21% die Einbeziehung des Güterverkehrs in den Emissionshandel, 10% weitere Ge- und Verbote bzw. Emissionsrichtlinien (7%) befürworten. Die Verlader nehmen also ihre Verantwortung beim Thema CO₂ ernst und schrecken auch vor restriktiveren Maßnahmen nicht zurück. Hier ist die Politik gefordert, gemeinsam mit Industrie, Handel und logistischen Dienstleistern einen konstruktiven Dialog über die effizientesten Maßnahmen zu führen.

Welche weitere Maßnahme zur CO₂-Reduktion im Güterverkehrsbereich würden Sie bevorzugen?

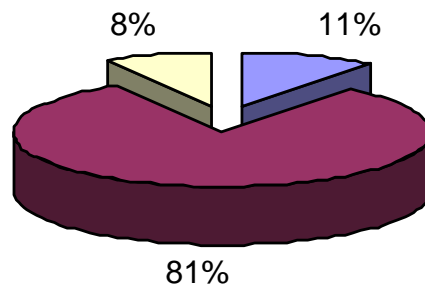


© BME/Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2007

Profilierungschancen für ökologisch orientierte Logistikdienstleister

Sehen die Verlager erheblichen Handlungsbedarf im Bereich CO₂, stellt sich die Frage, wie sie reagieren würden, wenn ihr Dienstleister über den gesetzlichen Rahmen hinaus Aufwendungen zur CO₂-Reduktion realisiert? Nur 11% wären bereit, eine Preiserhöhung ihres logistischen Dienstleisters zu akzeptieren. Für 8% hätten die ökologischen Aktivitäten des Dienstleisters keine Auswirkungen. Die große Mehrheit der Verlager (81%) würde bei vergleichbarem PreisLeistungsverhältnis jedoch einen „ökologischeren“ Dienstleister bevorzugen. Auch wenn dies auf den ersten Blick nach „Umweltschutz zum Nulltarif“ hindeutet, zeigt es doch erhebliche Profilierungschancen für ökologisch ausgerichtete logistische Dienstleister. Insofern ist es auch kein Wunder, dass das Thema Ökologie zunehmend von Logistikdienstleistern entdeckt wird. Dabei ist nicht nur das interne Umweltmanagement wichtig: Entscheidend ist insbesondere die Fähigkeit, Transporte in hohem Maße zu bündeln und in der Folge günstige Ökobilanzen auszuweisen.

Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert - über den gesetzlichen Rahmen hinaus - Aufwendungen zur CO₂-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?



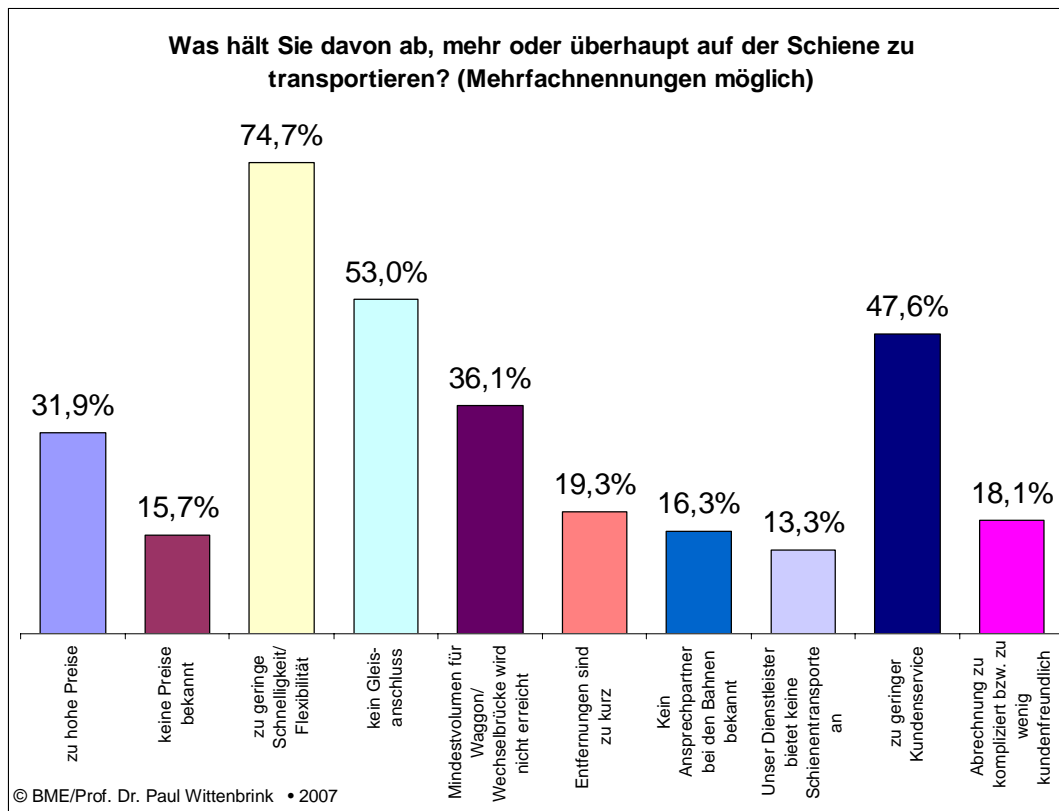
- Wir wären bereit, höhere Preise zu akzeptieren.
- Wir würden keine höheren Preise akzeptieren, jedoch den Dienstleister bei gleichem Preis-Leistungs-Verhältnis bevorzugen.
- Wir würden weder eine Preiserhöhung noch eine Bevorzugung akzeptieren.

© BME/Prof. Dr. PauWittenbrink • 2007

Schienenaffinität, Bündelung und notwendige Überzeugungsarbeit bei der Schiene

Neben der Bündelung steht insbesondere die Verlagerung auf Bahn und Binnenschiff auf der Agenda umweltpolitischer Maßnahmen. Wie sehen die Verlagerungsmöglichkeiten tatsächlich aus? Für ca. 70% der Befragten spielt der Schienengüterverkehr im Unternehmen überhaupt keine Rolle, was angesichts eines Marktanteils (tkm) der Schiene von ca. 17% (2006) realistisch erscheint, da keine Gewichtung mit der tatsächlichen Verkehrsleistung erfolgte. Was aber hält diese Unternehmen heute davon ab, mehr oder überhaupt auf der Schiene zu transportieren?

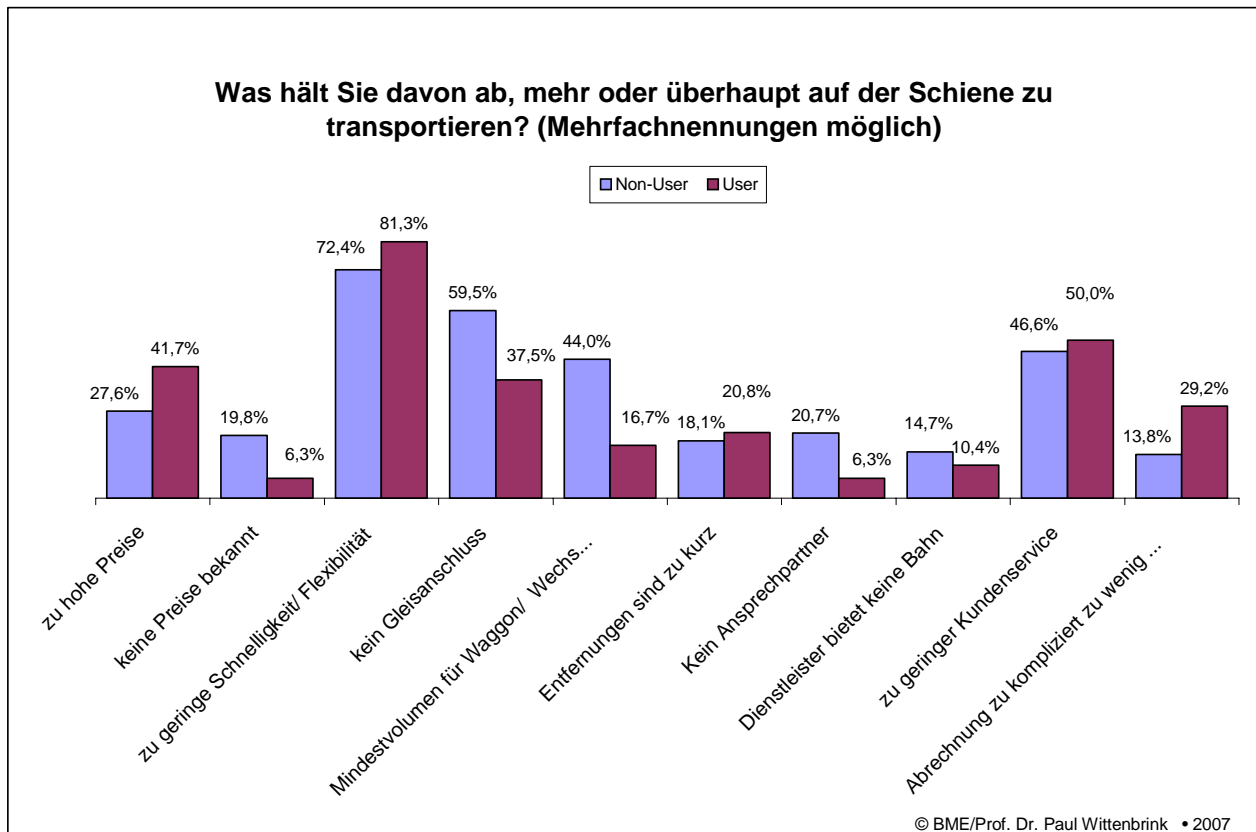
Mangelnde Schnelligkeit und Flexibilität, Service, fehlender Gleisanschluss und nicht ausreichendes Mindestvolumen für Waggons sind Hauptgründe gegen die Schiene



Als Hauptgründe werden hier – bei Mehrfachnennungen – die systembedingt geringere Schnelligkeit und Flexibilität (74,7%) und das Fehlen eines Gleisanschlusses (53%) genannt. Darüber hinaus fehlt vielen Unternehmen angesichts sinkender Sendungsgrößen oftmals das notwendige Mindestvolumen für einen Waggon bzw. Container (36,1%). Auch wenn eine Analyse nach Branchen aufgrund der Fallzahlen nur erste Hinweise liefern kann, zeigt ein Blick z.B. auf den heute wenig schienenaffinen Handel, dass 66% über keinen Gleisanschluss bzw. 83% über ein zu geringes Volumen für einen Waggon verfügen.

Insofern ist es für viele Verloader gar nicht möglich, die Schiene zu nutzen. Zudem zeigt sich: Ohne eine Bündelung der Sendungen auf bahngerechte Mengen und (Umschlag-)Orte fahren viele Sendungen schlichtweg an der Schiene vorbei.

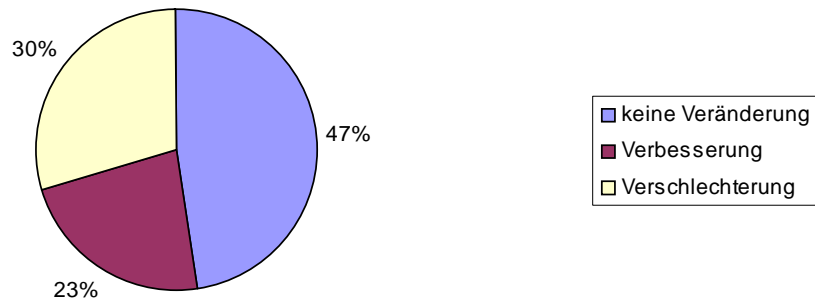
13,3% geben jedoch auch an, dass der eigene Logistikdienstleister keine Schienentransporte anbietet. Aber auch die Güterbahnen selbst müssen noch einiges an Überzeugungsarbeit leisten: Für 31,9% der Verloader sind die Preise zu hoch. Bei 16,3% ist kein Ansprechpartner bei den Bahnen bekannt, wodurch auch 15,7% keine Preise kennen. Schließlich bemängeln 47,3% der Befragten einen mangelnden Kundenservice der Bahnbetreiber, was sich auch in der nach wie vor zu komplizierten Abrechnung (18,1%) zeigt.



Interessant ist hier der Vergleich der heutigen Bahnnutzer (User) mit den Nicht-Nutzern (Non-User). Während bei den Non-Usern nur 27,6% angeben, dass die Preise zu hoch sind, liegt dieser Wert bei den Usern bei 41,7%. Hier besteht sicherlich auf Seiten der Bahnen noch Erklärungsbedarf.

Auf der anderen Seite würde eine hohe Zufriedenheit mit den Preisen auch von mangelnder Ausschöpfung von Preispotenzialen sprechen. Erstaunlich ist, dass heutige Bahnkunden auch bei den anderen Kriterien die Schiene zumeist etwas schlechter bewerten als die Non-User: So bemängeln die Non-User zu 46,6% bzw. 13,8% den Kundenservice bzw. die Abrechnung; die entsprechenden Werte der Bahnnutzer liegen bei 50% bzw. 29,2%. Bei allen Verbesserungen, die es in den letzten Jahren bei den Güterbahnen gegeben hat, zeigt dies einen erheblichen Handlungsbedarf.

Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Preis-Leistungs-Verhältnis im Vergleich zum Lkw in den letzten drei Jahren verändert?

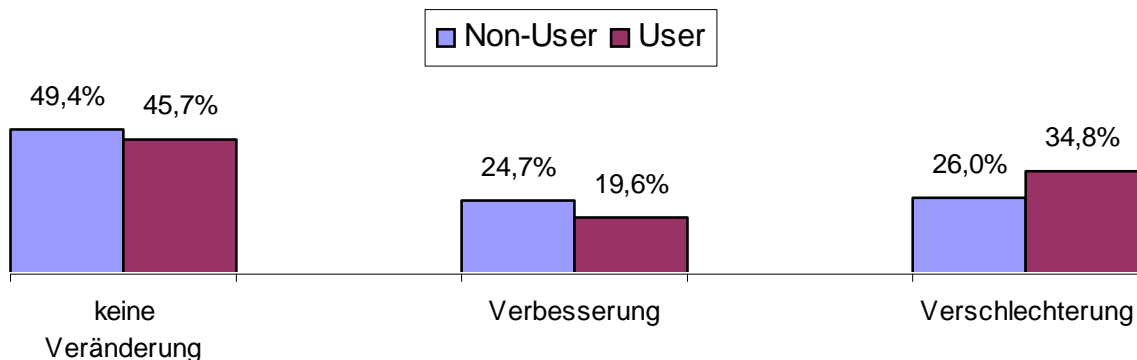


© BME/Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2007

Mehrheit der Verlagerer sieht keine Verbesserung beim Preis-Leistungs-Verhältnis der Schiene

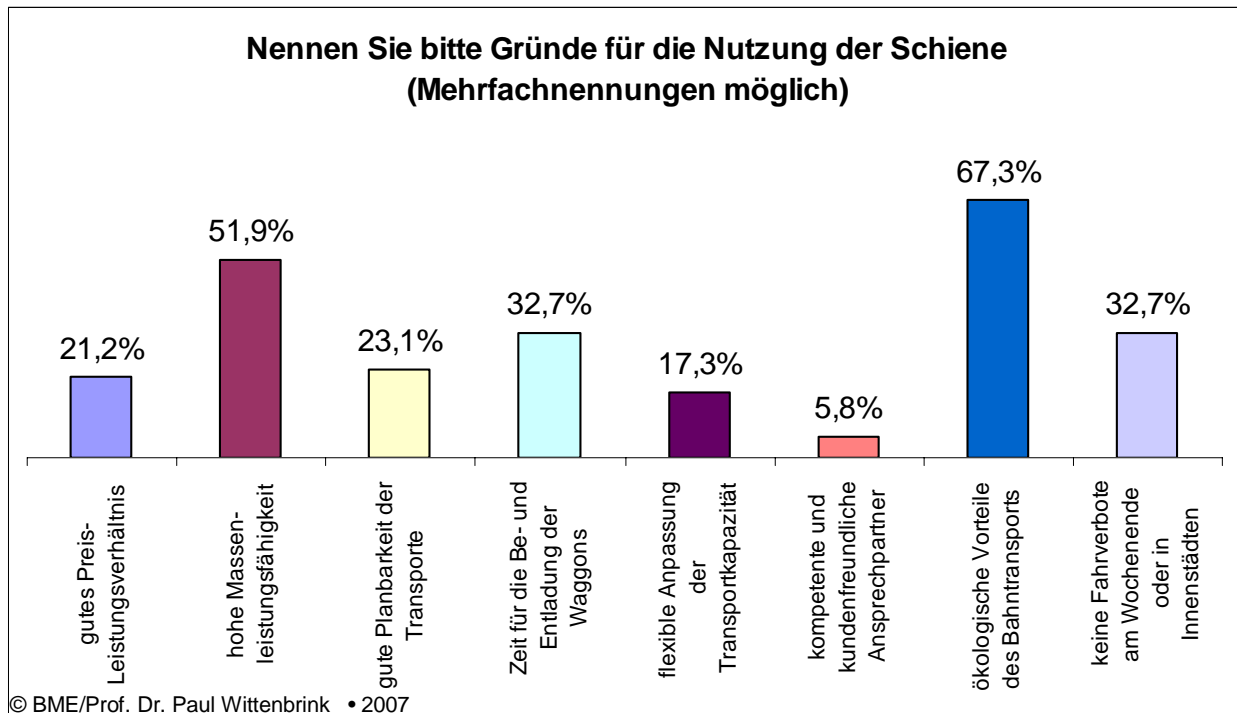
Vor diesem Hintergrund war die Frage interessant, wie sich das Preis-Leistungs-Verhältnis der Schiene im Vergleich zum Lkw in den letzten 3 Jahren verändert hat. Für 48% gibt es hier keine Veränderung, 23% attestieren eine Verbesserung und ca. 29% sehen eine Verschlechterung der Situation. Als Alarmzeichen muss dabei für die Schiene gelten, dass die heutigen „Bahnnutzer“ die Situation noch kritischer einschätzen: Für ca. 34% der befragten Bahnnutzer hat sich das Preis-Leistungs-Verhältnis verschlechtert und für nur 20% verbessert. Dies zeigt zweierlei: Zum einen müssen die Güterbahnen ihre Leistungen weiter erheblich steigern. Zum anderen deutet angesichts anerkannter Leistungsverbesserungen einiges darauf hin, dass die Schiene ihre Kommunikation verbessern muss.

Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Preis-Leistungs-Verhältnis im Vergleich zum Lkw in den letzten drei Jahren verändert?



© BME/Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2007

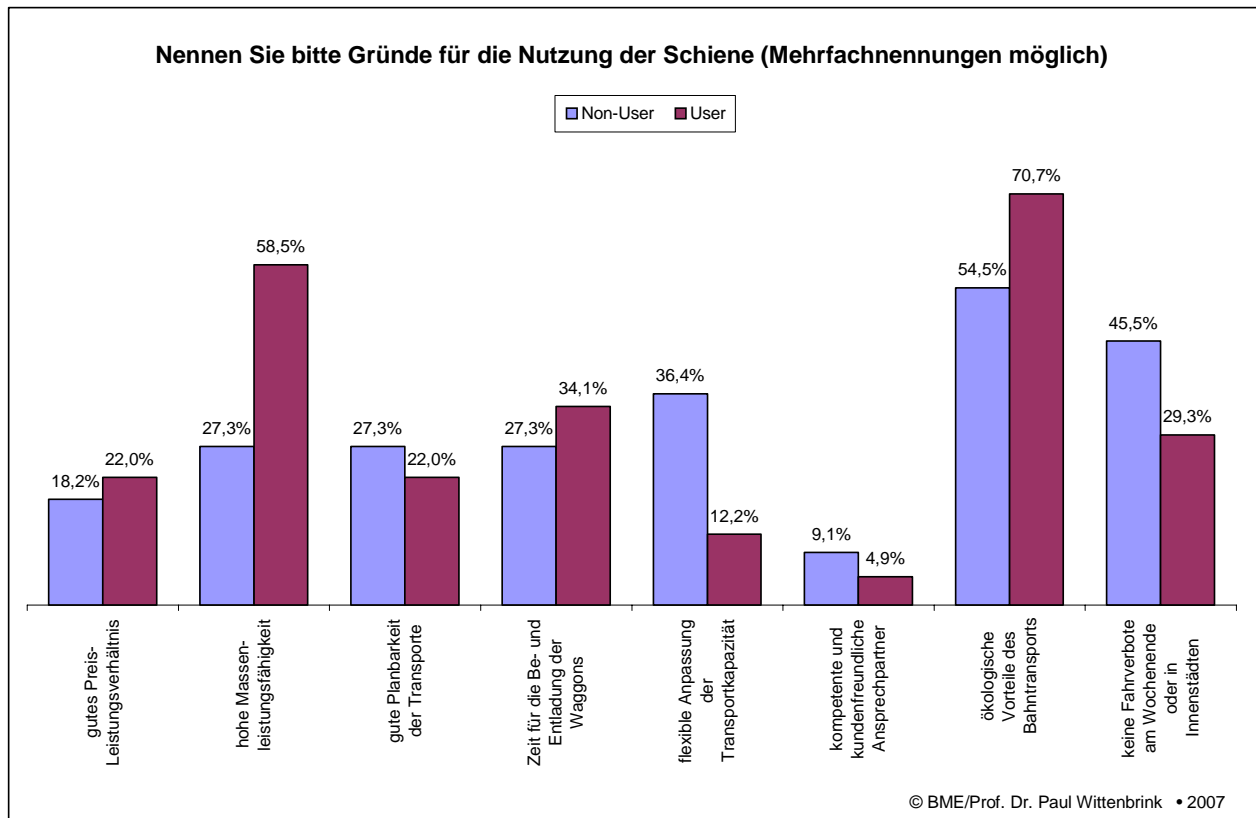
Massenleistungsfähigkeit, ökologische Gründe und die längere Zeit für das Be- und Entladen sprechen für die Schiene



Bei neuerdings steigenden Marktanteilen der Schiene gibt es nachhaltige Gründe, die für die Schiene sprechen. Danach gefragt geben ca. 52% die hohe Massenleistungsfähigkeit und 67% ökologische Gründe an. Daneben sehen 23% auch logistische Vorteile durch eine gute Planbarkeit der Transporte. 33% der Befragten schätzen die längere Zeit für die Be- und Entladung der Waggons – ein nicht zu unterschätzender Vorteil bei den logistischen Abläufen. Weitere 17% loben die flexible Anpassung der Transportkapazität – ein Vorteil der in Zeiten von zunehmender Lkw-Knappheit an Bedeutung gewinnt. Schließlich bescheinigen 21% der Teilnehmer an der Befragung dem Gütertransport auf der Schiene ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Kompetente und kundenfreundliche Ansprechpartner scheint nur für jeden Zwanzigsten ein Grund zu sein, die Schiene zu nutzen.

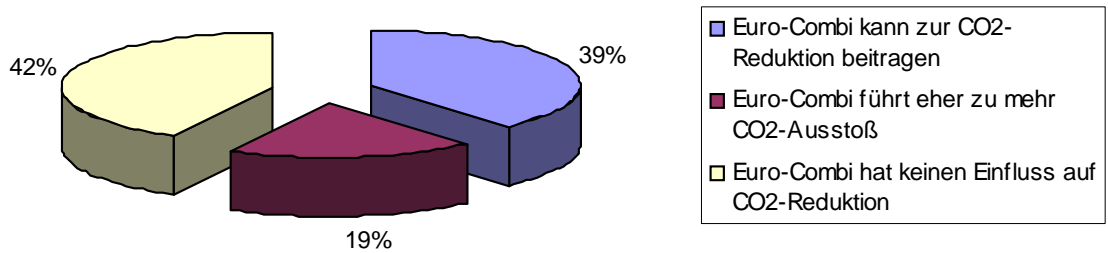
Sofern die Antworten von User und Non-Usern getrennt ausgewertet werden, ergibt sich folgendes Bild: Die Vorteile der Massenleistungsfähigkeit und des ökologischen Transports werden von den Usern deutlich besser beurteilt. Auch wird die im Vergleich zum Lkw längere Zeit für das Be- und Entladen positiver beurteilt. Schließlich bescheinigen 22% der Bahnnutzer der Schiene ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Die vermeintlichen Systemvorteile der Schiene wie die Planbarkeit, flexible Anpassung der Transportkapazität und das Fehlen von Fahrverboten werden jedoch im Gegensatz zu den Non-Usern kaum als Vorteil angesehen. Hier zeigt sich, dass zwischen den erwarteten und den tatsächlichen Systemvorteilen erhebliche Unterschiede bestehen.



Neben der Schiene spielte auch der Euro-Combi bei der Befragung eine Rolle. Welchen Beitrag kann der Euro-Combi (25-Meter-Lkw) zur CO₂-Reduktion leisten? Während 39% der Teilnehmer der Befragung davon ausgehen, dass der Euro-Combi zur CO₂-Reduktion beitragen kann, sehen 42% keine Potenziale und weitere 19% sind der Meinung, dass der Euro-Combi sogar zu mehr CO₂ führt. Insofern spiegelt das Ergebnis die aktuelle politische Diskussion um das Thema wider. Dass nach der Umfrage ca. 57% nicht mehr die Nutzlast, sondern das Volumen als limitierenden Faktor bei Straßentransporten sehen, zeigt, dass auch beim Euro-Combi weniger über die Nutzlast als vielmehr über die Länge des Lkw gesprochen werden sollte.

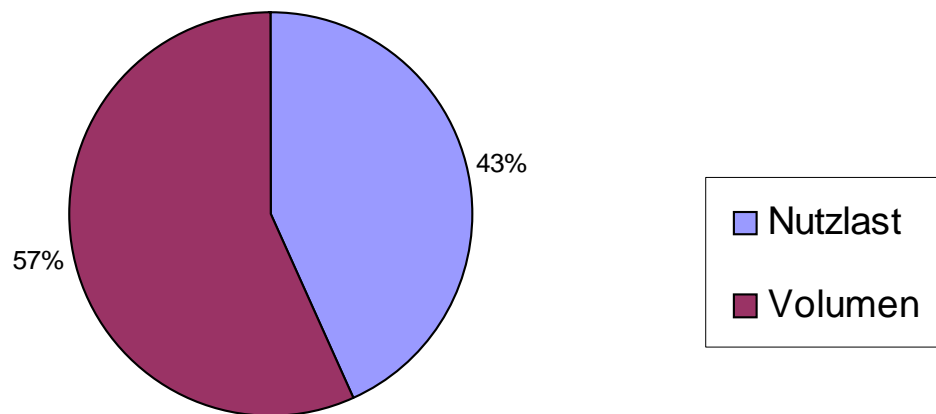
Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach der Euro-Combi (25-Meter-Lkw) bei der CO₂-Reduktion?



n=166

© BME/Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2007

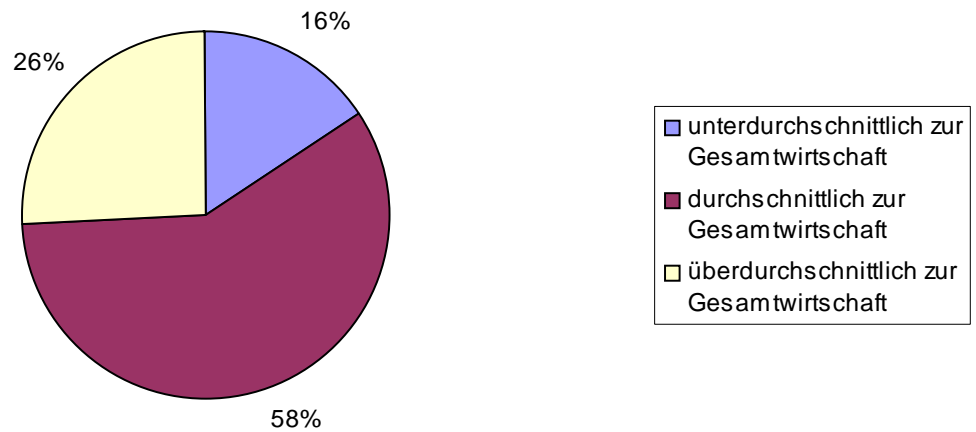
Was stellt bei Ihren Straßenladungsverkehren eher den limitierenden Faktor dar?



n=143

© BME/Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2007

Wie beurteilen Sie die wirtschaftliche Situation ihrer Branche?



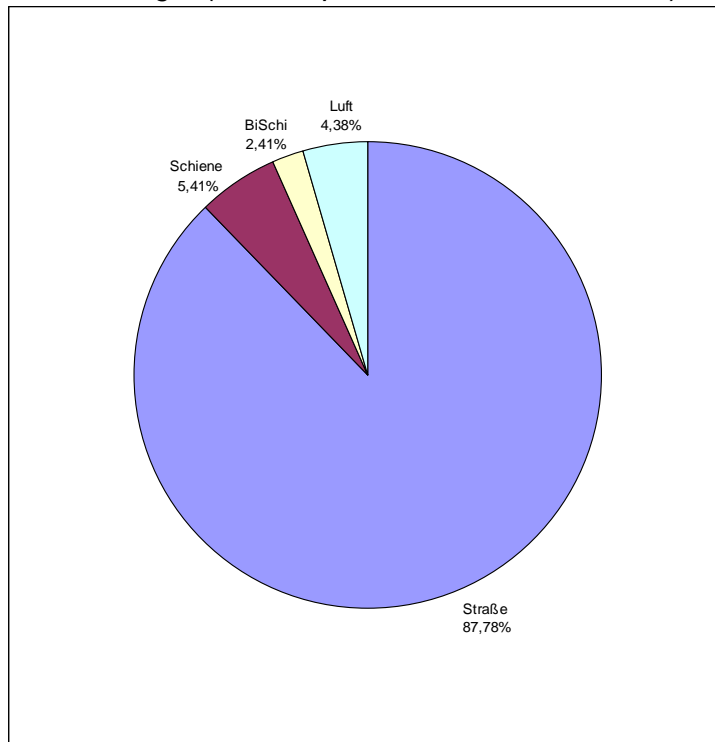
n=159

© BME/Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2007

Insgesamt scheint es den Unternehmen gut zu gehen. 58% der Befragten sehen die wirtschaftliche Situation ihrer Branche als vergleichbar an mit der Gesamtwirtschaft. Weitere 26% sehen sich sogar in einer eher überdurchschnittlichen Situation (16% unterdurchschnittlich). Auch das ist ein gutes Zeichen für den Klimaschutz, da die Umweltschutzaktivitäten nicht unwesentlich von der wirtschaftlichen Situation abhängen.

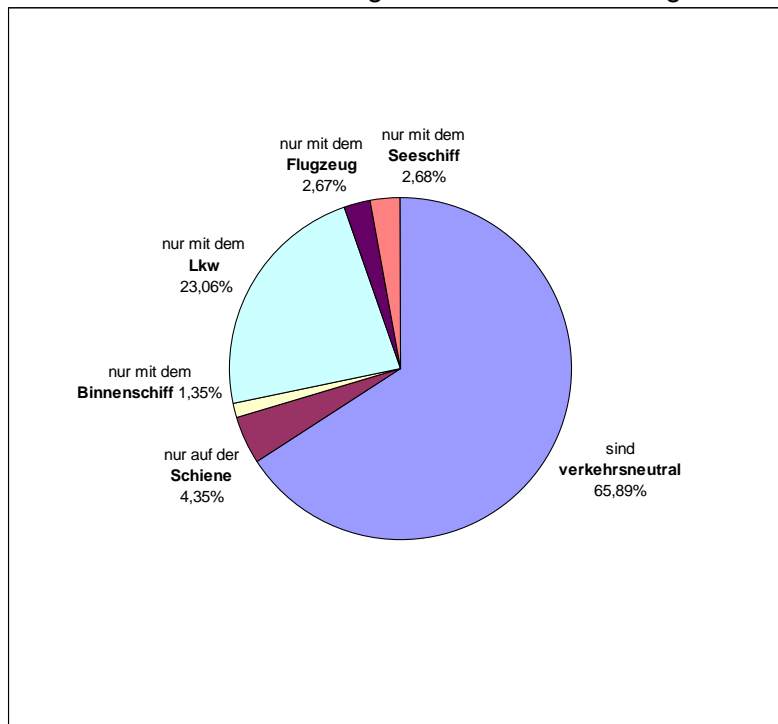
Um die oben genannten Ergebnisse besser beurteilen zu können, ist es hilfreich, die Verteilung des Modal Split bei den Befragten zu kennen. Die erhobenen Zahlen entsprechen nicht der Verteilung des gesamtdeutschen Modal Split, dennoch lässt sich eine Tendenz deutlich erkennen.

Wie verteilen sich in etwa Ihre kontinentalen Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modal Split nach Gewicht/Volumen)



Mit 87,78 % hat die Straße eine herausragende Bedeutung in der Verteilung der kontinentalen Transporte auf die verschiedenen Verkehrsträger. Will man herausfinden, ob sich diese Verteilung verändern lässt, muss untersucht werden, ob die Waren überhaupt mit anderen Verkehrsträgern zu transportieren sind. Von allen

Wie viel Prozent der von Ihnen transportierten Waren sind verkehrsträgerneutral, d.h. die Waren können mit allen genannten Verkehrsträgern transportiert werden.



zu transportierenden Waren sind fast 66% verkehrsträgerneutral, d.h. sie können auf allen Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Luft, Binnenschiff) transportiert werden. Von allen die angeben, dass ihr transportiertes Volumen zu 100% verkehrsträgerneutral ist, sagen 94%, dass Schienengüterverkehr in ihrem Logistiksystem heute keine

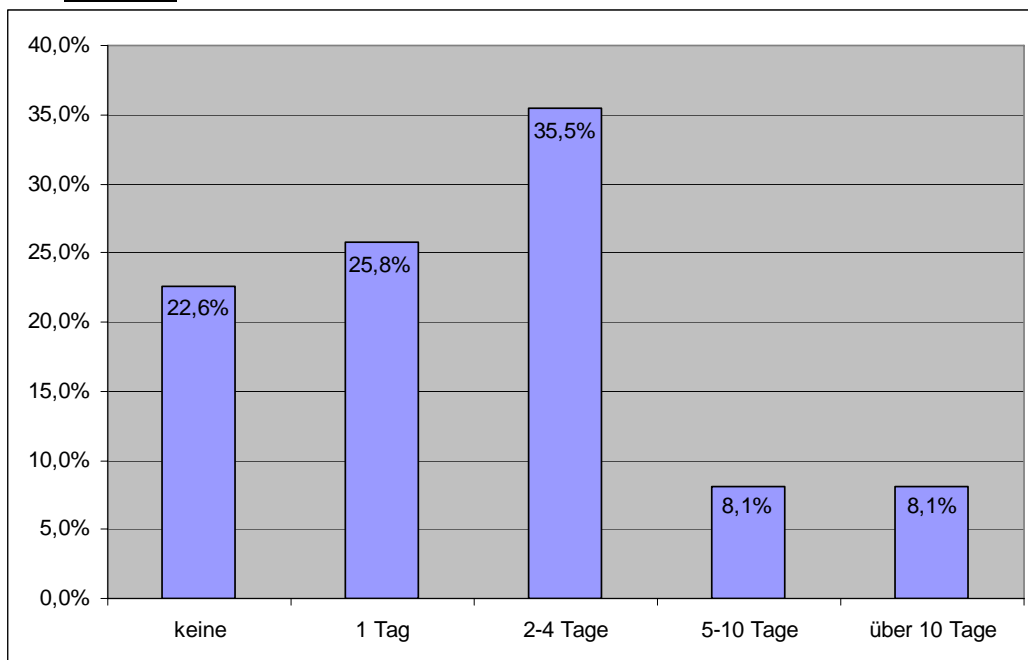
Rolle spielt. Hierbei handelt es sich um ein Straßentransportvolumen von ca. 800 Mio. Euro. Daraus kann man schließen, dass für die anderen Verkehrsträger durchaus ein großes Potenzial vorhanden ist.

Mit den folgenden Fragen sollte herausgefunden werden, welche Zuverlässigkeit den einzelnen Verkehrsträgern zugeschrieben wird. Gefragt wurde nach den Sicherheitsreserven, die in der Beschaffungslogistik bei den einzelnen Verkehrsträgern vorgehalten werden.

Dabei gaben 22,6% der Schienennutzer an, dass sie keine Sicherheitsreserven in der Beschaffungslogistik eingebaut haben. 25,8% haben 1 Tag Puffer. 35,5% haben Sicherheitsreserven von 2 bis 4 Tagen. Darauf, dass das Binnenschiff einhundertprozentig pünktlich ist, verlassen sich nur 12,9%, genauso viele haben mehr als 10 Tage Puffer eingebaut. Das größte Vertrauen wird dem Flugzeug entgegengebracht. Hier haben 44,1% keinen Puffer eingebaut, 27,9% nur einen Tag. Beim Seeschiff gaben 30,7% an, dass sie 5-10 Tage Sicherheitsreserven eingebaut haben. 24,6% vertrauen dem Fahrplan der Seeschiffe. Bei der Anlieferung mit dem Lkw haben über 73% der Unternehmen keine oder nur 1 Tag Sicherheitsreserven. Insgesamt wird dem Flugzeug die höchste Zuverlässigkeit zugetraut. Dies scheint nicht verwunderlich, da die meisten Güter, die mit dem Flugzeug transportiert werden, hochwertige und sehr eilige Güter sind. Zeitverzögerungen darf es bei diesen Gütern nicht geben. Im Vergleich zur Schiene und zum Binnenschiff, schneidet der Lkw in punkto Sicherheit und Pünktlichkeit deutlich besser ab. Auch dies könnte ein weiterer Grund dafür sein, warum viele „verkehrsträgerneutrale“ Waren mit dem Lkw transportiert werden.

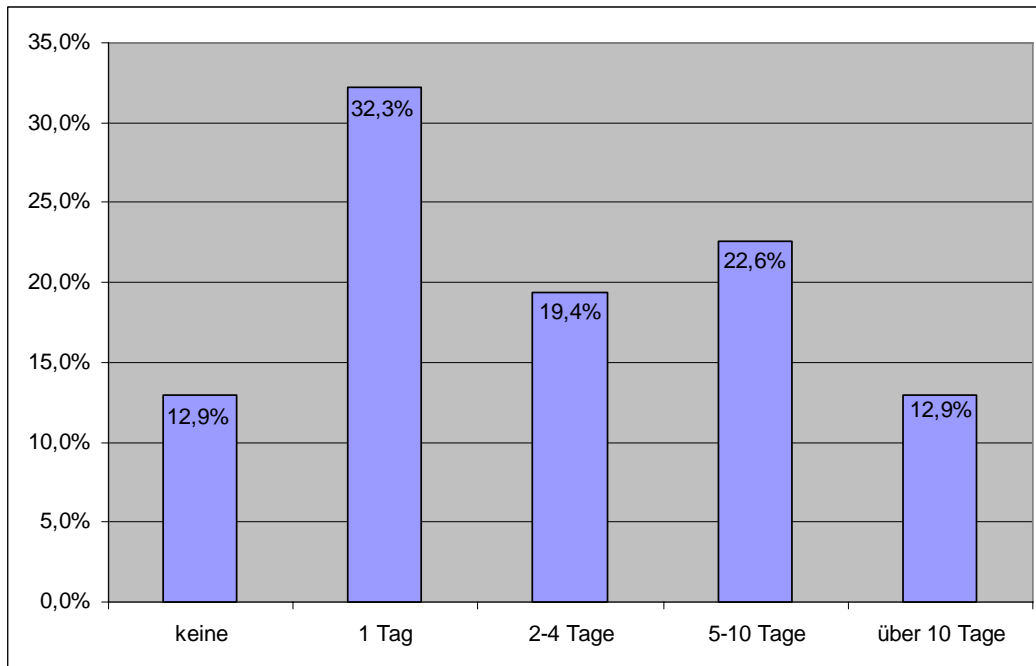
Welche Sicherheitsreserven planen Sie in der Beschaffungslogistik für die verschiedenen Verkehrsträger ein?

hier: **Schiene**



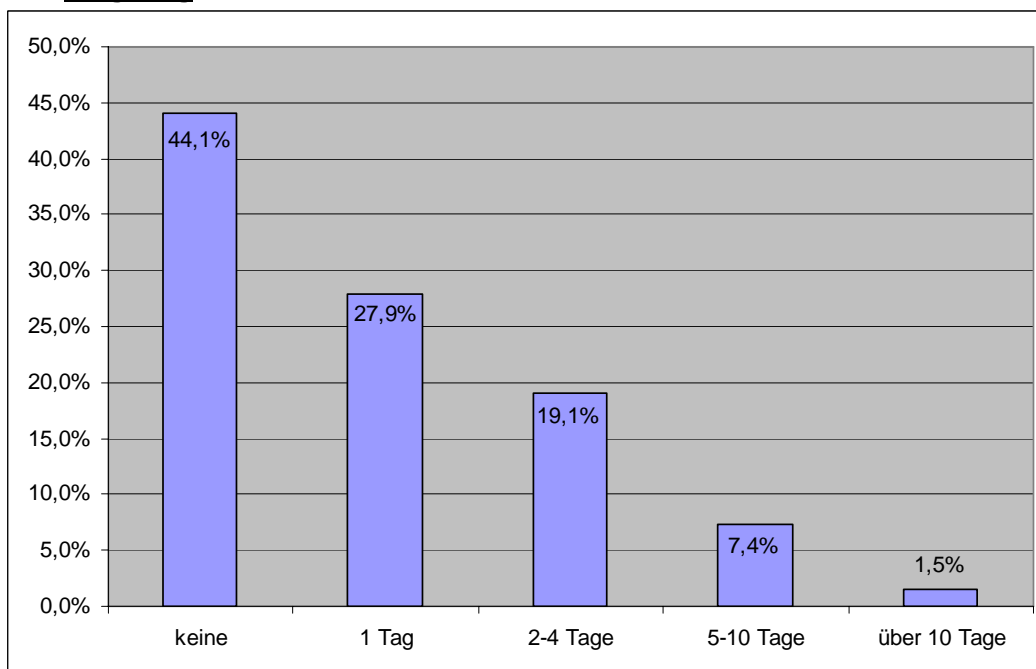
Welche Sicherheitsreserven planen Sie in der Beschaffungslogistik für die verschiedenen Verkehrsträger ein?

hier: **Binnenschiff**

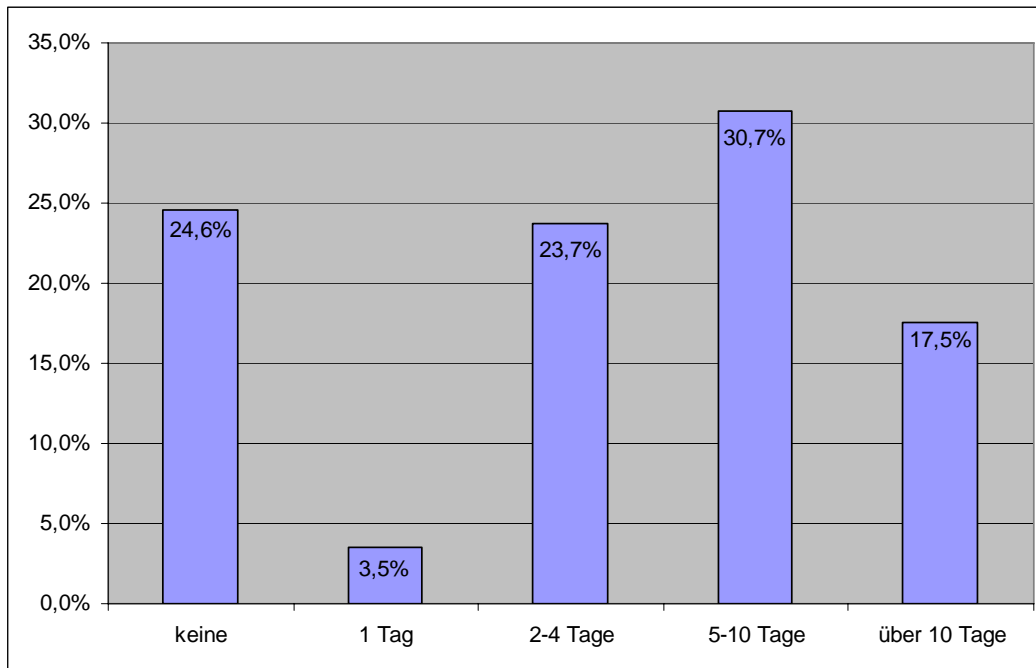


Welche Sicherheitsreserven planen Sie in der Beschaffungslogistik für die verschiedenen Verkehrsträger ein?

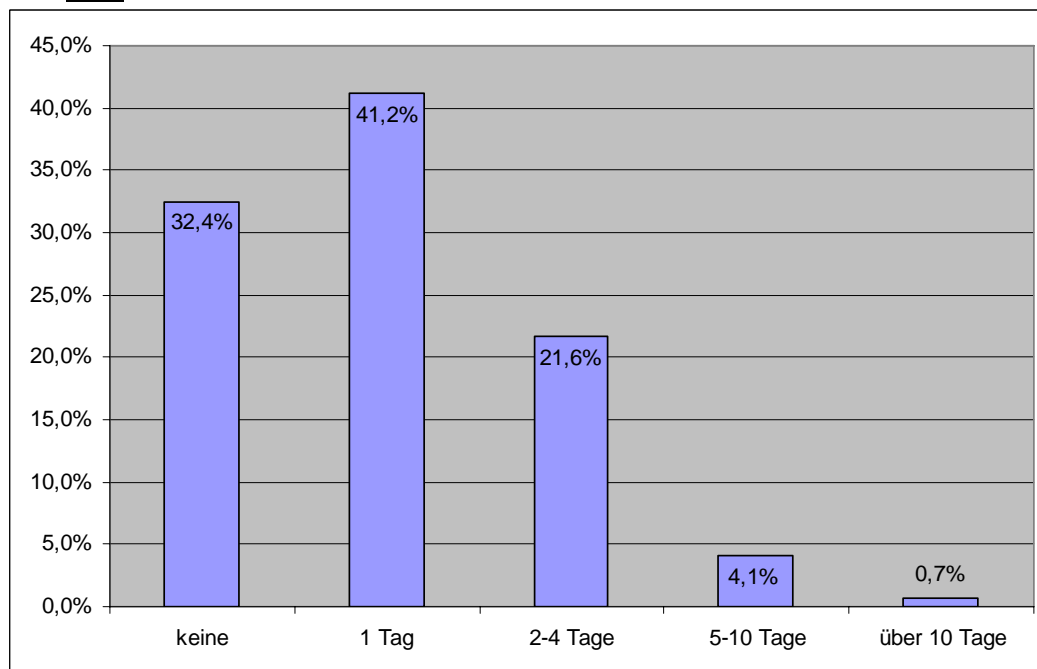
hier: **Flugzeug**



Welche Sicherheitsreserven planen Sie in der Beschaffungslogistik für die verschiedenen Verkehrsträger ein?
hier: **Seeschiff**



Welche Sicherheitsreserven planen Sie in der Beschaffungslogistik für die verschiedenen Verkehrsträger ein?
hier: **Lkw**



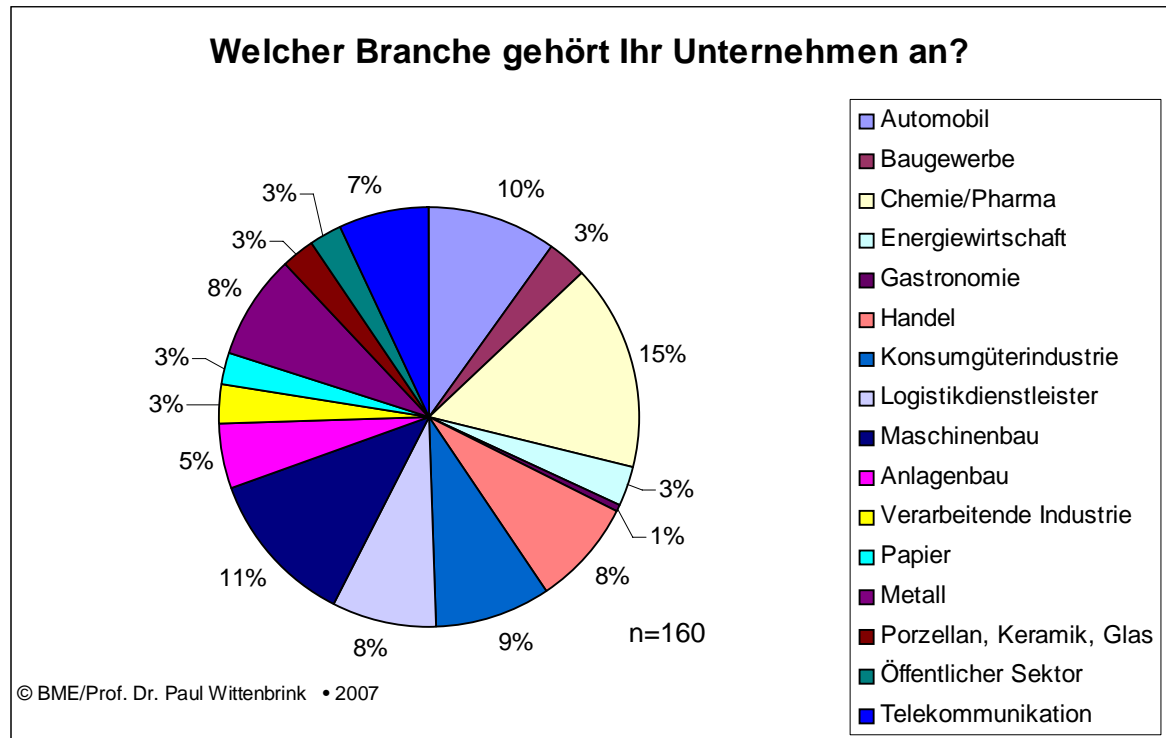
Anhang

Insgesamt haben sich 170 Unternehmen an der Befragung beteiligt. Da jedoch nicht alle Unternehmen sämtliche Fragen beantwortet haben, liegt die Antwortzahl bei einigen Fragen unter 170.

	Gültig	%	Fehlend	%	Summe
Frage 1: Wie schätzen Sie insgesamt die Maßnahmen zur CO2-Reduktion im Güterverkehrsbereich ein?	170	100,0%	0	0,0%	170
Frage 2: Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert - über den gesetzlichen Rahmen hinaus - Aufwendungen zur CO2-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?	170	100,0%	0	0,0%	170
Frage 3: Welche weitere Maßnahme zur CO2-Reduktion im Güterverkehrsbereich würden Sie bevorzugen?	168	98,8%	2	1,2%	170
Frage 4: Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach der Euro-Combi (25-Meter-Lkw) bei der CO2-Reduktion?	166	97,6%	4	2,4%	170
Frage 6: Spielt der Schienengüterverkehr in Ihrem Logistiksystem eine Rolle?	168	98,8%	2	1,2%	170
Frage 8: Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Preis-Leistungs-Verhältnis im Vergleich zum Lkw in den letzten drei Jahren verändert?	124	72,9%	46	27,1%	170
Frage 9: Was stellt bei Ihren Straßenladungsverkehren eher den limitierenden Faktor dar?	143	84,1%	27	15,9%	170
Frage 10: Wie beurteilen Sie die wirtschaftliche Situation Ihrer Branche?	159	93,5%	11	6,5%	170
Frage 11: Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?	160	94,1%	10	5,9%	170
Frage 12: Auftragsvolumen Lkw	147	86,5%	23	13,5%	170
Frage 13: BME-Mitglied ohne Mehrfachantworten zu 5 und 7	156	91,8%	14	8,2%	170

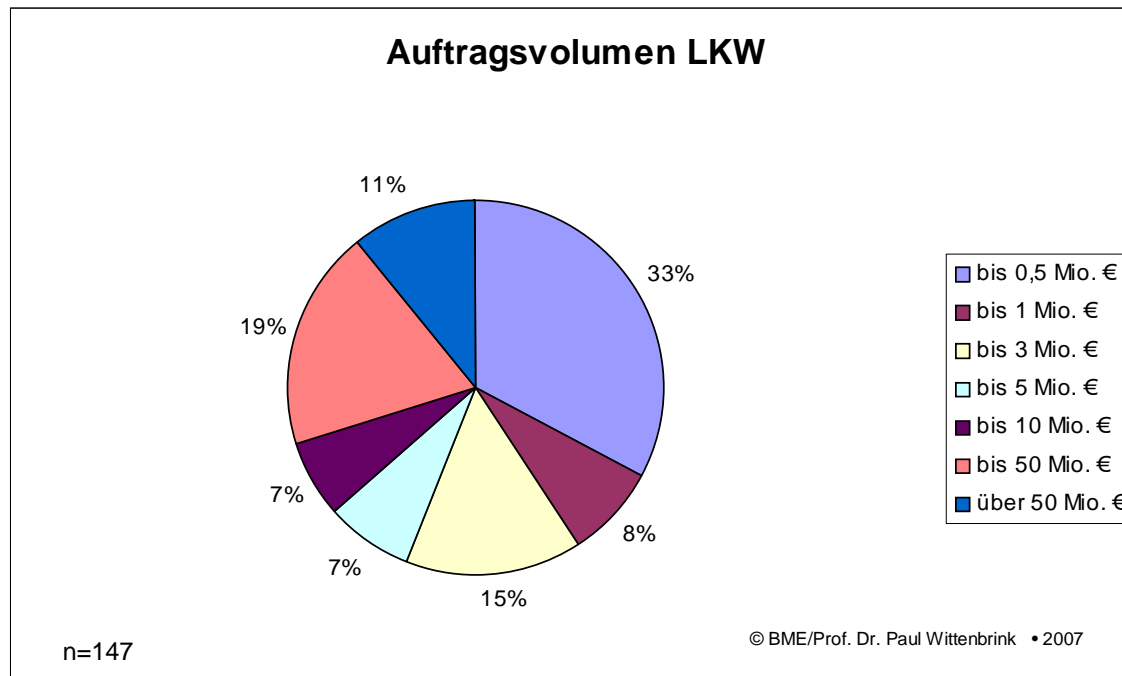
Frage 12: Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?

An der Umfrage haben sich 170 aus allen Branchen beteiligt



3

Ca. 40% der an der Befragung beteiligten Unternehmen haben ein Lkw-Auftragsvolumen bis 3 Mio. €, 30% über 10 Mio. €



**Die folgende Tabelle zeigt die Zusammensetzung der Branchen.
(Frage 11)**

Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?					
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente	
Automobil	16	9,4%	10,0%	10,0%	
Baugewerbe	5	2,9%	3,1%	13,1%	
Chemie/Pharma	25	14,7%	15,6%	28,8%	
Energiewirtschaft	5	2,9%	3,1%	31,9%	
Gastronomie	1	0,6%	0,6%	32,5%	
Handel	13	7,6%	8,1%	40,6%	
Konsumgüterindustrie	14	8,2%	8,8%	49,4%	
Logistikdienstleister	13	7,6%	8,1%	57,5%	
Maschinenbau	19	11,2%	11,9%	69,4%	
Anlagenbau	8	4,7%	5,0%	74,4%	
Verarbeitende Industrie	5	2,9%	3,1%	77,5%	
Papier	4	2,4%	2,5%	80,0%	
Metall	13	7,6%	8,1%	88,1%	
Porzellan, Keramik, Glas	4	2,4%	2,5%	90,6%	
Öffentlicher Sektor	4	2,4%	2,5%	93,1%	
Telekommunikation	11	6,5%	6,9%	100,0%	
Gesamt	160	94,1%	100,0%		
keine Antwort zur Branche	10	5,9%			
Gesamt	170	100,0%			

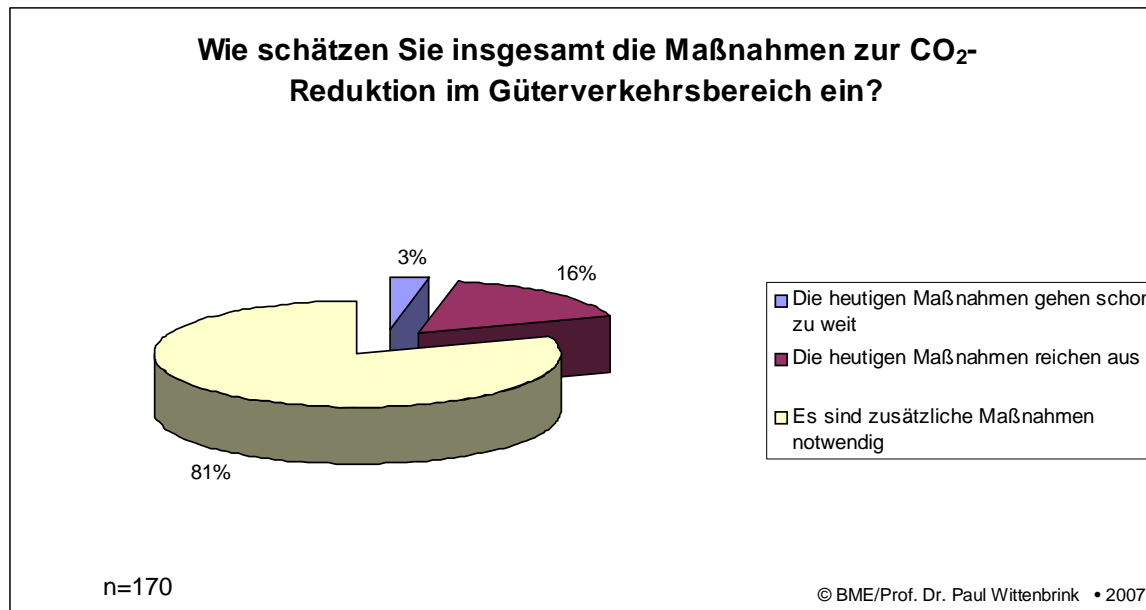
Im Folgenden wird für jede Frage die Branchensicht dargestellt. Hier unterscheidet sich die Anzahl der Antworten von 170, da entweder nicht alle Unternehmen die jeweilige Frage beantwortet und/oder keine Branche angegeben haben.

	Gültig		keine Antwort		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%
Frage 1: Wie schätzen Sie insgesamt die Maßnahmen zur CO2-Reduktion im Güterverkehrsbereich ein?	160	94,1%	10	5,9%	170	100
Frage 2: Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert - über den gesetzlichen Rahmen hinaus - Aufwendungen zur CO2-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?	160	94,1%	10	5,9%	170	100
Frage 3: Welche weitere Maßnahme zur CO2-Reduktion im Güterverkehrsbereich würden Sie bevorzugen?	158	92,9%	12	7,1%	170	100
Frage 4: Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach der Euro-Combi (25-Meter-Lkw) bei der CO2-Reduktion?	156	91,8%	14	8,2%	170	100
Frage 6: Spielt der Schienengüterverkehr in Ihrem Logistiksystem eine Rolle?	159	93,5%	11	6,5%	170	100
Frage 8: Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Preis-Leistungs-Verhältnis im Vergleich zum Lkw in den letzten drei Jahren verändert?	119	70,0%	51	30,0%	170	100
Frage 9: Was stellt bei Ihren Straßenladungsverkehren eher den limitierenden Faktor dar?	142	83,5%	28	16,5%	170	100
Frage 10: Wie beurteilen Sie die wirtschaftliche Situation Ihrer Branche?	157	92,4%	13	7,6%	170	100
Frage 12: Auftragsvolumen Lkw	145	85,3%	25	14,7%	170	100
Frage 13: BME-Mitglied?	154	90,6%	16	9,4%	170	100
ohne Mehrfachantworten zu 5 und 7						

Frage 1:

Wie schätzen Sie insgesamt die Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Güterverkehrsbereich ein?

Verlader sehen erheblichen zusätzlichen Handlungsbedarf bei der CO₂-Politik



5

Frage 1:

Wie schätzen Sie insgesamt die Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Güterverkehrsbereich ein?

		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?								
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/ Pharma	Energie- wirtschaft	Gastro- nomie	Handel	Konsum- güterindustrie	Logistik- dienstleister	Maschinen- bau
Die heutigen Maßnahmen gehen schon zu weit.	Anzahl	0	0	1	1	0	1	0	0	0
		0,0%	0,0%	4,0%	20,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Die heutigen Maßnahmen reichen aus.	Anzahl	1	1	5	2	0	3	1	2	4
		6,3%	20,0%	20,0%	40,0%	0,0%	23,1%	7,1%	15,4%	21,1%
Es sind zusätzliche Maßnahmen notwendig.	Anzahl	15	4	19	2	1	9	13	11	15
		93,8%	80,0%	76,0%	40,0%	100,0%	69,2%	92,9%	84,6%	78,9%
	Summe	16	5	25	5	1	13	14	13	19

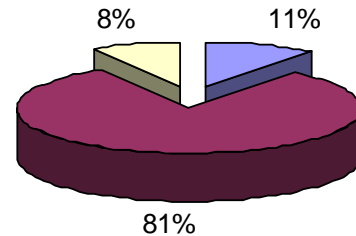
		Anlagen- bau	Verarbeit. Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentlicher Sektor	Telekom- munikation	Gesamt
Die heutigen Maßnahmen gehen schon zu weit.	Anzahl	0	0	0	0	1	0	1	5
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	9,1%	3,1%
Die heutigen Maßnahmen reichen aus.	Anzahl	1	1	2	2	1	0	0	26
		12,5%	20,0%	50,0%	15,4%	25,0%	0,0%	0,0%	16,3%
Es sind zusätzliche Maßnahmen notwendig.	Anzahl	7	4	2	11	2	4	10	129
		87,5%	80,0%	50,0%	84,6%	50,0%	100,0%	90,9%	80,6%
	Summe	8	5	4	13	4	4	11	160

Frage 2:

Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert - über den gesetzlichen Rahmen hinaus - Aufwendungen zur CO₂-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?

CO₂-Diskussion bringt Profilierungschancen für ökologisch orientierte Logistik-Dienstleister

Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert - über den gesetzlichen Rahmen hinaus - Aufwendungen zur CO₂-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?



n=170

- Wir wären bereit, höhere Preise zu akzeptieren.
- Wir würden keine höheren Preise akzeptieren, jedoch den Dienstleister bei gleichem Preis-Leistungs-Verhältnis bevorzugen.
- Wir würden weder eine Preiserhöhung noch eine Bevorzugung akzeptieren.

© BME/Prof. Dr. Paul Wittenbrink • 2007

Frage 2:

Angenommen, Ihr Dienstleister realisiert - über den gesetzlichen Rahmen hinaus - Aufwendungen zur CO₂-Reduktion. Wie würden Sie reagieren?

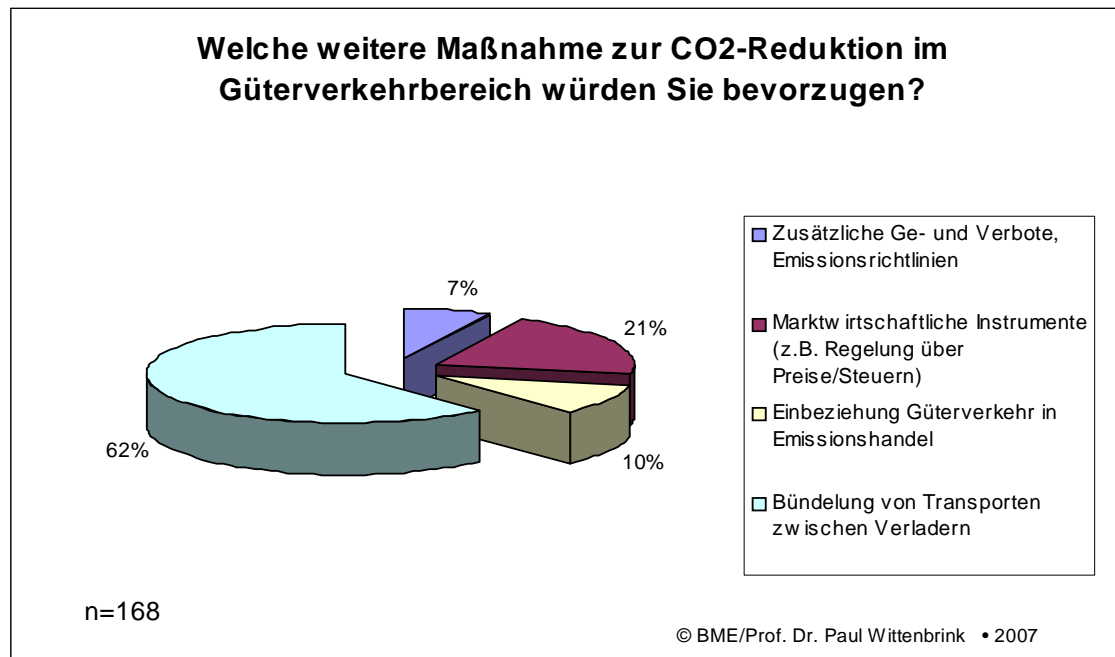
		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?							
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energiewirtschaft	Gastronomie	Handel	Konsumgüterindustrie	Logistikdienstleister
Wir wären bereit, höhere Preise zu akzeptieren	Anzahl	3	3	2	1	0	0	1	1
		18,8%	60,0%	8,0%	20,0%	0,0%	0,0%	7,1%	7,7%
Keine Preiserhöhung, Bevorzugung Dienstleister	Anzahl	12	2	21	3	1	12	13	10
		75,0%	40,0%	84,0%	60,0%	100,0%	92,3%	92,9%	76,9%
weder Preiserhöhung noch Bevorzugung	Anzahl	1	0	2	1	0	1	0	2
		6,3%	0,0%	8,0%	20,0%	0,0%	7,7%	0,0%	15,4%
	Summe	16	5	25	5	1	13	14	13

		Maschinenbau	Anlagenbau	Verarbeitende Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentlicher Sektor	Telekommun- ikation	Gesamt
Wir wären bereit, höhere Preise zu akzeptieren	Anzahl	1	2	0	0	1	0	1	2	18
		5,3%	25,0%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	25,0%	18,2%	11,3%
Keine Preiserhöhung, Bevorzugung Dienstleister	Anzahl	17	5	4	3	12	3	3	8	129
		89,5%	62,5%	80,0%	75,0%	92,3%	75,0%	75,0%	72,7%	80,6%
weder Preiserhöhung noch Bevorzugung	Anzahl	1	1	1	1	0	1	0	1	13
		5,3%	12,5%	20,0%	25,0%	0,0%	25,0%	0,0%	9,1%	8,1%
	Summe	19	8	5	4	13	4	4	11	160

Frage 3:

Welche weitere Maßnahme zur CO₂-Reduktion im Güterverkehrsbereich würden Sie bevorzugen?

Verlader befürworten die Bündelung, schrecken aber auch vor weitergehenden Maßnahmen nicht zurück



7

Frage 3:

Welche weitere Maßnahme zur CO₂-Reduktion im Güterverkehrsbereich würden Sie bevorzugen?

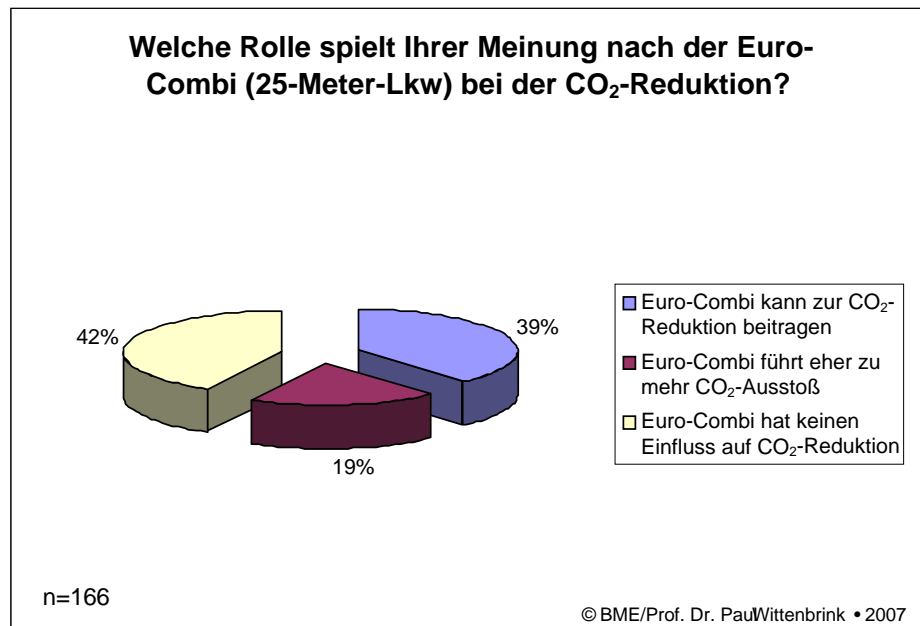
		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?						
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energie- wirtschaft	Handel	Konsum- güterindustrie	Logistik- dienstleister
Zusätzliche Ge- und Verbote, Emissionsrichtlinien	Anzahl	1	1	0	0	0	0	0
		6,3%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Marktwirtschaftliche Instrumente (z.B. Regelung über Preise/Steuern)	Anzahl	3	1	9	0	0	4	4
		18,8%	20,0%	36,0%	0,0%	0,0%	30,8%	28,6%
Einbeziehung Güterverkehr in Emissionshandel	Anzahl	0	0	3	3	0	1	1
		0,0%	0,0%	12,0%	60,0%	0,0%	7,7%	7,1%
Bündelung von Transporten zwischen Verladern	Anzahl	12	3	13	2	1	8	9
		75,0%	60,0%	52,0%	40,0%	100,0%	61,5%	64,3%
	Summe	16	5	25	5	1	13	14

		Maschinen- bau	Verarbeit. Industrie	Papier	Metall	Porzel- lan, Kera- mik, Glas	Öffentl. Sektor	Telekom- munikation	Gesamt	Telekom- munikation	Gesamt
Zusätzliche Ge- und Verbote, Emissionsrichtlinien	Anzahl	1	4	0	0	1	4	0	0	0	12
		8,3%	21,1%	0,0%	0,0%	33,3%	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%	7,6%
Marktwirtschaftliche Instrumente (z.B. Regelung über Preise/Steuern)	Anzahl	2	3	3	1	1	1	2	0	0	34
		16,7%	15,8%	37,5%	20,0%	33,3%	7,7%	50,0%	0,0%	0,0%	21,5%
Einbeziehung Güterverkehr in Emissionshandel	Anzahl	2	1	0	0	0	0	0	0	3	14
		16,7%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	27,3%	8,9%
Bündelung von Transporten zwischen Verladern	Anzahl	7	11	5	4	1	8	2	4	8	98
		58,3%	57,9%	62,5%	80,0%	33,3%	61,5%	50,0%	100,0%	72,7%	62,0%
	Summe	12	19	8	5	3	13	4	4	11	158

Frage 4:

Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach der Euro-Combi (25-Meter-Lkw) bei der CO₂-Reduktion?

Keine einheitliche Meinung zum Euro-Combi



Frage 4:

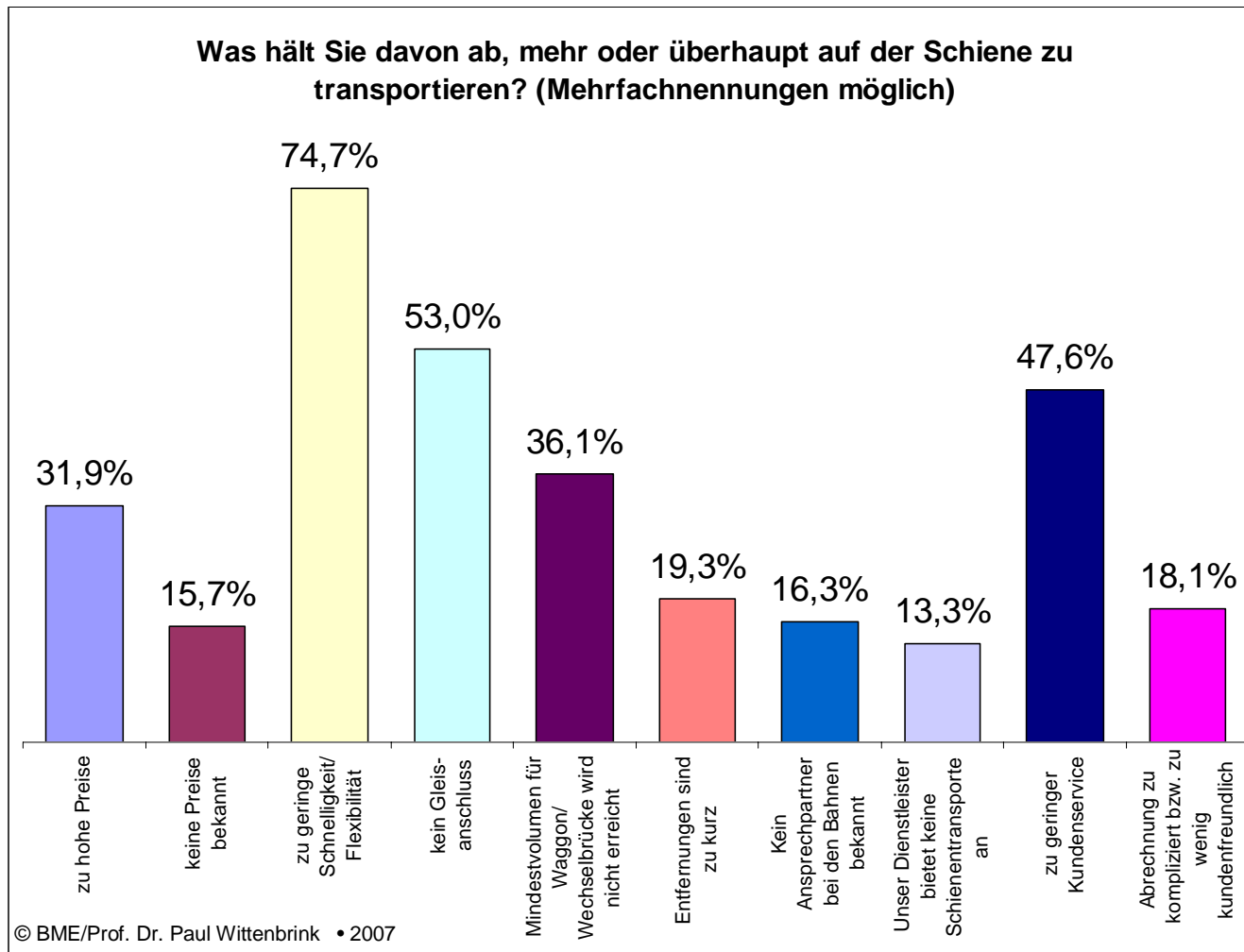
Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach der Euro-Combi (25-Meter-Lkw) bei der CO₂-Reduktion?

		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energie- wirtschaft	Gastro- nomie	Handel	Konsum- güterindustrie	Logistik- dienstleister
Euro-Combi kann zur CO ₂ -Reduktion beitragen	Anzahl	3	0	12	2	1	4	5	6
		20,0%	0,0%	48,0%	40,0%	100,0%	30,8%	38,5%	46,2%
Euro-Combi führt eher zu mehr CO ₂ -Ausstoß	Anzahl	4	3	3	2	0	3	2	3
		26,7%	75,0%	12,0%	40,0%	0,0%	23,1%	15,4%	23,1%
Euro-Combi hat keinen Einfluss auf CO ₂ -Reduktion	Anzahl	8	1	10	1	0	6	6	4
		53,3%	25,0%	40,0%	20,0%	0,0%	46,2%	46,2%	30,8%
	Summe	15	4	25	5	1	13	13	13

		Maschinen- bau	Anlagenbau	Verarbeit. Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentlicher Sektor	Telekom- munikation	Gesamt
Euro-Combi kann zur CO ₂ -Reduktion beitragen	Anzahl	7	3	3	1	8	1	3	3	62
		38,9%	37,5%	60,0%	25,0%	61,5%	25,0%	75,0%	27,3%	39,7%
Euro-Combi führt eher zu mehr CO ₂ -Ausstoß	Anzahl	2	2	1	1	3	1	0	1	31
		11,1%	25,0%	20,0%	25,0%	23,1%	25,0%	0,0%	9,1%	19,9%
Euro-Combi hat keinen Einfluss auf CO ₂ -Reduktion	Anzahl	9	3	1	2	2	2	1	7	63
		50,0%	37,5%	20,0%	50,0%	15,4%	50,0%	25,0%	63,6%	40,4%

Frage 5:

Was hält Sie davon ab, mehr oder überhaupt auf der Schiene zu transportieren?
(Mehrfachnennungen möglich)



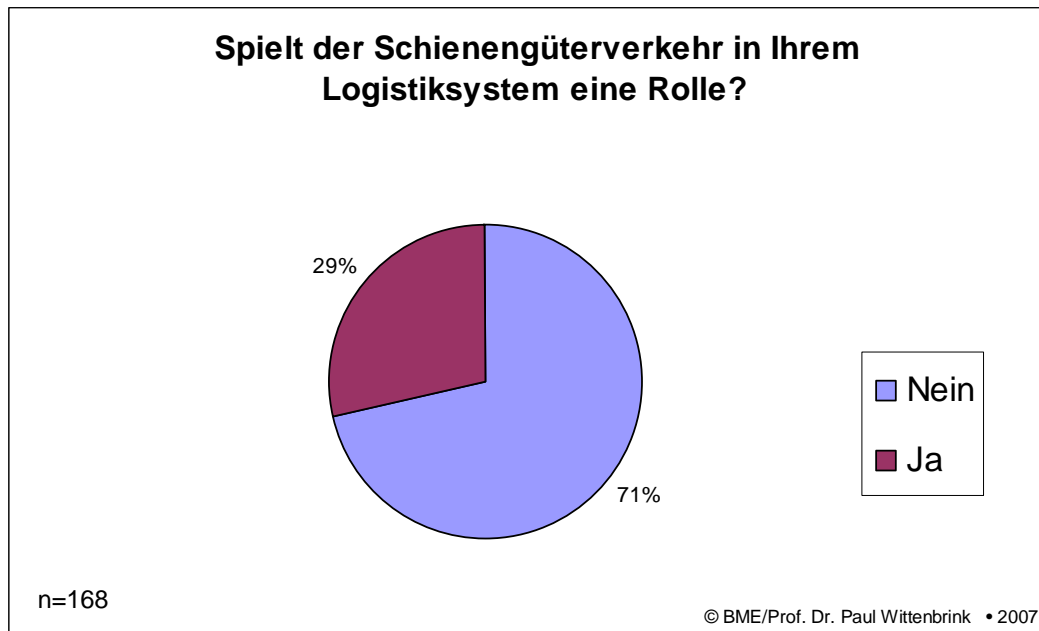
**Frage 5: Was hält Sie davon ab, mehr oder überhaupt auf der Schiene zu transportieren?
(Mehrfachnennungen möglich)**

		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?							
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/ Pharma	Energie- wirtschaft	Gastronomie	Handel	Konsum- güterindustrie	Logistik- dienstleister
Antwort 1: zu hohe Preise	Anzahl	4	2	6	2	0	6	2	6
		25,0%	40,0%	24,0%	40,0%	0,0%	50,0%	15,4%	46,2%
Antwort 2: keine Preise bekannt	Anzahl	5	1	1	0	0	2	0	2
		31,3%	20,0%	4,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	15,4%
Antwort 3: zu geringe Schnelligkeit/ Flexibilität	Anzahl	13	3	21	3	0	10	13	11
		81,3%	60,0%	84,0%	60,0%	0,0%	83,3%	100,0%	84,6%
Antwort 4: kein Gleisanschluss	Anzahl	8	3	14	1	0	8	6	3
		50,0%	60,0%	56,0%	20,0%	0,0%	66,7%	46,2%	23,1%
Antwort 5: Mindestvolumen für Waggon/ Wechselbrücke wird nicht erreicht	Anzahl	6	2	5	2	1	10	6	1
		37,5%	40,0%	20,0%	40,0%	100,0%	83,3%	46,2%	7,7%
Antwort 6: Entfernungen sind zu kurz	Anzahl	3	2	4	2	0	5	0	4
		18,8%	40,0%	16,0%	40,0%	0,0%	41,7%	0,0%	30,8%
Antwort 7: kein Ansprechpartner bei den Bahnen bekannt	Anzahl	3	1	4	0	0	1	0	2
		18,8%	20,0%	16,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	15,4%
Antwort 8: unser Dienstleister bietet keine Schienentransporte an	Anzahl	3	1	4	0	0	2	1	1
		18,8%	20,0%	16,0%	0,0%	0,0%	16,7%	7,7%	7,7%
Antwort 9: zu geringer Kundenservice	Anzahl	13	3	12	4	0	5	6	8
		81,3%	60,0%	48,0%	80,0%	0,0%	41,7%	46,2%	61,5%
Antwort 10: Abrechnung zu kompliziert bzw. zu wenig kundenfreundlich	Anzahl	2	2	6	1	0	0	1	6
		12,5%	40,0%	24,0%	20,0%	0,0%	0,0%	7,7%	46,2%
	Summe	16	5	25	5	1	12	13	13

		Maschinen- bau	Anlagenbau	Verarbeit. Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik,	Öffentlicher Sektor	Telekom- munikation	Gesamt
Antwort 1: zu hohe Preise	Anzahl	6	4	1	2	4	2	0	3	50
		31,6%	57,1%	20,0%	50,0%	30,8%	50,0%	0,0%	30,0%	0,0%
Antwort 2: keine Preise bekannt	Anzahl	4	0	1	1	4	0	0	3	24
		21,1%	0,0%	20,0%	25,0%	30,8%	0,0%	0,0%	30,0%	0,0%
Antwort 3: zu geringe Schnelligkeit/ Flexibilität	Anzahl	14	5	3	4	11	2	2	5	120
		73,7%	71,4%	60,0%	100,0%	84,6%	50,0%	50,0%	50,0%	0,0%
Antwort 4: kein Gleisanschluss	Anzahl	12	2	3	1	9	4	3	6	83
		63,2%	28,6%	60,0%	25,0%	69,2%	100,0%	75,0%	60,0%	0,0%
Antwort 5: Mindestvolumen für Waggon/ Wechselbrücke wird nicht erreicht	Anzahl	8	1	2	2	4	0	2	3	55
		42,1%	14,3%	40,0%	50,0%	30,8%	0,0%	50,0%	30,0%	0,0%
Antwort 6: Entfernungen sind zu kurz	Anzahl	0	1	0	1	4	0	3	1	30
		0,0%	14,3%	0,0%	25,0%	30,8%	0,0%	75,0%	10,0%	0,0%
Antwort 7: kein Ansprechpartner bei den Bahnen bekannt	Anzahl	3	2	1	1	5	0	1	1	25
		15,8%	28,6%	20,0%	25,0%	38,5%	0,0%	25,0%	10,0%	0,0%
Antwort 8: unser Dienstleister bietet keine Schienentransporte an	Anzahl	1	3	1	0	2	0	1	1	21
		5,3%	42,9%	20,0%	0,0%	15,4%	0,0%	25,0%	10,0%	0,0%
Antwort 9: zu geringer Kundenservice	Anzahl	2	3	1	2	8	3	3	3	76
		10,5%	42,9%	20,0%	50,0%	61,5%	75,0%	75,0%	30,0%	0,0%
Antwort 10: Abrechnung zu kompliziert bzw. zu wenig kundenfreundlich	Anzahl	0	2	0	2	4	0	0	2	28
		0,0%	28,6%	0,0%	50,0%	30,8%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%
	Summe	19	7	5	4	13	4	4	10	156

**Frage 6:
Spielt der Schienengüterverkehr in Ihrem Logistiksystem eine Rolle?**

Für ca. 70% der Befragten spielt der Schienengüterverkehr im eigenen Unternehmen keine Rolle



Frage 6:
Spielt der Schienengüterverkehr in Ihrem Logistiksystem eine Rolle?

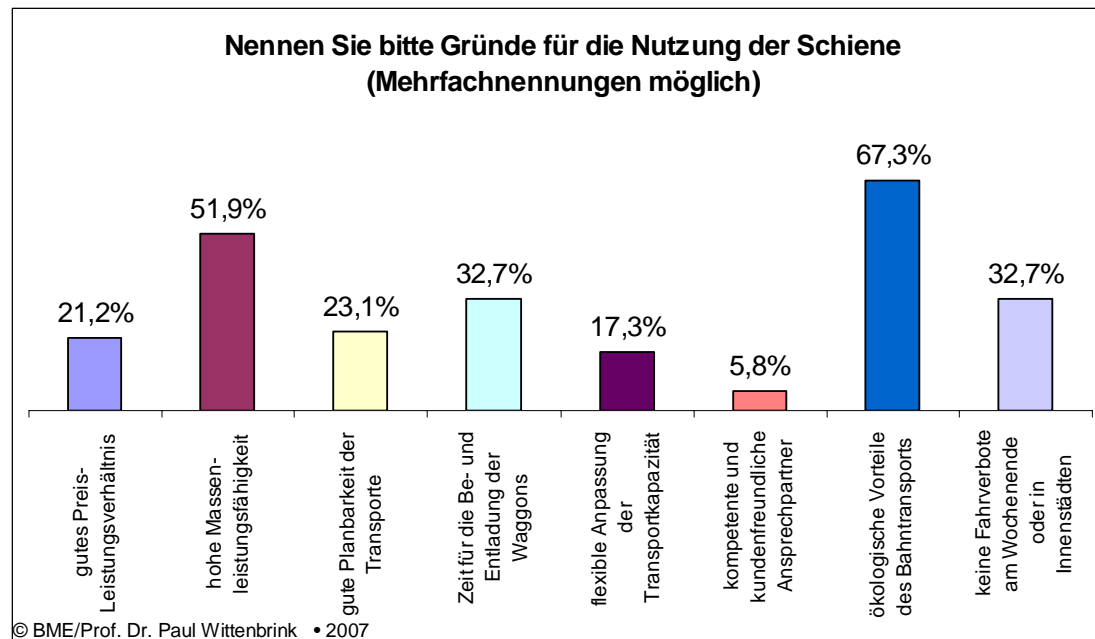
		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?								
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energiewirtschaft	Gastro- nomie	Handel	Konsum- güterindustrie	Logistik- dienstleister	Maschinen- bau
Nein	Anzahl	10	4	9	2	1	11	10	3	18
		62,5%	80,0%	36,0%	40,0%	100,0%	91,7%	71,4%	23,1%	94,7%
Ja	Anzahl	6	1	16	3	0	1	4	10	1
		37,5%	20,0%	64,0%	60,0%	0,0%	8,3%	28,6%	76,9%	5,3%
	Summe	16	5	25	5	1	12	14	13	19

		Anlagenbau	Verarbeit. Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentl. Sektor	Telekom- munikation	Gesamt
Nein	Anzahl	8	5	2	12	2	4	11	112
		100,0%	100,0%	50,0%	92,3%	50,0%	100,0%	100,0%	70,4%
Ja	Anzahl	0	0	2	1	2	0	0	47
		0,0%	0,0%	50,0%	7,7%	50,0%	0,0%	0,0%	29,6%
	Summe	8	5	4	13	4	4	11	159

Frage 7:

Nennen Sie bitte Gründe für die Nutzung der Schiene (Mehrfachnennungen möglich)

Massenleistungsfähigkeit, ökologische Gründe und die längere Zeit für das Be- und Entladen sprechen für die Schiene



Frage 7:

Nennen Sie bitte Gründe für die Nutzung der Schiene (Mehrfachnennungen möglich)

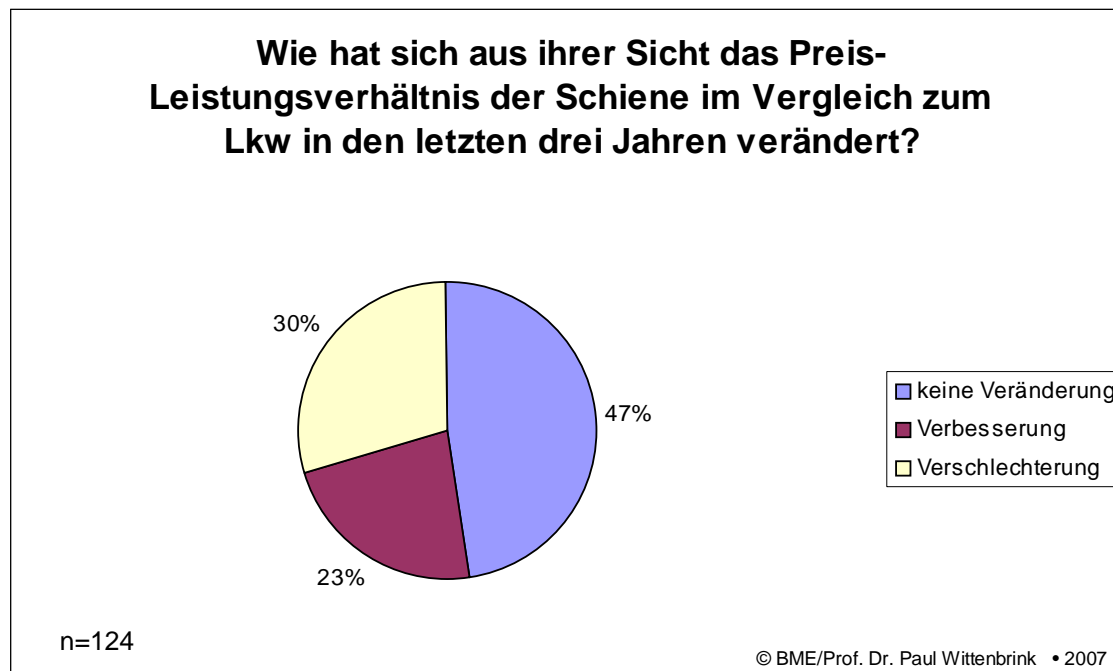
		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?						
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/ Pharma	Energie- wirtschaft	Handel	Konsum- güterindustrie	Logistik- dienstleister
Antwort 1: gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	Anzahl	0	0	3	0	0	1	0
		0,0%	0,0%	21,4%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%
Antwort 2: hohe Massenleistungsfähigkeit	Anzahl	3	1	7	3	1	1	7
		75,0%	50,0%	50,0%	100,0%	100,0%	25,0%	77,8%
Antwort 3: gute Planbarkeit der Transporte	Anzahl	1	0	3	2	0	0	2
		25,0%	0,0%	21,4%	66,7%	0,0%	0,0%	22,2%
Antwort 4: Zeit für die Be- und Entladung der Waggons	Anzahl	1	0	4	1	0	1	4
		25,0%	0,0%	28,6%	33,3%	0,0%	25,0%	44,4%
Antwort 5: flexible Anpassung der Transportkapazität	Anzahl	0	0	1	0	0	1	2
		0,0%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	25,0%	22,2%
Antwort 6: kompetente und kundenfreundliche Ansprechpartner	Anzahl	0	0	0	0	0	0	0
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Antwort 7: ökologische Vorteile des Bahntransports	Anzahl	4,0%	0,0%	10,0%	2,0%	1,0%	3,0%	6,0%
		100,0%	0,0%	71,4%	66,7%	100,0%	75,0%	66,7%
Antwort 8: keine Fahrverbote am Wochenende oder in Innenstädten	Anzahl	0	1	5	1	0	1	3
		0,0%	50,0%	35,7%	33,3%	0,0%	25,0%	33,3%
	Summe	4	2	14	3	1	4	9

		Maschinen- bau	Anlagenbau	Verarbeit. Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Telekom- munikation	Gesamt
Antwort 1: gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	Anzahl	2	0	0	2	0	2	0	10
		50,0%	0,0%	0,0%	66,7%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%
Antwort 2: hohe Massenleistungsfähigkeit	Anzahl	0	0	1	2	1	0	0	27
		0,0%	0,0%	100,0%	66,7%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Antwort 3: gute Planbarkeit der Transporte	Anzahl	2	0	0	1	0	0	0	11
		50,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Antwort 4: Zeit für die Be- und Entladung der Waggons	Anzahl	2	0	1	2	0	0	0	16
		50,0%	0,0%	100,0%	66,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Antwort 5: flexible Anpassung der Transportkapazität	Anzahl	1	0	1	1	0	1	0	8
		25,0%	0,0%	100,0%	33,3%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%
Antwort 6: kompetente und kundenfreundliche Ansprechpartner	Anzahl	1	0	0	1	0	0	0	2
		25,0%	0,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Antwort 7: ökologische Vorteile des Bahntransports	Anzahl	2,0%	2,0%	1,0%	2,0%	0,0%	1,0%	0,0%	34,0%
		50,0%	100,0%	100,0%	66,7%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%
Antwort 8: keine Fahrverbote am Wochenende oder in Innenstädten	Anzahl	2	1	0	1	0	0	1	16
		50,0%	50,0%	0,0%	33,3%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%
	Summe	4	2	1	3	1	2	1	51

Frage 8:

Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Preis-Leistungs-Verhältnis der Schiene im Vergleich zum Lkw in den letzten drei Jahren verändert?

Mehrheit der Verlager sieht keine Verbesserung beim Preis-Leistungs-Verhältnis der Schiene



Frage 8:

Wie hat sich aus Ihrer Sicht das Preis-Leistungs-Verhältnis der Schiene im Vergleich zum Lkw in den letzten drei Jahren verändert?

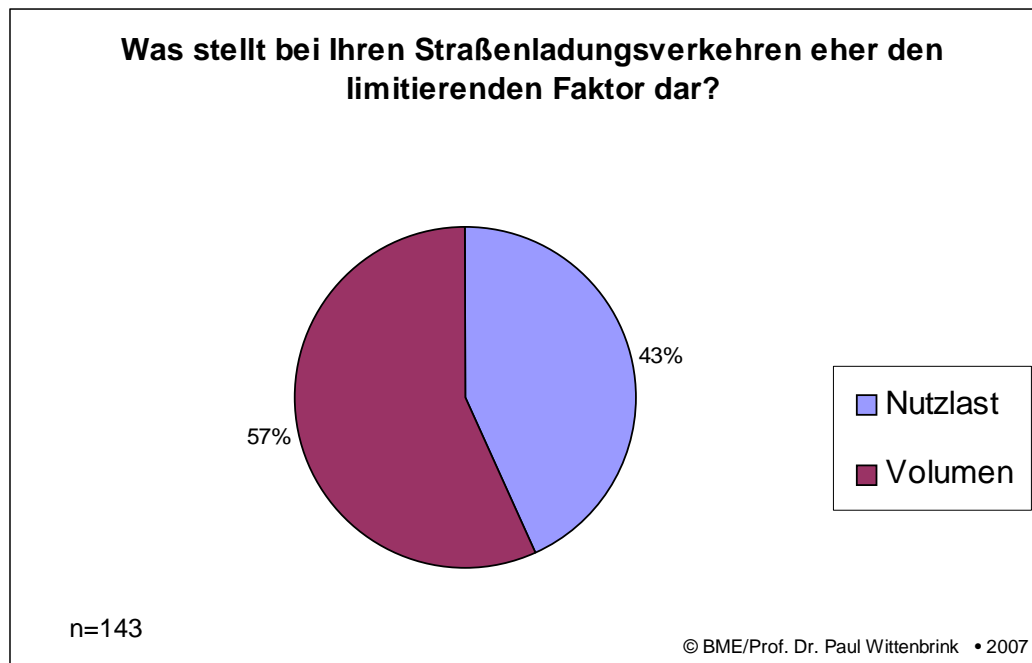
		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?						
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energie-wirtschaft	Handel	Konsum-güterindustrie	Logistik-dienstleister
keine Veränderung	Anzahl	5	2	10	2	3	4	4
		45,5%	50,0%	45,5%	40,0%	42,9%	36,4%	33,3%
Verbesserung	Anzahl	3	0	5	1	3	4	4
		27,3%	0,0%	22,7%	20,0%	42,9%	36,4%	33,3%
Verschlechterung	Anzahl	3	2	7	2	1	3	4
		27,3%	50,0%	31,8%	40,0%	14,3%	27,3%	33,3%
	Anzahl	11	4	22	5	7	11	12

		Maschinen-bau	Anlagenbau	Verarbeit. Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentl. Sektor	Telekom-munikation	Gesamt
keine Veränderung	Anzahl	6	5	0	3	7	1	1	3	56
		50,0%	62,5%	0,0%	75,0%	70,0%	33,3%	50,0%	42,9%	47,1%
Verbesserung	Anzahl	1	1	0	0	2	0	1	2	27
		8,3%	12,5%	0,0%	0,0%	20,0%	0,0%	50,0%	28,6%	22,7%
Verschlechterung	Anzahl	5	2	1	1	1	2	0	2	36
		41,7%	25,0%	100,0%	25,0%	10,0%	66,7%	0,0%	28,6%	30,3%
	Anzahl	12	8	1	4	10	3	2	7	119

Frage 9:

Was stellt bei Ihren Straßenladungsverkehren eher den limitierenden Faktor dar?

Zunehmend begrenzt nicht mehr die Nutzlast sondern das Volumen die Kapazität des Lkw



Frage 9:

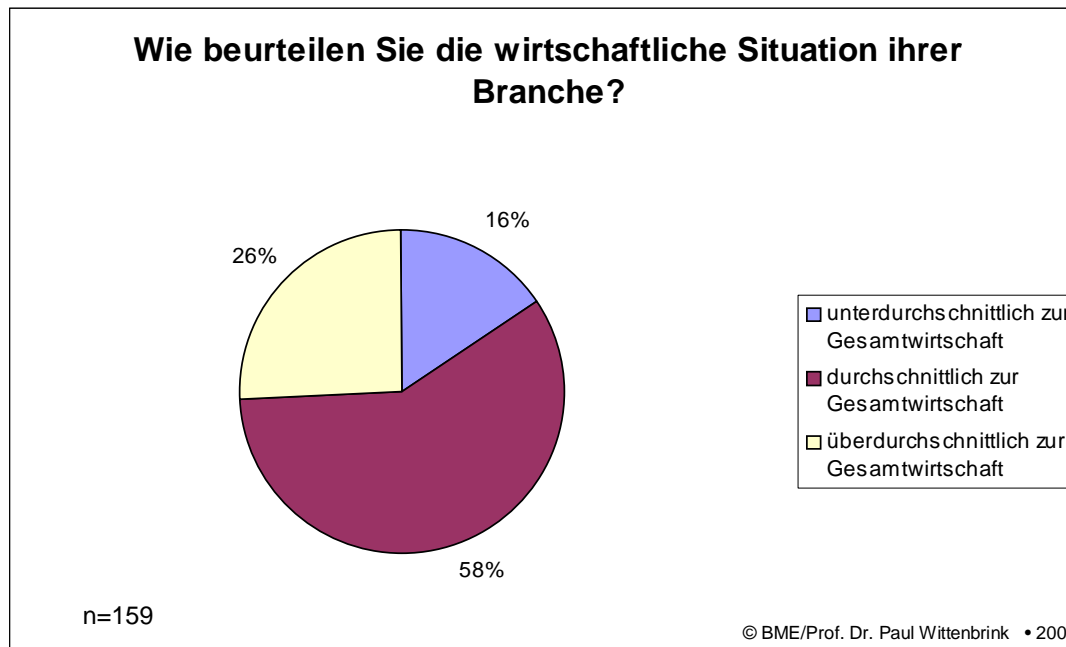
Was stellt bei Ihren Straßenladungsverkehren eher den limitierenden Faktor dar?

		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?								
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energiewirtschaft	Gastronomie	Handel	Konsumgüterindustrie	Logistikdienstleister	Maschinenbau
Nutzlast	Anzahl	6	3	11	2	0	5	4	7	8
		40,0%	60,0%	55,0%	40,0%	0,0%	45,5%	30,8%	53,8%	44,4%
Volumen	Anzahl	9	2	9	3	1	6	9	6	10
		60,0%	40,0%	45,0%	60,0%	100,0%	54,5%	69,2%	46,2%	55,6%
	Summe	15	5	20	5	1	11	13	13	18

		Anlagenbau	Verarbeitende Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentlicher Sektor	Telekommunikation	Gesamt
Nutzlast	Anzahl	3	1	3	4	3	1	1	62
		37,5%	25,0%	75,0%	40,0%	75,0%	33,3%	12,5%	43,7%
Volumen	Anzahl	5	3	1	6	1	2	7	80
		62,5%	75,0%	25,0%	60,0%	25,0%	66,7%	87,5%	56,3%
	Summe	8	4	4	10	4	3	8	142

**Frage 10:
Wie beurteilen Sie die wirtschaftliche Situation Ihrer Branche?**

Mehrheit sieht die eigene wirtschaftliche Situation als gut an.



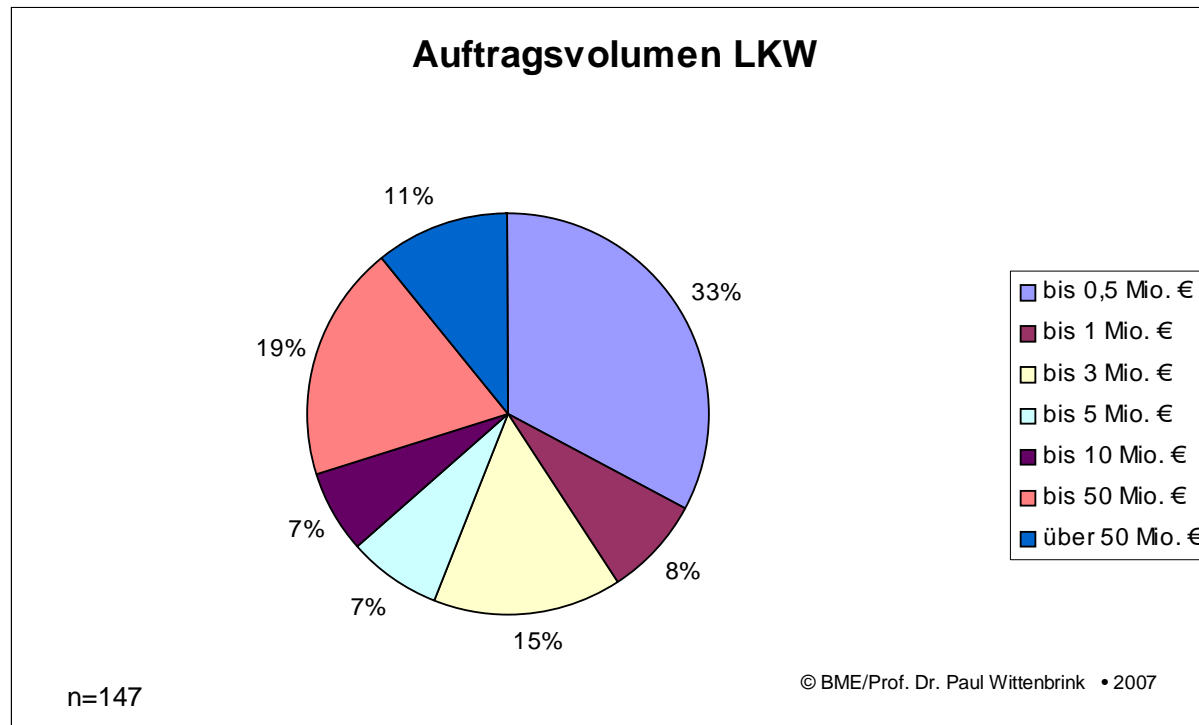
Frage 10:
Wie beurteilen Sie die wirtschaftliche Situation Ihrer Branche?

		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?								
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energiewirtschaft	Gastronomie	Handel	Konsumgüter- industrie	Logistik- dienstleister	
unterdurchschnittlich zur Gesamtwirtschaft	Anzahl	0	2	2	0	1	3	4	3	
		0,0%	40,0%	8,3%	0,0%	100,0%	23,1%	28,6%	23,1%	
wie Gesamtwirtschaft	Anzahl	12	2	14	2	0	8	8	9	
		80,0%	40,0%	58,3%	40,0%	0,0%	61,5%	57,1%	69,2%	
überdurchschnittlich zur Gesamtwirtschaft	Anzahl	3	1	8	3	0	2	2	1	
		20,0%	20,0%	33,3%	60,0%	0,0%	15,4%	14,3%	7,7%	
	Summe	15	5	24	5	1	13	14	13	

		Maschinenbau	Anlagenbau	Verarbeitende Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentlicher Sektor	Telekom- munikation	Gesamt
unterdurchschnittlich zur Gesamtwirtschaft	Anzahl	0	1	0	1	1	3	2	2	25
		0,0%	12,5%	0,0%	25,0%	7,7%	75,0%	50,0%	20,0%	15,9%
wie Gesamtwirtschaft	Anzahl	9	5	4	3	6	0	2	7	91
		47,4%	62,5%	80,0%	75,0%	46,2%	0,0%	50,0%	70,0%	58,0%
überdurchschnittlich zur Gesamtwirtschaft	Anzahl	10	2	1	0	6	1	0	1	41
		52,6%	25,0%	20,0%	0,0%	46,2%	25,0%	0,0%	10,0%	26,1%
	Summe	19	8	5	4	13	4	4	10	157

**Frage 12:
Wie hoch ist Ihr Auftragsvolumen Lkw?**

Ca. 40% der an der Befragung beteiligten Unternehmen haben ein Lkw-Auftragsvolumen bis 3 Mio. € 30% über 10 Mio. €



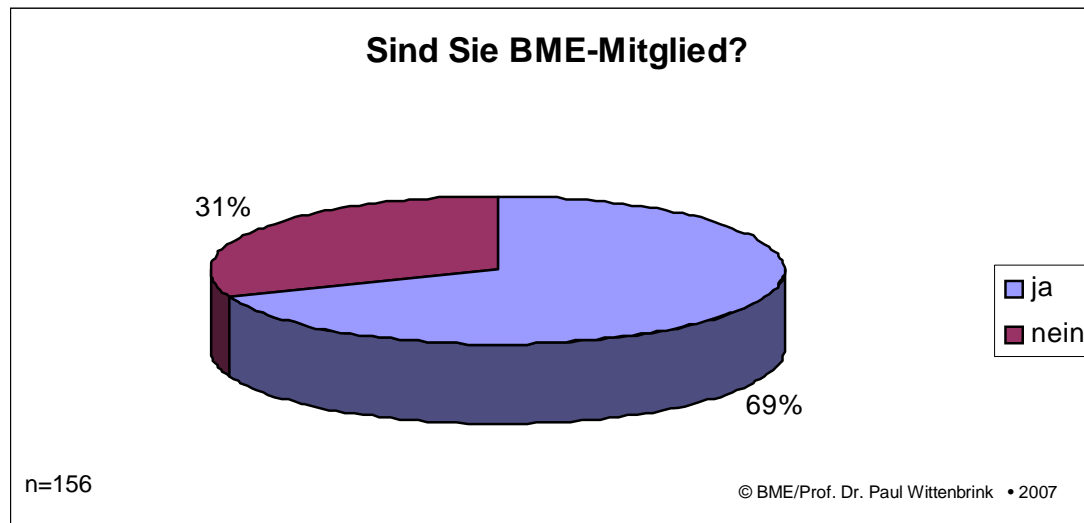
4

Frage 12:
Wie hoch ist Ihr Auftragsvolumen Lkw?

		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?								
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energiewirtschaft	Gastronomie	Handel	Konsumgüter-industrie	Logistik-dienstleister	Maschinenbau
bis 0,5 Mio. €	Anzahl	4	1	5	0	1	5	1	1	6
		36,4%	25,0%	20,8%	0,0%	100,0%	45,5%	7,1%	7,7%	33,3%
bis 1 Mio. €	Anzahl	0	0	1	1	0	1	0	1	4
		0,0%	0,0%	4,2%	25,0%	0,0%	9,1%	0,0%	7,7%	22,2%
bis 3 Mio. €	Anzahl	2	1	2	0	0	2	3	1	4
		18,2%	25,0%	8,3%	0,0%	0,0%	18,2%	21,4%	7,7%	22,2%
bis 5 Mio. €	Anzahl	1	0	5	1	0	0	2	0	0
		9,1%	0,0%	20,8%	25,0%	0,0%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%
bis 10 Mio. €	Anzahl	1	1	2	1	0	1	1	1	0
		9,1%	25,0%	8,3%	25,0%	0,0%	9,1%	7,1%	7,7%	0,0%
bis 50 Mio. €	Anzahl	2	1	7	0	0	2	4	2	3
		18,2%	25,0%	29,2%	0,0%	0,0%	18,2%	28,6%	15,4%	16,7%
über 50 Mio. €	Anzahl	1	0	2	1	0	0	3	7	1
		9,1%	0,0%	8,3%	25,0%	0,0%	0,0%	21,4%	53,8%	5,6%
	Anzahl	11	4	24	4	1	11	14	13	18

		Maschinenbau	Anlagenbau	Verarbeitende Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffent- licher Sektor	Telekom- munikation	Gesamt
bis 0,5 Mio. €	Anzahl	6	4	4	0	5	0	2	7	46
		33,3%	50,0%	80,0%	0,0%	41,7%	0,0%	50,0%	77,8%	31,7%
bis 1 Mio. €	Anzahl	4	0	0	1	1	1	0	1	12
		22,2%	0,0%	0,0%	33,3%	8,3%	25,0%	0,0%	11,1%	8,3%
bis 3 Mio. €	Anzahl	4	2	1	0	2	2	0	0	22
		22,2%	25,0%	20,0%	0,0%	16,7%	50,0%	0,0%	0,0%	15,2%
bis 5 Mio. €	Anzahl	0	0	0	0	0	0	1	1	11
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	11,1%	7,6%
bis 10 Mio. €	Anzahl	0	0	0	1	1	0	0	0	10
		0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	6,9%
bis 50 Mio. €	Anzahl	3	2	0	1	2	1	1	0	28
		16,7%	25,0%	0,0%	33,3%	16,7%	25,0%	25,0%	0,0%	19,3%
über 50 Mio. €	Anzahl	1	0	0	0	1	0	0	0	16
		5,6%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	11,0%
	Anzahl	18	8	5	3	12	4	4	9	145

**Frage 13:
Sind Sie BME-Mitglied?**



**Frage 13:
Sind Sie BME-Mitglied?**

		Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?								
		Automobil	Baugewerbe	Chemie/Pharma	Energiewirtschaft	Gastronomie	Handel	Konsumgüter-industrie	Logistik-dienstleister	Maschinenbau
ja	Anzahl	9	3	18	4	0	9	10	7	16
		60,0%	60,0%	81,8%	80,0%	0,0%	69,2%	83,3%	53,8%	84,2%
nein	Anzahl	6	2	4	1	1	4	2	6	3
		40,0%	40,0%	18,2%	20,0%	100,0%	30,8%	16,7%	46,2%	15,8%
	Anzahl	15	5	22	5	1	13	12	13	19

		Anlagenbau	Verarbeitende Industrie	Papier	Metall	Porzellan, Keramik, Glas	Öffentlicher Sektor	Telekom-munikation	Gesamt
ja	Anzahl	4	3	3	10	3	2	5	106
		50,0%	60,0%	75,0%	76,9%	75,0%	50,0%	45,5%	68,8%
nein	Anzahl	4	2	1	3	1	2	6	48
		50,0%	40,0%	25,0%	23,1%	25,0%	50,0%	54,5%	31,2%
	Anzahl	8	5	4	13	4	4	11	154



Ansprechpartner:

Gunnar Gburek

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME)

Bereichsleiter Sektion Logistik

Bolongarostraße 82

65929 Frankfurt

Tel. 0 69/3 08 38-1 21

Fax 0 69/3 08 38-1 99

E-Mail: gunnar.gburek@bme.de

www.bme.de

Prof. Dr. Paul Wittenbrink

Berufsakademie Lörrach

Studiengang Transport und Logistik

University of Cooperative Education

Hangstr. 46-50

79539 Lörrach

Tel. 01 78/78 55-4 54

Fax 0 76 21/20 71-2 39

E-Mail: wittenbrink@ba-loerrach.de

www.ba-loerrach.de