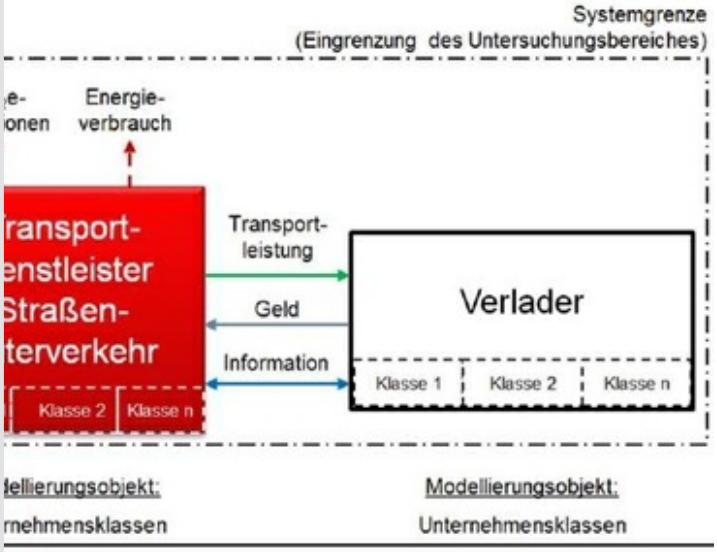
r die vier genannten Varianten eines Lenkungsinstruments eine
Aussagen über die zukünftig möglichen Auswirkungen auf typische
und die CO2e-Emissionen des Straßengüterverkehrs treffen zu

, das den realen Untersuchungsbereich auf relevante Teilsysteme
ebildet und sind über verschiedenartige Stoff-, Geld- und
elle Gesamtmodell des Untersuchungsbereichs wird in der
n des Straßengüterverkehrs abstrahiert, indem nur die drei beteiligte
portdienstleistungen (Kraftstofflieferanten, Transportdienstleister und



l insbesondere die Absatzmenge einer Kraftstoffsorte im
bestimmt werden. Ein wesentlicher Einflussfaktor für den
nstleister, die sich im Einzelnen anhand des Fahrzeugbestands je
e Fahrzeug und der Gesamtfahrleistung je Fahrzeuge ergibt. Daneb
nenge aus. Zwischen diesen Einflussfaktoren und den resultierenden
sogenannte Informationsrückkopplungen, die zu einer dynamischen
en. An der Kraftstoffbereitstellungskette sind zudem die Teilmodelle
ormationsflüsse angeschlossen, um insbesondere den Kraftstoffprei

zu den anderen Teilmodellen möglichst realitätsnah und detailliert
rund der großen Anzahl von Unternehmen im deutschen
omogene Unternehmensklassen erfolgen. Die Klassifikation orientie
mensstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr, sofern die
en werden auch die Nutzfahrzeuge des deutschen

ie Klassifikation soll der Fahrzeugschichtung des Handbuchs
ntsprechen, um somit diese umfangreiche Datenbasis nutzen zu
zlich ein untergeordnetes physikbasiertes Kraftstoffverbrauchsmodel
erungsgrades und Umfangs als ein eigenständiges Simulationsmode
erbrauch für eine Fahrzeugklasse innerhalb einer
es Wertes erfolgt aufgrund der Umsetzung einer
erbrauchssparendes Fahrverhalten), falls beispielsweise der
ahme wirtschaftlich lohnt. Der neue Wert für den durchschnittlichen
e Teilmodell Transportdienstleister übertragen.

ienstleistung ab. Darin wird die Nachfrage in Form von
Deutschland auf Basis von verfügbaren Statistiken generiert. Die
entspricht dem Markt für Transportdienstleistungen. In Abhängigkeit
portkapazität wird die Ausführung der Transportaufträge durch einen
ie Verladerbranchen werden analog zu den TDL-Unternehmen in
m den Modellierungsaufwand angemessen zu begrenzen. Die
arkt über die Preiselastizitäten von Angebot und Nachfrage
rkehr gebräuchliche Preisgleitklausel zur Überwälzung von volatilen
pater - bei der Berechnung der Transportpreise berücksichtigt.

Institutsleitung ▶

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Zadek

Institut für Logistik und Materialflusstechnik (ILM)
Lehrstuhl für Logistik
Gebäude 10, Raum 253, Universitätsplatz 2, 39106 Magdeburg

zadek@ovgu.de
Homepage

Sekretariat ▶