

In dieser Ausgabe: Mit dabei bei einer Lkw-Großkontrolle

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, VERKEHR UND MANAGEMENT

NR. 22 • 13. OKTOBER 2006

www.transaktuell.de

6035 EURO 2,90

Interview: Der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) feiert am 19. Oktober seinen 60. Geburtstag. Präsident Wormser und Hauptgeschäftsführer Lechner nennen Aufgaben für die Zukunft. **Seite 3**



Schiene: Stellen sich die Eisenbahnen stärker international auf, dürfen sie sich in Zukunft über gute Geschäfte freuen. Das Beratungsunternehmen Mercer sieht in einer Studie gute Perspektiven und Zuwächse für die Güterbahnen. **Seite 11**



Test: Der Verteiler-Lkw Atego 818 L leistet im Alltag gute Dienste. Doch bringt der 177 starke Vierzylinder mit dem kleinem Fahrerhaus mit 5.250 Kilogramm viel Gewicht auf die Waage. **Seite 17**



ÜBERNAHME-POKER

VW setzt MAN unter Druck

Der MAN-Konzern will unter der Bedingung, dass der angestoßene Prozess eines Zusammenschlusses fortgesetzt wird, sein Übernahme-Angebot für den schwedischen Nutzfahrzeughersteller Scania zurückziehen. Das erklärte das Unternehmen auf Anfrage von *trans aktuell*. Alternativen zur ursprünglichen Offerte von 9,6 Milliarden Euro gab MAN noch nicht bekannt. Es hieß lediglich, dass verschiedene Modelle möglich seien. Volkswagen-Chef Bernd Pischetsrieder forderte unterdessen nach Medienberichten eine einvernehmliche Lösung innerhalb von vier Wochen. Nach eigenen Aussagen begrüßen die Münchner die Forderung des VW-Chefs. Sollten die beiden Unternehmen in dieser Zeit keine Einigung erzielen, sieht Pischetsrieder keine andere Möglichkeit als eine feindliche Übernahme. Er sagte jedoch nicht, wer der Übernommene sein könnte. Volkswagen hatte vergangene Woche einen Anteil von 15,06 Prozent an der MAN AG erworben. Zugleich sind die Wolfsburger mit 34 Prozent größter Anteilseigner von Scania.

Es gebe keine Zweifel am stetig wachsenden Güterverkehr auf der Straße, erklärte Prof. Dr. Bernd Gottschalk, Präsident der Verbände der Automobilindustrie (VDA), auf einer Veranstaltung im schwäbischen Münsingen am Montag. Es müssten also Verkehrskonzepte gefunden werden, um das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen, sagte Gottschalk. Der Euro-Combi sei der Beitrag der Automobilindustrie hierzu.

Gleichzeitig betonte Gottschalk, dass dieses Konzept ausschließlich für den Fernverkehr gedacht sei. Der Euro-Combi stehe zudem nicht in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern. Auch wolle der VDA keine Tatsachen schaffen, sondern sachlich, kompetent, aber auch kontrovers über das Konzept diskutieren.

Laut Gottschalk ist der Euro-Combi eine sorgsam durchdachte Lösung. Der VDA habe sich das Lastenheft nicht leicht gemacht. Neben hohen technischen Anforderungen an Fahrwerk und Sicherheit sowie die Ausbildung der Fahrer bekennt sich der Verband darin dazu, einen breiten gesellschaftlichen Konsens anzustreben. Daher hatte der VDA seine beiden auf der IAA Nutzfahrzeuge vorgestellten Konzepte, den volumenoptimierten 48-Tonner sowie den bis 60 Tonnen schweren Nutzlaster, für Testfahrten mitgebracht. Zudem demonstrierten Testfahrer, dass die 25,25 Meter langen Fahrzeuge auch Kreisverkehre und Autobahnauffahrten meistern.

Die Vertreter des Transportgewerbes und der Transportverbände sowie Politiker und Repräsentanten der Pkw-Lobby machten von dem Angebot reichlich Gebrauch und zeigten sich gegenüber *trans aktuell* begeistert. »Am liebsten würde ich gleich zwei bestellen«, erklärte Spediteur Rainer Fischer. Auch Fritz Großart, Fuhrparkleiter beim Logistikpapstar, würde gerne sofort Euro-Combis auf die Straße schicken.

»Beide Fahrzeuge fahren sich genauso leicht wie ein herkömmlicher Lastzug«, sagte Klaus Peter Röskes, Vizepräsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und selbst Transportunternehmer. Das Rangieren ließe sich lernen. Allerdings seien noch

TRANSPORTGEWERBE BEGRÜSST EURO-COMBI

Um Konsens bemüht

Transportkonzept: Der Verband der Automobilindustrie (VDA) demonstrierte das Fahrverhalten der 25,25 Meter langen Züge. Branchenvertreter, Politiker und Pkw-Lobbyisten durften selbst das Steuer in die Hand nehmen.



Der Euro-Combi nimmt den Pylonenkurs so leicht wie ein herkömmlicher Lastzug. Der VDA simulierte damit unter anderem Kreisverkehre und Autobahnauffahrten.

Foto: Bilski

nicht alle Fragen geklärt, warnte Röskes. Etwa, ob die Brücken den Belastungen von 60-Tonnern Standhalten. »Wir müssen hierzu erst das Gutachten der Bundesanstalt für Straßenwesen abwarten«, argumentierte er. Zudem ist Röskes die Diskussion über die Kosten für das Gewerbe zu kurz gekommen. »Die Kollegen sollten genau über das Preis-Leistungs-Verhältnis eines solchen Zuges nachdenken«, sagte er. Ein Dolly, gelenkte Achsen und die Sicherheitstechnik in der Zugmaschine gingen schließlich ins Geld. Darüber hinaus sieht der BGL-Vize die Akzeptanz in der Bevölkerung noch als zu niedrig an.

Hieran müsse gearbeitet werden, bestätigte Thomas Hessling, Verkehrsexperte beim Automobilclub ADAC. »Die langen Lkw erschrecken gerade Fahranfänger.« Überholvorgänge ließen sich zudem schwerer einschätzen. »Pkw-Fahrer sind an Längen bis 18,75 Meter gewöhnt«, argumentierte er. Vor einem flächendeckenden Einsatz von Euro-Combis müsste zudem geklärt werden, wie Autobahn-Baustellen künftig auszu-

sehen haben. Auch die Haltekräfte der Mittelteilplanken müssten erhöht werden, fordert der Ingenieur für Straßenbau und -betrieb. Doch gerade deswegen würde er einen Praxistest begrüßen. »Der Bedarf ist da«, erklärte er.

Größte Chancen auf einen Praxiseinsatz räumt Hessling dem Volumenspezialisten mit 48 Tonnen Gesamtgewicht ein. »60 Tonnen sind zuviel für unsere Brücken«, sagt er. Eine Sanierung der Bauwerke sei zu teuer. Auch will der Automobilclub nach eigenen Angaben selbst Tests mit einem Euro-Combi absolvieren. Unterstützung erfahren die Pläne des VDA auch aus den Niederlanden. Dort fahren seit zwei Jahren 300 Euro-Combis in einem Großversuch, den Verkehrsministerin Karla Peijs jüngst um ein Jahr verlängert hat. Die Wissenschaftlerin Dr. Loes Aarts vom Beratungsdienst Adviesdienst Verkeer en Vervoer begleitet den dortigen Versuch und schilderte auf der Veranstaltung die Ergebnisse.

Die Verlagerungseffekte seien gering. Die Binnenschiffahrt habe 0,3 Prozent verloren, der Schienentrans-

port höchstens 2,7 Prozent, sagte sie. Sie wies auch positive Effekte auf die Umwelt nach. Die Zahl der Lkw auf den Straßen habe um drei Prozent abgenommen und damit auch deren Emissionen. Keine Einbußen habe auch die Verkehrssicherheit hinnehmen müssen. »Es gab keine ernsthaften Unfälle«, erklärte Aarts. Zudem fühlten sich Pkw-Fahrer nicht unsicherer.

Auch in den Niederlanden spielten Brücken eine große Rolle. Es zähle das Gesamtgewicht der Lkw, die auf eine Brücke passen. Und: Lkw ab 60 Tonnen Gesamtgewicht können die Konstruktionen beeinträchtigen, erläuterte Aarts. Insgesamt jedoch seien die Straßenschäden nicht mehr geworden. Zudem müssten Autobahnbaustellen, Rastplätze und Verkehrsampeln auf die Fahrzeuglänge abgestimmt werden. Gegenüber *trans aktuell* erklärte die Wissenschaftlerin, dass sie Deutschland einen flächendeckenden Versuch mit mindestens 100 Fahrzeugen empfiehlt. Erst ab dieser Zahl ließe sich aussagekräftiges Datenmaterial sammeln. **Thomas Rosenberger**

GE Equipment Services
TIP Trailer Services

TIP's Sale & Leaseback Services gibt Ihnen mehr Power als ich es könnte!

Kontaktieren Sie GE's TIP Trailer Services für Ihren Bedarf.
www.yourfreightcountwait.com

GE imagination at work