

Inhaltsverzeichnis

0. Zusammenfassung	13
1. Einleitung	21
1.1 Problemstellung	21
1.2 Methodisches Vorgehen	22
1.3 Aufbau der Arbeit	24
2. Ausgangslage	26
2.1 Entwicklung des Güterverkehrs	26
2.2 Verkehrsprognosen	26
2.3 Umweltwirkungen des Verkehrs	27
3. Ansätze umweltbewussten Transportmanagements auf seiten der Kunden/ Verlader	31
3.1 Allgemeine Grundlagen	31
3.2 Beschreibung der befragten Unternehmen	31
3.3 Unternehmensziele und Umweltschutz	34
3.4 Umweltschutz und Transport	35
3.5 Veränderungsmöglichkeiten	41
3.6 Fallbeispiel	49
3.7 Fazit	50
4. Bisherige Reaktion der Speditionen auf veränderte Umfeldbedingungen	51
4.1 Allgemeine Entwicklung im Speditionsmarkt	51
4.2 Verkehrsprobleme und Umwelt	52
4.3 Empirische Ergebnisse zur Integration von Umweltschutz durch Spediteure	52
4.4 Ursachen der geringen Akzeptanz von Umweltschutz in der Spedition ..	55
4.4.1 Kostenaspekte	56
4.4.2 Warten auf staatliche Regelungen	56
4.4.3 Mangel an käuflichen Problemlösungen	56
4.5 Optionen zur Erhöhung des Akzeptanzniveaus von Umweltschutz in der Spedition	57
4.5.1 Optionen auf der Kundenseite	57
4.5.2 Optionen auf der Spediteursseite	58
4.5.3 Optionen auf staatlicher Seite	59

4.5.3.1	Kombinierter Verkehr	61
4.5.3.2	Güterverkehrszentren (GVZ)	63
4.6	Reaktionen der französischen Speditionen auf veränderte Umfeld- bedingungen	64
4.7	Reaktionen der holländischen Speditionen auf veränderte Umfeld- bedingungen	65
4.8	Fazit	65
5.	Staatliche Regulierung	67
5.1	Einleitung	67
5.2	Analyse der EG-Verkehrspolitik	68
5.2.1	Allgemeine Grundlagen	68
5.2.2	Liberalisierung des Verkehrsmarktes	68
5.2.2.1	Beschlossene Massnahmen	68
5.2.2.2	Auswirkungen der Liberalisierungsbeschlüsse	69
5.2.3	EG-weite Grenzwerte für verkehrsbedingte Schadstoff- und Lärmemissionen	69
5.2.3.1	Allgemeines Rechtsetzungsmodell	69
5.2.3.2	Emissionsgrenzwerte für Schadstoffe	70
5.2.3.3	Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge	71
5.2.4	Fazit	72
5.3	Analyse der Politik der Bundesregierung	73
5.3.1	Allgemeines Leitbild für den Güterverkehr	73
5.3.2	Preispolitische Massnahmen	73
5.3.2.1	Mineralölsteuer	73
5.3.2.2	Strassenbenutzungsgebühr und Kfz-Steuer	75
5.3.3	Infrastrukturpolitische Massnahmen	76
5.3.3.1	Kooperation der Verkehrsträger/kombinierter Verkehr ..	77
5.3.3.2	Güterverkehrs- und Güterverteilzentren	78
5.3.4	Akkreditierung und Zertifizierung	79
5.4	Analyse regionaler Verkehrspolitik: Umweltorientierte Verkehrspolitik am Beispiel Zürich	80
5.4.1	Ausgangslage	80
5.4.2	Die neue Verkehrspolitik Zürichs	81
5.5	Einwirken gesellschaftlich relevanter Kräfte auf die Umweltorientierung der Verkehrspolitik	82
5.5.1	Auswahl der Verbände und Gruppierungen	82
5.5.2	Verkehrsverbände	83
5.5.2.1	Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC)	83
5.5.2.2	Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) ..	86
5.5.3	Gewerkschaften	88
5.5.3.1	DGB	88
5.5.3.2	IG Metall	89

5.5.4	Oppositionsparteien	91
5.5.4.1	SPD	91
5.5.4.2	Die GRÜNEN	93
5.5.5	Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) ..	94
5.6	Beurteilung von Konfliktpotentialen und zukünftigen Entwicklungstendenzen	98
5.6.1	Liberalisierung und Harmonisierung	98
5.6.2	Verschärfung der Vorschriften für schadstoff- und lärmindernde Techniken in LKWs	98
5.6.3	Preispolitische Massnahmen	99
5.6.4	Güterverkehrszentren	100
5.6.5	Kombinierter Verkehr	100
5.6.6	Gütesiegel für umweltbewusste Spediteure	101
5.7	Fazit	101
6.	Risiko-Dialog für Speditionen	103
6.1	Zur Kommunikation über Risiken im Güterverkehrsbereich	103
6.2	Das Projekt Risiko-Dialog	104
6.2.1	Risikodichte als Ergebnis der Ausdifferenzierung der Gesellschaft	104
6.2.2	Konsequenzen der Ausdifferenzierung	105
6.2.3	Kommunikationsmuster für den Ablauf von Konflikten	107
6.2.4	Mögliche Beiträge zur Problembewältigung bzw. -entschärfung ..	110
6.3	Medienanalyse: Kommunikation über Risiken im Transport- und Verkehrsbereich	110
6.4	Fallstudie: Alpen transitkonflikt am Beispiel Tirol	121
6.4.1	Aktuelle Zahlen und Prognosen: Droht der Infarkt?	122
6.4.1.1	Die Belastungslage	123
6.4.1.2	Das Problem allgemein	124
6.4.2	Die Grundsatzpositionen: Technische Lösungen versus strukturelle Lösungen und Lösungsinstrumente	125
6.4.3	Die Argumentationslogik der Beteiligten: Oberfläche und zu erforschende Tiefenstruktur	127
6.4.4	Das Problem als Spielball zwischen Beschuldigten: Wie könnte eine Lösung aussehen?	128
6.4.4.1	Derzeit realisierte Lösungsschritte	128
6.4.4.2	Systematisierung der Lösungsansätze	129
6.4.4.3	Wissenschaftliche Lösungen	132
7.	Strategische Handlungsoptionen	134
7.1	Umweltschutz im Zielsystem von Speditionen	134
7.1.1	Externe Erfahrungen	134
7.1.2	Empirische Erhebung	136

7.1.3	Zielanalyse	140
7.1.3.1	Wahrnehmung von Trends	141
7.1.3.2	Zielbeziehungen	143
7.1.3.3	Umweltbezogene Strategieoptionen	146
7.1.4	Kompatibilitätsanalyse	149
7.2	Technische Optionen	153
7.2.1	Technische Optionen LKW-Einsatz	153
7.2.1.1	Massnahmen zur Emissionsreduzierung	153
7.2.1.2	Technische Massnahmen zur Erhöhung der Transportsicherheit	159
7.2.1.3	Sonstige Massnahmen	160
7.2.2	Massnahmen in Werkstatt und Hof	161
7.2.3	Massnahmen bei Lagerung, Umschlag und Kommissionierung ..	162
7.3	Organisationsoptionen	163
7.3.1	Organisationsoptionen im Personalbereich	163
7.3.1.1	Umweltzirkel	163
7.3.1.2	Personalführung	165
7.3.1.3	Personalrekrutierung	166
7.3.1.4	Ergebnisse der empirischen Studie	167
7.3.2	Umweltbeauftragter	168
7.3.3	Umweltschutz-Controlling	170
7.3.4	Umweltbewusste Dienstleistungsentwicklung	173
7.3.5	Umweltbewusste Beschaffung	177
7.3.6	Umweltbewusste Dienstleistungserstellung	178
7.3.7	Kooperationen	179
7.3.8	Umweltbewusstes Marketing	181
8.	Marktstrategische Aufgaben im Umweltschutz	185
8.1	Umweltorientierte Wettbewerbsanalyse von konkurrierenden Verkehrsträgern des LKWs	185
8.1.1	Allgemeine Wettbewerbssituation	185
8.1.2	Grundlagen und Vorgehensweise	186
8.1.3	Wettbewerbsanalyse der Bundesbahn	186
8.1.4	Wettbewerbsanalyse der Binnenschifffahrt	193
8.1.5	Wettbewerbsanalyse der Luftfracht	196
8.2	Produktinnovation	199
8.2.1	Ökologische Bewertung von just-in-time Angeboten	199
8.2.1.1	Just-in-time: Abgrenzung eines logistischen Konzepts ..	199
8.2.1.2	Empirische Ergebnisse über jit-Angebote	200
8.2.1.3	Ökologische Bewertung der jit-Angebote	201
8.2.1.4	Potentiale zur ökologischen Optimierung von jit-Konzepten	203
8.2.2	Neue Logistikaufgaben durch Retrodistributionssysteme	206

8.2.3	Angebot an Beratungs- und Logistikdienstleistungen	208
8.3	Prozessinnovationen	210
8.3.1	Informations- und Kommunikationstechnologien als Mittel der Dienstleistungsoptimierung	211
8.3.1.1	Unternehmensinterne IuK-Systeme	212
8.3.1.2	Zwischenbetriebliche IuK-Systeme	216
8.3.1.3	Unternehmensexterne Bereiche eines IuK-Systems	216
9.	Fallstudien: Risiken und Chancen umweltbewussten Transportmanagements .	220
9.1	Einleitung	220
9.2	Spedition Schober	220
9.3	Internationale Fachspedition Bay	223
9.4	Spedition Transbest	225
9.5	Spedition TIM (Transport Intermodal)	228
9.6	Spedition dks (Deutsche Kleiderspedition)	230
9.7	RMS Europa Schiffahrtsgesellschaft	233
9.8	Fazit	235
10.	Ausblick und künftige Forschungsaufgaben	236
	Literaturverzeichnis	240
	Anlage A	249
	B	256
	C	264
	Die Autoren	275