

## EDITORIAL

*Liebe LeserInnen!*

Wir freuen uns, Ihnen unsere neuesten Ergebnisse vorzustellen, die wir im Projekt **RECODRIVE** gewonnen haben.

Im Rahmen der EU Transportrichtlinien und –ziele, die durch öffentliche Dokumente wie Weiß- und Grünbücher - darunter auch das Kyoto Protokoll - definiert sind, sind weitere Prüfungen, Entwicklungen und Umsetzungen neuer Maßnahmen erforderlich, um eine höhere Energieeffizienz im Transportbereich zu erreichen.

Das ist die Rahmenbedingungen für das Projekt **RECODRIVE**, dessen vollständiger Titel wie folgt lautet:

“**R**ewarding and Recognition schemes for  
**E**nergy **C**onserving **D**RIVING,  
**V**ehicle procurement and maintenance”.

Das Projekt **RECODRIVE** übernimmt einige EU Richtlinien und Ziele, von nachhaltigem Flottenmanagement, über energieeffizientere Bauart, bis hin zu Betrieb und Wartung aller europäischen Transportsysteme.

Wir sind zuversichtlich, dass Sie daran interessiert sind, auf lange Sicht zumindest 10% Ihrer Treibstoffkostenrechnung einzusparen – spektakuläre erste Einsparungen können auch doppelt so hoch ausfallen. Wir laden Sie ein, unserem Beispiel zu folgen, indem Sie unsere Webseite zu besuchen und unsere regionalen Ansprechpartner zu kontaktieren.

Dieser Newsletter ist in 9 Sprachen erhältlich, gedruckt wie auch elektronisch, und er wird an über 3000 Empfänger gesandt.

Der **RECODRIVE** Newsletter wird – wie auch die Informationen auf der Webseite – alle 6 Monate aktualisiert.

RECODRIVE *Partner-Team*

Modelle zur Belohnung und Anerkennung sollen Ecodriving und Treibstoffersparnis fördern. Zwei Themen, die auf jeder Tagesordnung von nachhaltigem Flottenmanagement stehen sollten!

Das RECODRIVE Projekt wird die Einbindung von effizienten Lösungen für nachhaltiges Flottenmanagement unterstützen.

Ökonomische und ökologische Aspekte werden berücksichtigt.

Wir werden den Weg zu erfolgreicher, betriebswirtschaftlicher Kompetenz zeigen und Vorzeigebispiele präsentieren.

[www.recodrive.eu](http://www.recodrive.eu)

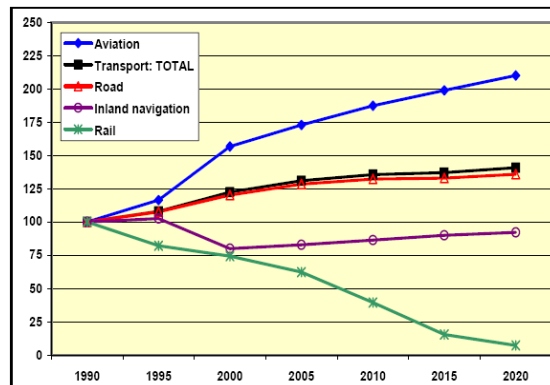
## Inhalt

EDITORIAL	- Seite 1
WEISSBUCH	- Seite 2
ERGEBNISSE	- Seite 3
NEUIGKEITEN	- Seite 6
PARTNERBESCHREIBUNGEN	- Seite 7
PARTNER	- Seite 8

# RECODRIVE Weißbuch

Gemäß der Mid-term Review des Transport Weißbuches der Europäischen Kommission ist es 'das Ziel einer nachhaltigen EU Transportrichtlinie, dass Transportsysteme den ökonomischen, sozialen und Umweltaforderungen der Gesellschaft gerecht werden', um Europäer sparsame und effektive Transportsysteme anzubieten, die:

- **die Umwelt schützen**, die Energiesicherheit gewährleisten
- **Neuerungen bringen**, auch durch die Steigerung der Effizienz und der Nachhaltigkeit des wachsenden Transportsektors.

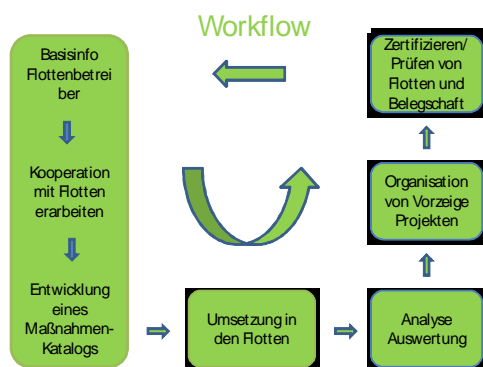


Die erwartete Entwicklung der CO<sub>2</sub> Emissionen, die dem Verkehr entstammen - unter allen anderen Schadstoffen – sollte Entscheidungsträger, aber auch allen Interessensvertreter und Bürger beunruhigen. (Quelle: PRIMES model)

Die RECODRIVE Partner sind sich völlig einig, dass Transport, Logistik und die steigende Nachfrage nach Mobilität eine Vielzahl von Konsequenzen, Problemen und Fragen mit sich bringen. Besonders im Flottenverkehr spielen Maßnahmen und Bestrebungen, die den genannten Problemen wie „Sicherheit und menschliche Faktoren bei Unfällen, Umwelt – Klimawechsel, globale Erwärmung, Luftqualität, Gesundheit, Ressourcenbewahrung, Lärmentwicklung, Wasser- und Bodenverschmutzung, Einsparungen –, lokale Beschäftigungsauswirkungen, u.ä.“ entgegenwirken, eine wichtige und wegbereitende Rolle für zukünftige Entscheidungen.

Die Erfahrung aus dem Flottenmanagement und Studien haben gezeigt, dass die Fahrzeugparameter kaum Auswirkungen auf den Treibstoffverbrauch haben; einen wesentlich größeren Einfluss haben Fahrverhalten, Fahrzeugbeschaffung und Wartung. Dieses Weißbuch stellt das RECODRIVE Projekt vor, welches eine nachhaltige Treibstoffeinsparung von 10 Prozent zum Ziel hat. Nachhaltigkeit kann nur erreicht werden, wenn die Bemühungen der Fahrer und der Mitarbeiter in der Flottenbeschaffung und Flottenwartung anerkannt und belohnt werden.

## So arbeitet RECODRIVE:



Der Kernteil des RECODRIVE Projekts ist die Erstellung und Durchführung einiger Maßnahmen in den Demonstrationsstädten, die Ideen ins Leben rufen sollen und diese mit der Realität konfrontieren.

Die Anerkennungs- und Belohnungssysteme werden auf zwei Ebenen angewendet, nicht nur für 'rote' Fahrer (wie in einigen Variablen definiert), sondern auch für das Flottenmanagement. Ziel ist es, jene Fahrer, die den neuen Fahrstil konsequent anwenden und Treibstoff einsparen, zu belohnen. Ebenso werden Anerkennungs- und Belohnungssysteme für das Wartungs- und Beschaffungspersonal entwickelt.

Das Projekt wird auch Unterstützung in der Erfolgsevaluierung Ihrer Maßnahmen anbieten, wie ökologisches Management etc. in Ihrer Flotte gewährleistet werden kann.

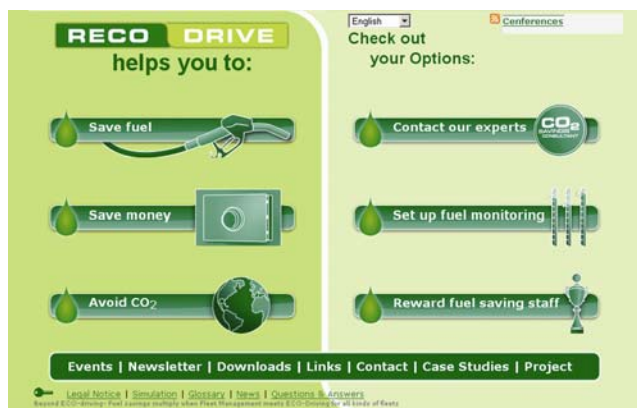
Die teilnehmenden Flotten sollen bei der Implementierung des RECODRIVE Projekts einige Vorteile, auf verschiedenen Ebenen, auflisten, die evaluiert und als übergreifende Empfehlungen formuliert werden:

- ❖ **Social Responsibility Premium:**  
Als geprüfte CO<sub>2</sub> – einsparende Flotte können Sie dieses Label Ihren Klienten gegenüber vermarkten
- ❖ **Treibstoffeinsparungen:**  
Wenn Sie die RECODRIVE Maßnahmen einhalten, werden steigende Treibstoffpreise Ihre Kosten weniger belasten als vorher
- ❖ **Weniger Auffahrunfälle:**  
Das Fahrertraining führt zu einem sichereren Fahrstil und damit zu weniger Unfällen
- ❖ **Höhere Produktivität:**  
Weniger Tankstops bedeuten weniger unproduktive Zeit



## RECODRIVE Ergebnisse

Das erste Arbeitsergebnis des RECODRIVE Projekts wird in Kürze als öffentliches Dokument auf der Webseite [www.recodrive.eu](http://www.recodrive.eu) erhältlich sein.



Dieses Dokument ist ein Bericht, der die Ergebnisse des Arbeitspakets 2 – „Analyse der Rahmenbedingungen“ beinhaltet.

Sein Inhalt, reich an Tabellen, Grafiken und Abbildungen auf 92 Seiten, wird den Demonstrationsstädten im Projekt helfen, ihre Aktivitäten zur Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen zu erfüllen.

Diese Ausgabe bietet Ihnen auf den folgenden Seiten die Schlussfolgerungen ihrer vier Aufgaben.

### Task 2.1 – Finanzielle und rechtliche Belange

Mobilität muss durch den Einsatz von Strategiehilfsmitteln von seinen negativen Begleiterscheinungen entkoppelt werden. Jede Art von Transport muss optimiert werden. Alle Verkehrsmittel müssen umweltfreundlich, sicher und energieeffizient werden. Im Straßenverkehr sind Energiesparungskonzepte und nachhaltiges Flottenmanagement unverzichtbar in der neuen europäischen Politik.

Heutzutage gibt es etliche Regeln/Bestimmungen, um ein nachhaltiges Flottenmanagement in einer Firma aufzubauen. Diese beinhalten Standardisierungen und Werkzeuge für Umweltmanagementsysteme (Environmental Management Systems – EMS), wie internationale ISO 9001 und ISO 14000 Standards, ebenso das EU Öko-Management und Prüfschema (Audit Scheme – EMAS).



In diesem Punkt erscheint RECODRIVE als innovatives Pionierprojekt durch die Einbindung von Ecodriving, Flottenmanagement und Logistiko Optimierung, ein Gebiet, mit dem sich nur wenige verwandte europäische Pilotprojekte beschäftigen.

Eine Analyse der rechtlichen Freiberegelungen und Barrieren für das RECODRIVE Projekt in verschiedenen europäischen Ländern zeigt, dass die Einführung einiger europäischer Direktiven darauf abzielte, die Treibhausgasemissionen sowie die Umweltauswirkungen des Verkehrs zu reduzieren und die Versorgungssicherheit zu erhöhen, indem die Verwendung von Biotreibstoffen oder anderen erneuerbaren Treibstoffen begünstigt worden ist oder Information über den Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub> Emissionen neuer Autos angeboten worden ist.

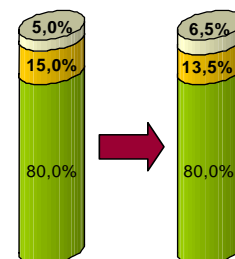
Andere nationale Richtlinien einhalten verschiedene Pläne für Energieeinsparungen und Reduzierungen von CO<sub>2</sub> Emissionen, verschiedene Fahrkurse, reduzierte Taxen und andere Anreize für umweltfreundliche Fahrzeuge, etc.

Kollektive Abkommen und wie sie in den Ländern umgesetzt werden sind für das RECODRIVE Projekt ebenfalls von Interesse. Diese kollektiven Abkommen definieren die Rechte der Fahrer und anderer Mitarbeiter, wie zum Beispiel Aspekte des Datenschutzes.

Den Ergebnissen dieser Aufgabe zu Folge machen für über die Hälfte der Organisationen aus RECODRIVE Ländern, die die Fragebögen beantwortet haben, die Treibstoffkosten über 15% aus. Für eine typische Flotte mit einem Treibstoffkostenanteil von 15% kann **bei einer Treibstoffeinsparung von 10%**, wie es die Zielsetzung des Projekts vorsieht, der **Nutzen 30% ausmachen**.

### 10% fuel savings can increase benefits in 30%

- Benefit
- Fuel costs
- Other costs



Dieser finanzielle Aspekt ist ein guter Grund, RECODRIVE Maßnahmen in europäische Flotten einzusetzen, da keiner von ihnen die Treibstoffkosten als unbedeutend erachtet, aber rechtliche Aspekte hinsichtlich Datenschutz werden berücksichtigt, da dies im Interesse der Firmen und Mitarbeiter ist.

Autor: Partner BESEL, Spanien

### Task 2.2 – Menschliche Faktoren

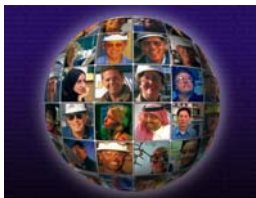
Belohnungssysteme basieren auf Motivationstheorien; es ist gut zu wissen, dass sich der Begriff 'Motivation' vom Lateinischen ableitet, vom Wort 'movere' - mit der Bedeutung, etwas zu bewegen, hinsichtlich Kapazitäten und Aktionszwang.

In diesem Kapitel werden Schemata in verschiedenen nationalen Zusammenhängen und Kulturen behandelt, zusammengefasst in 10 Geboten, die unten angeführt sind, um gute Motivationspraxis, Anerkennungs- und Belohnungssysteme aufzuzeigen.

10

## GEBOTE

1. Motivationstheorien zeigen deutlich, dass **Einbindung** einen wesentlichen Erfolgsfaktor darstellt. Dieser Prozess sollte sowohl von oben nach unten als auch umgekehrt ablaufen. Es ist einerseits wichtig, Mitarbeiter in einem frühen Stadium zu involvieren, andererseits muss das Belohnungsschema in das Firmenmanagement eingebaut werden (z.B. durch strategische Planung)
2. Über die Unterscheidung zwischen von **Motivation von außen und Eigenmotivation** sollte nachgedacht werden. Äußere *Motivatoren* können gewaltige Auswirkungen haben, sind aber nicht zwingend von Dauer. Eigenmotivation hingegen hat zumeist tiefere und anhaltende Auswirkungen, weil sie nicht aufgezwungen wird. Zur Außenmotivation gehören z.B. finanzielle Belohnungen. Innere Belohnungen wirken sich positiv auf die Person selbst aus, dazu gehören *Befriedigung* und *Bestätigung*.
3. Es gibt kein allgemeingültiges Belohnungsschema. Deshalb muss das Problem spezifiziert werden, und es muss ein beiderseitiges Problemverständnis gegeben sein. Armstrong (2007) bezeichnet dies als *kontextabhängig und kulturangepasst*. Die Gestaltung der Belohnungsprozesse sollte von den Zusammenhängen bestimmt werden. "Die passende Methode ist wichtiger als die beste Methode." *Eine Belohnung als solche muss durchdacht sein*, wenn sie Auswirkungen zeigen soll. Und die Tatsache, ob eine Belohnung ausgereift ist oder nicht, hängt natürlich von den Zusammenhängen ab.
4. Seien Sie gefasst auf **Umsetzungsprobleme!** Wenngleich die Literatur behauptet, dass beitragsbasierende Belohnungen wünschenswert sind, so muss deren Umsetzung nach einer sorgfältigen Betrachtung der Ausgangsbedingungen erfolgen. Achten Sie auf Konsequenz, wenn Sie Gerechtigkeit und Aufwand gegeneinander abwägen; Kosten, permanente Anpassung und Änderungen.
5. Die Anerkennungs- und Belohnungsschemata müssen **die kulturellen Unterschiede**, die Geert Hofstede herausgefunden hat, berücksichtigen. Das betrifft besonders die Hinweise auf Einsilbigkeit und die Vermeidung von Verunsicherung.



ohnungsprozess sollte beides beinhalten, **Verteilungsgerechtigkeit, wie auch Verfahrensgerechtigkeit** (Armstrong 2007). Die Verteilungsgerechtigkeit bezieht sich darauf, *wie* Belohnungen Leuten angeboten werden, wohingegen die Verfahrensgerechtigkeit sich damit befasst, auf welche Arten betriebliche Entscheidungen getroffen werden und Belohnungsstrategien umgesetzt werden; z.B., ob sie dem Sichtwinkel der Mitarbeiter gerecht werden.



7. Der Belohnungsprozess sollte sich **durch Fairness, Beständigkeit und Transparent** auszeichnen (Armstrong 2007). Fairness bedeutet, dass die Leute adäquat verglichen mit anderen in der Firma belohnt werden; Beständigkeit setzt voraus, dass Entscheidungen nicht willkürlich wechseln; Transparenz besteht, wenn die Leute verstehen, wie die Belohnungsprozesse ablaufen und wie sie von ihnen beeinflusst werden.
8. Seien Sie sich der **Charakteristiken der Maßnahmen** bewusst. Wenn die Maßnahme eine nahe und vertrauliche Koordination mit anderen erfordert, ist ein geringer Belohnungsunterschied zu bevorzugen. Wenn die Maßnahmen keine Koordination und Kooperation erfordern, können hohe Belohnungsunterschiede zu bevorzugen sein (Kaufmann & Kaufmann 1998).
9. **Nicht-finanzielle Belohnungen** können nur schwer bewertet werden. Da besteht auch ein beachtliches Problem hinsichtlich der Besteuerung – diese variiert von Land zu Land.
10. Die Ergebnisse einer früheren Studie haben gezeigt, dass **ökonomische Belohnungen für RECODRIVE Organisationen als am besten geeignet gelten**. Allerdings zeigt sich eine klare Tendenz, dass Bonus-Systeme *geeigneter* sind als erfolgsbezogene Löhne.



**Autor dieser Maßnahme ist der Partner WNRI, Norwegen**

## RECODRIVE Ergebnisse

### Task 2.3 – Qualitätsmanagementschemata

In diesem Kapitel finden Sie einige Betrachtungen der Qualitätsmanagementschemata, die unten kurz dargestellt werden.

In den letzten Jahren realisieren und zertifizieren immer mehr Firmen verschiedene Qualitätsmanagement-schemata (Qualitätsmanagement, Umweltmanagement etc.) angetrieben von mehreren Gründen, darunter:

- bessere interne und externe Kontrolle
- rechtliche Verpflichtung
- Kundennachfrage
- geringere Haftung und Kosten
- verbessertes öffentliches Image, dadurch gesteigertes Kundenvertrauen, etc.

Eine Übereinstimmung zwischen ISO 9001 und ISO 14001 Standard soll dem Entwurf solcher Schemata helfen, mit internationalen Standards durchgängig kompatibel zu sein. Unter ihren Bestimmungen als relevante Hauptthemen für RECODRIVE:

- ❖ Flottenmanagement
- ❖ Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen
- ❖ Mitarbeiterschulung
- ❖ Fahrzeugwartung
- ❖ Fahrzeug- und Ersatzteilbeschaffung
- ❖ Anerkennungs- und Belohnungsschemata
- ❖ Maßmethoden und Messeinrichtungen

Die Bedeutung der Transportmittelbeschaffung und des Arbeitsablaufs ist weiterhin beschrieben, beginnend mit einer Bedarfsanalyse und einer nachfolgenden technischen Studie, die sie testet und bestimmt.

Fahrzeugwartung innerhalb eines Lebenszyklus - einschließlich technischer Inspektionen - und andere Nachrüstanpassungen müssen in solche Schemata aufgenommen werden.

Die Personalbeschaffung aller Mitarbeiterkategorien (Fahrer und aller Manager) ist ebenso von äußerster Bedeutung. Sowohl interne, als auch externe Schulungen sollen beobachtet und - basierend auf speziellen Kriterien - ausgewertet werden, um die Ergebnisse zu vergleichen.



**Autor dieser Maßnahme ist der Partner IDEC, Griechenland**

### Task 2.4 – Auswirkungen von On-board Geräten auf die Treibstoffeinsparung

Dieses Kapitel bietet eine lange Liste von auf dem Markt erhältlichen Vorrichtungen und welche Besonderheiten sie bieten. Sie sind sowohl für Projektpartner, als auch für jeden anderen Interessensvertreter, der an RECODRIVE beteiligt ist, erhältlich. Während dem Entscheidungsprozess für die eine oder andere Vorrichtung, die in Pilotaktionen getestet werden, sollten zwei Aspekte berücksichtigt werden:

- Faktor Mensch
- Technische Vorrichtungen

Beide haben in den meisten Fällen direkten und korrelierenden Einfluss auf den Treibstoffverbrauch.

Eine Bewertung der am Markt erhältlichen Instrumente führte zu einer offenen Liste von zumindest 14 Anbietern.



Um die Fahrereffizienz hinsichtlich Treibstoffverbrauch und Effektivität zu verbessern, tauchen einige Fragen auf:

- a. welche Driver Assistant Systems (DAS) gibt es derzeit
- b. welche Art von Vorrichtungen an Bord gibt es derzeit
- c. welche Besonderheiten werden von jeder einzelnen Vorrichtung unterstützt
- d. welche Technologie zeichnet sich in diesem Sektor ab
- e. welches sind die erwarteten Ergebnisse der Vorrichtungen in Hinblick auf Treibstoffeinsparung, auf welche die Projektemperten einige Antworten geben werden.

Ein zusätzlicher Beitrag für das Verständnis der Grundlage der Schnittstelle Mensch/Fahrzeug wird von den RECODRIVE Pilottests erwartet.

Allerdings gibt es neben diesen Vorrichtungen an Bord noch einige andere Wege, die in diesem Projekt als effiziente Unterstützungsmaßnahmen zur Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub> Emissionen betrachtet werden, darunter:

- Mechanismen der Preisgestaltung
- Den Einfluss der Verkehrsstaus und die Existenz einer automatischen Fahrzeuglokalisierung ((GPRS/GPS Überprüfung)
- Fahralternativen (Routen- und Reisezeit-optimierung, etc.)

Eine Liste von Belohnungsschemata, die den verschiedenen Flottentypen gerecht werden, finden Sie am Ende dieses Kapitels. Allerdings gibt es die ideale bordseitige Lösung, die alle Fähigkeiten vereint, noch nicht.

**Autor dieser Maßnahme ist der Partner BEMAG, Österreich**

## NEWS

**Die neuen Actros LKWs** von Mercedes-Benz haben neulich unter Beweis gestellt, dass sie Meister hinsichtlich Treibstoff- und CO<sub>2</sub> Emissions-Einsparungen mit nur 20.5g/tkm sind. Dieses Ergebnis wurde in den Tests im Gebiet um Nardo, in Süditalien, aufgezeichnet, wo sie auf 12.728 km einen durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von 19,441 Liter/100 km verzeichneten. Mit diesem Ergebnis wurde der am Markt unter dem Namen Actros 3 bekannte Transporter von Vertretern des Guinness Buchs als ökonomischster LKW in der 40 Tonnen Kategorie anerkannt. Es wurden Tests mit einer Beladung von 25 Tonnen und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 80 km/h durchgeführt, was dem Idealverkehr entspricht. Dem Verband Deutscher Automobilhersteller (VDA) zufolge schwankt die Leistung unter realen Verkehrsbedingungen beträchtlich:

- o Der Treibstoffverbrauch steigt um das Dreifache, wenn LKWs gezwungen sind, jeden Kilometer zweimal anzuhalten, anstatt konstant mit 50 km/h zu fahren
- o Die aerodynamische Form des Fahrzeugs einschließlich einem Anhänger von 40 Tonnen – ebenso von größter Bedeutung – verursacht einen Anstieg im Treibstoffverbrauch von 10%
- o Eine potenzielle Treibstoffeinsparung von 10% kann durch die Verwendung entsprechender Reifen erreicht werden, wenn der Reifendruck ständig kontrolliert wird
- o Ein zurückhaltender Fahrstil kann eine Treibstoffeinsparung von 10 bis 12% bewirken, das bedeutet eine jährliche Einsparung von 5.000 bis 6.000 Euro pro LKW.

Dieser Test zeigte unter optimalen Bedingungen, dass die Fahrzeugtechnologie 60% des Gesamttreibstoffverbrauchs bestimmt - bei einem LKW mit einem 40 Tonnen Anhänger. Die anderen 40% werden von der Verkehrslage, den Straßenverhältnissen, der Fahrzeugbeschaffenheit und der Wartung beeinflusst.

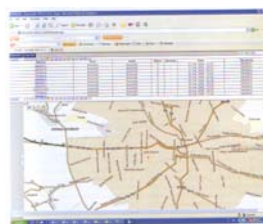
Wenn man bedenkt, dass 30% der gesamten Betriebskosten einer Flotte Treibstoffkosten sind, ist es nahe liegend, dass jede Maßnahme, die sich positiv auf den Treibstoffverbrauch auswirkt, willkommen ist.



Da externe Faktoren (z.B. Wetter- und Straßenverhältnisse) weder von den Fahrern, noch von den Transportfirmen kontrolliert werden können, müssen interne Faktoren fortwährend sowohl von Fahrzeugherstellern, als auch Transportunternehmen neu überdacht werden. Das Fahrverhalten wird zweifellos von bordseitigen Gegebenheiten des jeweiligen Fahrzeugtyps beeinflusst.

**GPS Fahrzeugüberwachungssysteme** werden von der SAS Gruppe für große Flotten angeboten. Seit 2002 am Markt vertreten, ist sie nun Marktführer - in Konkurrenz mit ungarischen, italienischen und englischen Experten – und weitet ihr Einflussgebiet auf europäischer Ebene aus. Pilotland ist die Slowakei, gefolgt von Deutschland, Spanien, Kroatien, Österreich, Serbien, möglicherweise Frankreich und Rumänien.

Die von der SAS Gruppe angebotene Software bietet, 24 Stunden pro Tag, sehr genaue Daten auf GPS Ebene als auch bordseitig, sie registriert 1%ige Abweichungen – im Vergleich zu 3% anderer Anbieter.



Hinsichtlich Kosteneinsparung durch die Verwendung von GPS Systemen gibt es zwei Arten, die Kosten zu reduzieren:

- o Direkte Erfassung der Fahrzeugposition, um die Kosten privater Wege zu vermeiden und jene, die durch fehlende Produktivität eines Angestellten verursacht wird, der seine geplante Strecke nicht einhält.
- o Indirekte Kosten, wie Treibstoffkosten, die von den Firmen mit Hilfe eines guten Managements um 10 bis 12% gesenkt werden könnten. Durch die Investition in GPS Systeme, könnten Bauunternehmen und solche mit Industrieprofil in wenigen Tagen 50% der Betriebskosten einsparen.

**Quelle: TIR Magazin, monatliche Veröffentlichung, Juli 2008**

*Technologie ist entscheidend für die Schienenzukunft* war eine der Hauptaussagen der World Congress of Railway Research (WCRR), die 2008 in Seoul, Korea, abgehalten wurde. Hier sind einige Bemerkungen von Sprechern auf der Konferenz:

- Hochgeschwindigkeitszüge sind ein guter Weg zur Reduzierung von CO<sub>2</sub> Emissionen, weil es eine Möglichkeit ist, Leute zu einem Wechsel auf die Schiene zu bewegen (von Luft bzw. Straße), weil das Angebot schneller, zuverlässiger und komfortabler geworden ist. Es ist ein wichtiger Grund, Eisenbahnen zur Vernetzung zu bewegen, weil die Schiene erneuerbare Energiequellen relativ einfach nutzen kann, und elektrische Züge von jeder vorhandenen Energieart angetrieben werden können.
- Leichtere Züge, die weniger Energie verbrauchen; sollten produziert werden; das wäre wie Goldstaub in der Zukunft; zudem bedeuten leichtere Züge weniger Verschleiß. Die Preisdifferenz, einen Zug zu entwerfen, der nicht für die Infrastruktur geeignet ist, für die er bestimmt ist, ist zehnmal so hoch, weil dadurch ein Wartungsaufwand entsteht, der nicht notwendig wäre.

Mr. Luc Aladiere, International Union of Railways (UIC), betonte, dass *'wir in der Vergangenheit gewartet haben, bis die Politiker etwas unternommen haben. Jetzt müssen wir zuerst Vorschläge bringen und dann die Politiker und Investoren überzeugen, sie umzusetzen'*.

**Quelle: International Railway Journal, IRJ, Magazine, Juli 2008, Band 48, 7. Auflage, [www.railjournal.com](http://www.railjournal.com)**



Eine weltweite TV Kampagne über öffentlichen Verkehr und Klimawandel wurde von UITP (International Association of Public Transport) und UNEP (United Nations Environment Program) im Juni 2008 beim Europaparlament in Brüssel, Belgien, gestartet. Die 'CARE Awards' wurden zum ersten Mal heuer von EACA vorgestellt, um die erfolgreichsten und kreativsten Marketingkampagnen hervorzuheben und die hervorragende Leistung anzuerkennen, Leuten Sicherheit, Ressourcen und Umwelt näher zu bringen.

Die Anzeige mit dem Titel 'The voice of reason (Aged 6)' ist abrufbar auf [www.uitp.com](http://www.uitp.com) – unentgeltlich, zur lokalen Adaption und zum Einsatz.

**Quelle: [www.uitp.com](http://www.uitp.com)**

## Partnerbeschreibung

## IVECOL CONSULTING - Bulgarien



**IVECOL-CONSULT Ltd.**  
Ovcha Kupel 2, Sofia, Bulgaria  
Contact person:  
Mr. Ivan Ivanov  
Tel.: + 35 929 652 043  
e-mail: [ivec@tu-sofia.bg](mailto:ivec@tu-sofia.bg)

“IVECOL-CONSULT” Ltd. ist eine private Beratungsfirma, eingetragen im Stadtgericht von Sofia, und ist Nachfolger von IVECOL Co. – eine private Beratungsfirma, 1991 gegründet und spezialisiert auf Umwelt und Sicherheit in Bezug auf Energie, Transport und Industrie.

“IVECOL-CONSULT” Ltd (und davor IVECOL Co.) wurde von dem heutigen Geschäftsführer und Eigentümer Dr. Ivan Ivanov gegründet. Gleichzeitig ist Dr. Ivanov Außerordentlicher Professor und Leiter des Safety and Environmental Engineering Laboratory (SEEL) an der Technischen Universität in Sofia. Dr. Ivan Ivanov ist eingetragener Experte und Teamleiter des „Environmental Impact Assessment“ des bulgarischen Ministeriums für Umwelt und Wasser.

IVECOLs wurde als Beratungsfirma für Umweltprobleme bei PHARE und TACIS in das Zentralberatungsregister (Central Consultancy Register (CCR) der Europäischen Kommission eingetragen - No.C.C.R.: BUL-20771.

IVECOLs Hauptaktivitäten sind in folgenden Gebieten zu finden: Umweltauswirkungsstudien und -berichte, Industrie- und Transportemissionen, Luftgütekontrolle, Luftverschmutzungsreduzierung, Energiesektor, RES Analysen und Entwicklung, alternative Treibstoffe, Bio-Energie, Sicherheit und Risikobewertung, Überwachung und Programme.

IVECOL hat in Bulgarien über 50 Projekte in den Bereichen Umwelt und Sicherheit, im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und Wasser, des Ministeriums für Energie und Energieressourcen, der National Electrical Company, des Ministeriums für Regionalentwicklung und Öffentlichkeitsarbeit, Stadtverwaltungen, Industriegesellschaften und ausländischer Firmen abgewickelt.

In den Projekten hat IVECOL Kontakte und Kooperationen mit Flotten, speziell mit SAEB - Society of Automotive Engineers in Bulgaria – geknüpft.

SAEB arbeitet in WP4 für IVECOL als Subauftragnehmer.

**SAEB, Bulgarien**

Die “Society of Automotive Engineers in Bulgaria” (SAEB) wurde 1996 gegründet, mit eingetragenem Firmensitz in 108 Rakovski Street, 1000 Sofia, BULGARIEN. Seit 1999 ist SAEB Mitglied der „International Federation of Automotive Engineering Societies“ (FISITA). Präsident von SAEB ist Dr. Stefan Kerekov und Vizepräsident ist Prof. Kiril Barzev von der Universität Ruse.

SAEB hat rund 150 Mitglieder – Wissenschaftler, Universitätsprofessoren, Forscher und hochrangige Experten als physische Personen, sowie Automobil- und Transportfirmen und andere juristische Einheiten, Nachfolger des vormals großen Staates und kommunale Automobilunternehmen für den öffentlichen Transport, Taxidienste und Straßengüterverkehr.

SAEB hat Zweigstellen in den Städten Ruse und Vratza, in Bezirkszentren und anderen regionalen Zentren des Landes – in den Städten Plovdiv, Plovdiv, Pleven, Vidin, Silistra, Veliko Tarnovo, Targovishte, Karlovo, Panagyurishte, Pernik, Blagoevgrad, Haskovo, Kardjali, Stara Zagora, Dobrich, etc. Unter dererzeitigen Mitgliedern von SAEB befinden sich “Autobus transports” Ltd. – Stara Zagora; “Traveller’s transport” Ltd. – Shoumen, “Trakia Bus” – Haskovo, “Traveller’s transport” Ltd. – Pernik, “Traveller’s transport” Ltd. –

Silistra, “Autotrans” – Panagyurishte, “Automotive transports” – Vratza, “ Society of the carters” by the Municipality of Karlovo, etc. SAEB fördert den Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern und bestärkt sie in ihrem fachlichen und kreativen Prozess durch die Verbreitung von europäischen und weltweiten Standards und Vorschriften im Automobilbereich; Teilnahme an der Realisierung und Umsetzung wissenschaftlicher und angewandter Projekte in Zusammenhang mit Automobilbelangen; Organisation von Konferenzen, Symposien, Diskussionen und ähnlichen Aktivitäten, um das Wissen der Diplomingenieure auf dem Laufenden zu halten und zur Schaffung von wissenschaftlichen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen, um die bulgarische Gesetzgebung mit jener der Europäischen Union in Einklang zu bringen.

## Partnerbeschreibung

## FleetCompany - Deutschland



**FleetCompany GmbH**  
Raiffeisenallee 14, München, Germany  
Contact person:  
Mr. Roland Vogt  
Tel.: + 49 896 389 8217  
e-mail: [roland.vogt@fleetcompany.com](mailto:roland.vogt@fleetcompany.com)

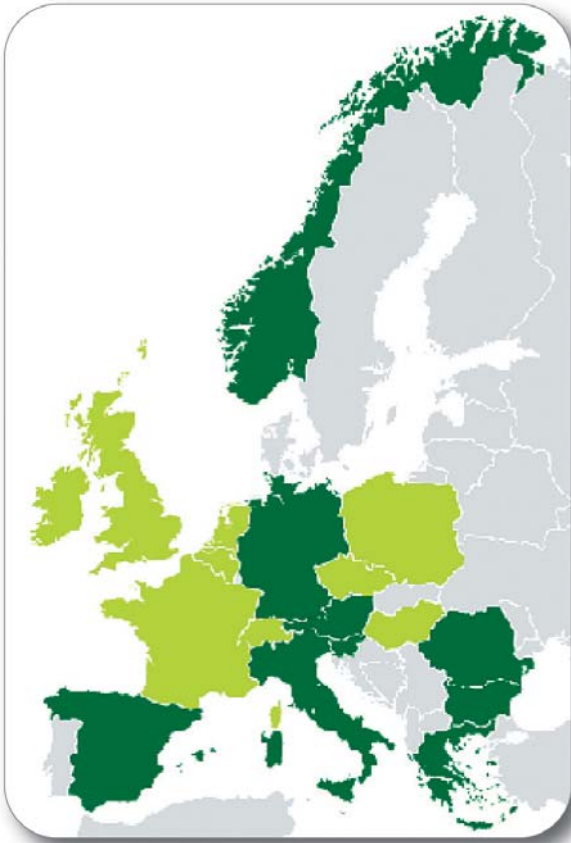
FleetCompany GmbH, beheimatet in Oberhaching in der Nähe von München, wurde 1999 gegründet, bringt das technische Know-how des TÜV Süddeutschland und die jahrzehntelange Erfahrung im Flottenmarkt der ASL Part of GE Capital Solutions ein.

Die FleetCompany berät in allen wirtschaftlichen und technischen Belangen in Verbindung mit Auto- und LKW-Flotten und bietet Bestleistungen für effizientes, kostengünstiges und zukunftsorientiertes Flottenmanagement an. Die FleetCompany arbeitet im starken Verbund der EUROPEAN fleet alliance (EFA). Die FleetCompany bietet Expertenwissen und innovative Werkzeuge, die helfen, das Management einer Fahrzeugflotte transparenter, effizienter und, vor allem, kosteneffizienter zu gestalten.

Die **FleetCompany managt** innerhalb Deutschlands **um die 26.000 Fahrzeuge** von über 100 Gesellschaften: Autos, leichte Nutzfahrzeuge und LKWs. Daneben bietet die FleetCompany umfangreiche Beratungsdienste, um Gesellschaften ihr Know-how für innovative, moderne und effizientes Flottenmanagement näherzubringen. Management-dienste umfassen Fahrzeugbeschaffung, Wartungsmanagement, Unfallmanagement, technische und Beratung sowie detaillierte Berichtswerkzeuge.

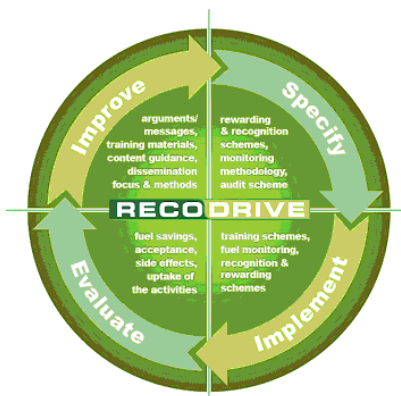
Fleet Company ist Mitglied in der europäischen Flottenunion, die aus 12 unabhängigen Leasing- und Flottenmanagementbetrieben Europas besteht und eine führende Position in ihren Märkten innehat. Geografisch abgedeckt sind derzeit: Österreich, Belgien, Frankreich, Deutschland, Irland, Italien, Niederlande, Polen, Russland, Spanien und die Schweiz; Großbritannien, Ungarn und Rumänien sind gerade im Begriff, beizutreten.

PARTNER

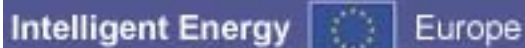


BEWERTUNGSTEAM

- Österreich, FGM AMOR
- Norwegen, WNRI



Dieses Projekt wird kofinanziert von



Die Verantwortung für den Inhalt liegt ausschließlich bei den Autoren.



Österreich, Graz



Österreich, Innsbruck



Bulgarien, Sofia



Deutschland, München



Griechenland, Piraeus



TRT TRASPORTI E TERRITORIO SRL

Italien, Mailand



Norwegen, Sogndal



Rumänien, Bukarest



Slowenien, Marburg



Spanien, Madrid

EDITOR

URTP  
 Uniunea Romana de Transport Public  
 Romanian Union of Public Transport

Newsletter Kontaktperson:  
 Doina Anastase [doina.anastase@urtp.ro](mailto:doina.anastase@urtp.ro)