

Green Monitoring Jahresbericht 2018

Spedition Schmelzer GmbH

Zeitraum: 01.01.2018 bis 31.12.2018



1. Unternehmen

Spedition Schmelzer GmbH

Binger Straße 33

D - 55453 Gensingen

2. Betrachtungszeitraum

1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018

3. Ergebnisunterlagen

- Anlage 1: Betriebsbezogene Merkmale
- Anlage 2: Energie- und Treibhausgasbilanz
- Anlage 3: Fuhrpark
- Anlage 4: Realisierte Maßnahmen
- Anlage 5: Benchmark

Dornstadt, den 23.05.2019

Christopher Harjo

Anlage 1: Betriebsbezogene Merkmale

Kraftstoffverbrauch

Daten zum Kraftstoffverbrauch werden über Abrechnungsdaten der Betriebstankstelle sowie über Tankkarten erfasst. Für die Betankungen werden fahrzeuggebundene Tankchips verwendet. Die Betriebstankstelle wird regelmäßig gewartet und überprüft. Es findet eine monatliche Kontrolle der absoluten (Liter Diesel) und spezifischen Kraftstoffverbräuche (Liter Diesel/ 100km) von einzelnen Fahrzeugen statt. Über die Telematiklösung kann Tankdiebstahl nachgewiesen werden, da die Füllstände der Nutzfahrzeuge permanent überwacht werden. Tankabrechnungen werden jährlich mit den Daten der Telematiklösung abgeglichen.

Laufleistung

Laufleistungen werden elektronisch über die Telematiklösung erfasst. Es findet eine regelmäßige Kontrolle (mind. jährlich) und ein Abgleich mit den Kilometerständen der Fahrzeuge statt. Die Daten aus der Telematiklösung werden über vorgegebene Koordinaten, welche vom Fahrer abgefahren werden überwacht (Geofencing), sodass Abweichungen zwischen Tourenplanung und tatsächlich gefahrener Route erkannt werden können. Leerkilometer werden monatlich erfasst und ausgewertet.

Transportmengen

Transportmengen werden über die Dispositionssoftware erfasst und können Fahrzeug- und Sendungsbezogen ausgewiesen werden.

Anlage 2: Energie- und Treibhausgasbilanz gemäß DIN EN 16258:2013-03

Die Emissionen wurden als CO₂-Äquivalente(CO₂e) berechnet. Die CO₂-Äquivalentente beinhaltet folgende sechs Treibhausgase: Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFC) und Schwefelhexafluorid (SF₆). Neben den direkten CO₂e-Emissionen bzw. dem direkten Energieverbrauch wurden auch die indirekten CO₂e-Emissionen bzw. der indirekte Energieverbrauch - d.h. die sogenannte „Vorkette“ (WtoT)¹ mit einbezogen. Somit wurden insgesamt vier Ergebnisgrößen berechnet, die im Folgenden genannt sind:

- gesamte CO₂e-Emissionen (WtoW)², direkte CO₂e-Emissionen (TtoW)³, direkter Energieverbrauch (TtoW), gesamter Energieverbrauch (WtoW)

Diese vier Ergebnisse wurden in Übereinstimmung mit der Norm DIN EN 16258:2013-03 ermittelt. Um weitere Informationen über unberücksichtigte Prozesse, Leitlinien und allgemeine Grundsätze zu erhalten, ist diese Norm heranzuziehen. Wenn Sie diese Ergebnisse mit anderen Ergebnissen vergleichen wollen, die nach dieser Norm berechnet wurden, sind insbesondere die einzelnen angewendeten Verfahren zu beachten, insbesondere die Allokationsverfahren und die Datenquellen.

Aufgrund fehlender Entfernungs- und Mengenangaben zu den einzelnen Sendungen, wurde das Fahrzeug-Einsatzsystem (VOS) als Gesamtbetrieb des Fahrzeugbestandes der Spedition Schmelzer GmbH über die Dauer eines Jahres, für sämtliche durch diesen Fahrzeugbestand bewältigten Teilstrecken gebildet.⁴

Energie- und Treibhausgasbilanz vom 01.01.2018 bis 31.12.2018					
Bezeichnung	Kraftstoffverbrauch	Energieverbrauch		CO ₂ -Äquivalente	
Reporting nach DIN EN 16258:2013	absolut in L	absolut TtoW in GJ	absolut WtoW in GJ	absolut TtoW in t	absolut WtoW in t
	1.939.723	69.636,05	82.826,16	5.179,06	6.284,70

¹ WtoT = Well-to-Tank, d.h. indirekte Emissionen durch die Kraftstoffbereitstellung

² WtoW = Well-to-Wheel, d.h. direkte und indirekte Emissionen. Summe aus Tank-to-Wheel (TtoW) und Well-to-Tank (WtoT)

³ TtoW = Tank-to-Wheel, d.h. direkte Emissionen beim Fahrzeugbetrieb

⁴ Datengrundlage bilden die Auswertungen der Telematik-Lösung

Anlage 3: Fuhrpark

Zusammensetzung des Fuhrparks:

Datum	Anzahl der Fahrzeuge in Abhängigkeit zur Schadstoffklasse				
	≤ EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 5 EEV	EURO 6
31.12.2018	-	-	1	13	78

Anlage 4: Realisierte Maßnahmen

Bezeichnung	Umsetzung	Beschreibung
Telematiksysteme	ja	Sämtliche Zugmaschinen sind mit einer Telematik-Lösung ausgerüstet (on-Board oder mobile-Anbindung). Telematiksysteme werden effizient zur kontinuierlichen Verbesserung der Fahrleistung und zur Steuerung des Fuhrparks genutzt.
Fahrerwettbewerbe	ja	Fahrerwettbewerbe werden von der Spedition Schmelzer durchgeführt.
Entschleunigung	ja	Die Höchstgeschwindigkeit wurde im gesamten Fuhrpark auf 85 km/h begrenzt. Abweichungen werden über die Telematiklösung erfasst und ausgewertet.
ECO-Trainer	ja	Die Spedition Schmelzer verfügt über einen ECO-Trainer, der die Kraftstoffeffizienz der Fahrzeuge und den Fahrstil der Fahrer kontinuierlich beobachtet und Verbesserungsmöglichkeiten im persönlichen Gespräch mit dem Fahrer erörtert.
Fahrerschulungen	ja	Kraftstoffeffizientes Fahren wird bei der Spedition Schmelzer GmbH im Rahmen der Weiterbildung gem. BKRfQV geschult. Regelmäßige Fahrerschulungen werden vom ECO-Trainer der Spedition Schmelzer GmbH durchgeführt.
Fahrassistenzsysteme	ja	LKW-Neuanschaffungen verfügen über die neuesten Fahrassistenzsysteme (z.B. Cruise Control (Tempomat) mit ECO Funktion) und Kraftstoffpakete (z.B. automatische Motorabschaltung und Kraftstoff- und Ökonomieprogramm, lernfähig, mit GPS, zentraler Datenbank (I-See))

Anlage 5: Benchmark

1. Bewertungskriterien und Punkteverteilung

Das Benchmarking und die Bewertung wurden anhand der Feststellungen und Ergebnisse des Green Carrier sowie der im Rahmen des Green-Monitoring übermittelten Stammdaten vorgenommen. Hierbei wurden insgesamt vier Kategorien bewertet:

- A. Betriebsbezogene Merkmale
- B. Organisation und Management
- C. Fuhrpark
- D. Maßnahmen und Innovationsgrad

Eine Bewertung des spezifischen sowie absoluten Kraftstoffverbrauchs bzw. der CO_{2e}-Emissionen wurde **nicht vorgenommen**, da diese aufgrund der vielen externen Faktoren (z.B. Transportrouten, Sendungsstrukturen, Belieferungsgebiete, etc.) nicht transparent und fair beurteilt werden können.

2. Berechnung der Zwischenergebnisse

Das Verhältnis (in Prozent) der maximal zu erreichenden Punkte und der erreichten Punkte bildet das Zwischenergebnis für das jeweilige Bewertungskriterium.

3. Berechnung der Endergebnisse

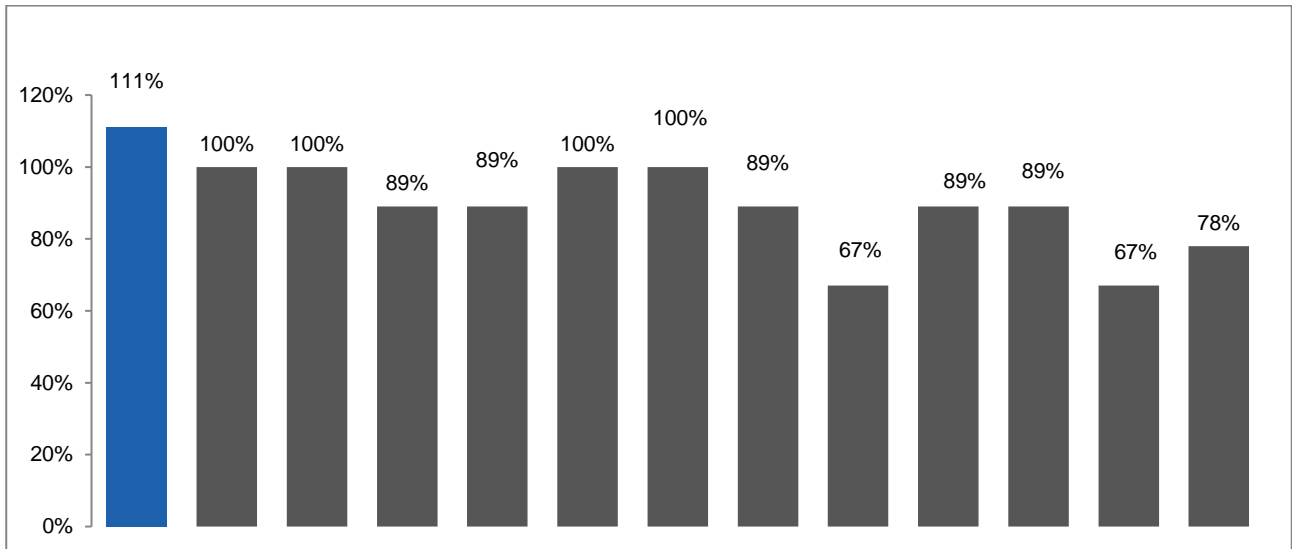
Das Endergebnis wurde anhand des Mittelwerts der Zwischenergebnisse (in Prozent) berechnet zu einer Kennziffer von A+ bis F zusammengefasst.

4. Ergebnisdarstellung

Die Ergebnisse werden in Form von Diagrammen dargestellt. Das von Ihnen erreichte Zwischen- und Endergebnis wurde farblich markiert.

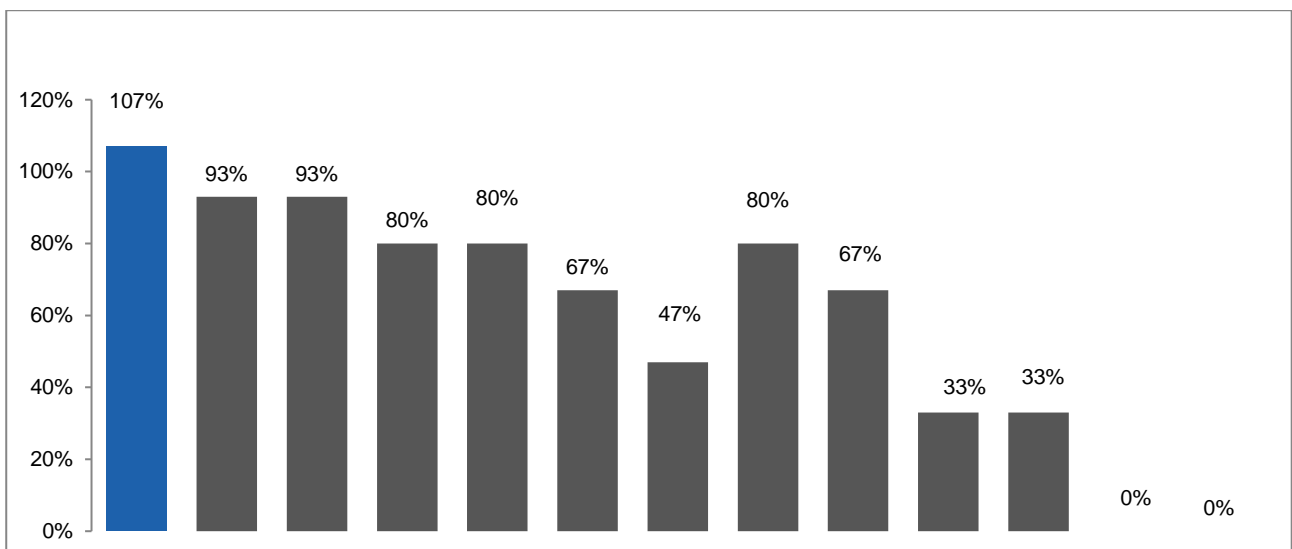
A. Betriebsbezogene Merkmale

Die betriebsbezogenen Merkmale der Fahrzeuge (Kraftstoffverbrauch, Entfernung und Transportmenge) wurden im Rahmen des Green Carriers einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Es wurde ein Zusatzpunkt vergeben, wenn Unternehmen in der Lage waren, die gefahrenen Leerkilometer auszuweisen.



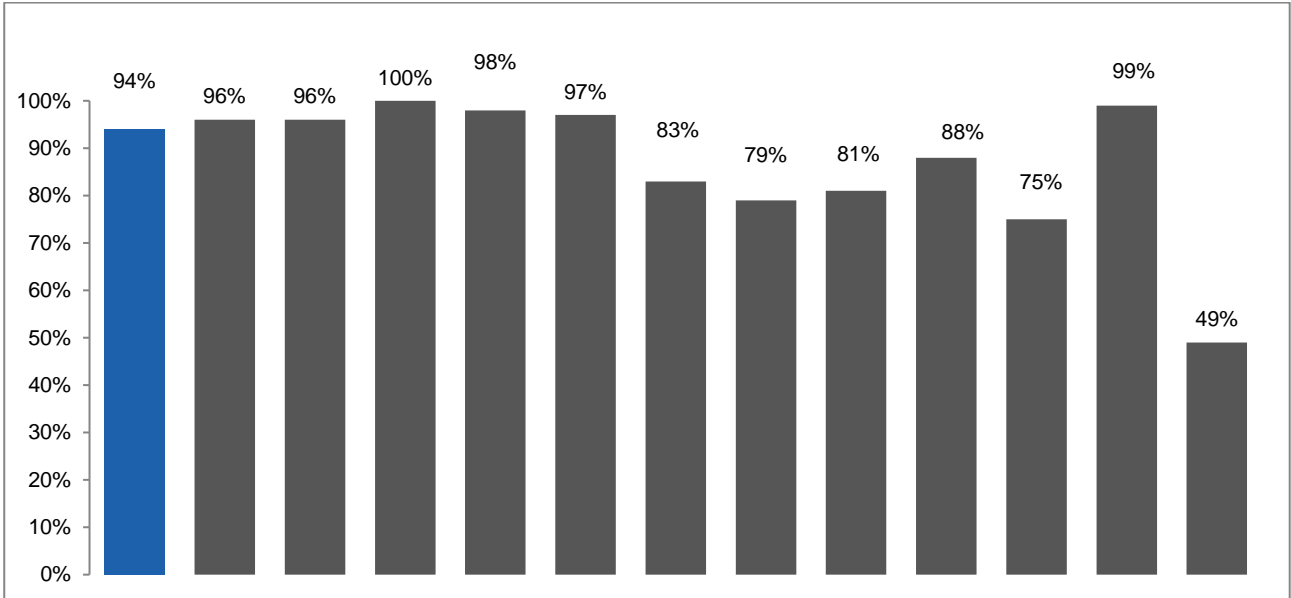
B. Organisation und Management

Die Kategorie "Organisation und Management" beinhaltet den Prüfzyklus der Kraftstoffverbräuche sowie die Reaktionszeit und Durchführung von Gegenmaßnahmen bei Abweichungen. Weitergehend wird überprüft ob das Controlling automatisiert, elektronisch oder händisch erfolgt und zum Zeitpunkt die Zahlen aktuell (+/- 1 Monat) vorgelegt werden konnten.



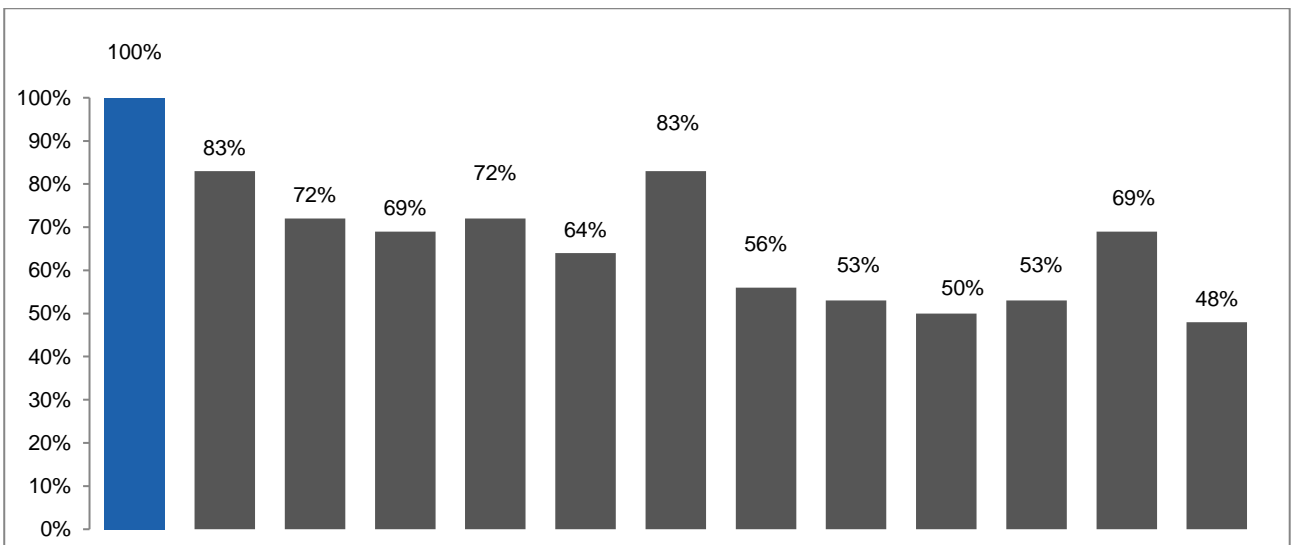
C. Fuhrpark

Die Effizienz des Fuhrparks wurde anhand der übermittelten Schadstoffklassen bewertet.



D. Maßnahmen und Innovationsgrad

Die Maßnahmen beinhalten die umgesetzten Maßnahmen, welche halbjährlich mit dem Green Monitoring Report erfasst werden. Sollten hierbei bestimmte Potentiale bei Unternehmen aufgrund von nachgewiesenen Praxistests oder vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht relevant sein, wird dieses Kriterium als nicht relevant bewertet und fließt nicht in die Bewertung mit ein. Unternehmen mit einem hohen Innovationsgrad können Zusatzpunkte erreichen, sodass ein Zwischenergebnis von über 100 Prozent realisiert werden kann. Ein hoher Innovationsgrad besteht, wenn ein Unternehmen eine Maßnahme zur Reduzierung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs umgesetzt hat, die bei mindestens 80 Prozent der teilnehmenden Unternehmen nicht realisiert wurde (z.B. Einführung einer Fahrerliga mit finanziellem Anreizsystem).



E. Überblick

