

Mensch und Umwelt im Fokus

Expertentreff Anfang März gab die Euroforum-Jahrestagung „Trends in der Nutzfahrzeug-Industrie“ wieder einen Einblick in aktuelle technologische und wirtschaftliche Entwicklungen auf dem globalen Lkw-Markt



„Das Beste, was Spediteure heute tun können, ist, ihren Fahrern sichere und effiziente Arbeitsplätze zu bieten.“

Jochen Seifert, Vorsitzender der Jahrestagung

Am 5. und 6. März fand in München zum achten Mal die Euroforum-Jahrestagung „Trends in der Nutzfahrzeug-Industrie“ statt. Vor 75 Teilnehmern aus der Nutzfahrzeugbranche und der Wissenschaft wurden in den Expertenvorträgen die neuesten technologischen und wirtschaftlichen Entwicklungen aus dem Bereich der Lkw-Industrie vorgestellt. Wie üblich wurde dabei auf das Aufzeigen von globalen Aspekten und Zukunftstrends ein besonderes Gewicht gelegt.

Jochen Seifert, Vorsitzender der Jahrestagung und Geschäftsführer des Rucker-Kompetenzzentrums Nutzfahrzeuge in Arbon/Schweiz, konstatierte in seiner Eröffnungsrede, dass derzeit die Anforderungen an den Gütertransport den Markt „außer Atem“ halten. Die aktuelle Devise laute: „CO₂ muss vermieden werden.“ Die letzte IAA Nutzfahrzeuge im vergangenen Jahr in Hannover habe indes gezeigt, dass die Hersteller von ziehenden und gezogenen Einheiten durchaus entsprechende Lösungen bereits als Projekte oder sogar schon als Serienprodukte vorweisen können.

Zentrales Thema Fahrer

Seifert nannte mit dem Fahrer einen weiteren wichtigen Aspekt, der für die Entwicklungen der Nutzfahrzeugindustrie genauso wie für die Transportbranche immer wichtiger wird. „Das Beste, was Spediteure heute tun können, ist, ihren Fahrern sichere und effiziente Arbeitsplätze zu bieten“, sagte Seifert. Dieses Thema wurde neben dem des Umweltschutzes an den beiden Konferenztagen von den Referenten immer wieder aufgegriffen. Im ersten Vortrag ging es jedoch erst einmal um die Entwicklungen in den einzelnen Regionen der Welt. „Das Schlimmste haben wir hinter uns“, meinte Roman Mathyssek, Nutzfahrzeugexperte beim Beratungshaus IHS Global in Frankfurt, und bezog sich damit auf den Nutzfahrzeugmarkt insgesamt. In Deutschland herrsche bei den Transportunternehmen allerdings aufgrund der Unklarheiten bezüglich einer Mautspreizung zumindest noch bis September eine große Unsicherheit beziehungsweise eine deutliche Zurückhaltung, in neue Euro-VI-Fahrzeuge zu investieren. Die weitere Entwicklung in Westeuropa sieht der

Lkw-Marktperte vorerst „nur mit verhaltenem Optimismus“. 2013 dürfte seiner Meinung nach die Nachfrage nach Sattelzugmaschinen noch rückläufig bleiben. Bei Solo-Lkw könnte sich das Interesse im Laufe des Jahres bereits wieder besser entwickeln. Mit Blick auf den Markt außerhalb von Europa prognostizierte Mathyssek das Ende des großen China-Hypes: „In China wird der Nachfragerückgang unaufhörlich voranschreiten.“ Die enormen Volumenentwicklungen wie früher werde es künftig nicht mehr geben. Im Jahr 2010 wurde noch jeder zweite Lkw weltweit in China gekauft. Diese Zeiten seien nun vorbei.

Während die Transportunternehmen sich beim Kauf von Euro-VI-Fahrzeugen hierzulande noch zurückhalten, haben die Hersteller diesbezüglich einen gewaltigen Kraftakt schon hinter sich. Den enormen Aufwand, den ein Lkw-Hersteller betreiben muss, um einen Euro-VI-Motor zu entwickeln, machte Gerry Knubben, Assistant Chief Engineer bei der Fahrzeugentwicklung des niederländischen Lkw-Bauers DAF in Eindhoven, zum Thema seines Vortrages. Er machte klar, dass ein Euro-VI-Motor deutlich komplexer als sein Euro-V-Vorgänger ist. Gleichzeitig ist die Reduzierung von Emissionen durch Stickoxide (NOx) und Feinstaubpartikel (PM) vergleichsweise gering und nicht mit den großen Sprüngen zwischen den vorherigen Euro-Schadstoffklassen vergleichbar.

Das Nutzfahrzeug im Jahre 2020

Auch Georg Weiberg, bei Daimler Trucks verantwortlich für den Bereich Daimler Truck Product Engineering, bestätigte diesen enormen Aufwand für Euro VI, und zwar sowohl aus technischer als auch aus finanzieller Sicht. Mit Blick auf die Anforderungen an das Nutzfahrzeug im Jahre 2020 werden die gesetzlichen Rahmenbedingungen entscheidend sein. Die Fahrzeuge müssen künftig weniger CO₂ erzeugen, also weniger verbrauchen sowie geräuschärmer und sicherer werden. Weiberg wies darauf hin, dass – sofern man alles auf einmal haben will – dabei gewisse Zielkonflikte eintreten könnten. Für die Transportunternehmer werde jedenfalls auch im Jahr 2020 das Thema „Total Cost of Owner-



„Viele Fahrer wissen gar nicht, wie die verschiedenen Funktionen des Lkw überhaupt sinnvoll und richtig anzuwenden sind.“

Fritz Großart, Inhaber von Großart Drive



„Der Lkw ist das Kernelement der städtischen Ver- und Entsorgung.“

Julius Menge, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

ship“ (TOC) ganz wichtig sein. Das heiße im Klartext: weniger Kosten und mehr Zuverlässigkeit. Die Zuverlässigkeit bei Fahrzeugen falle allerdings nicht vom Himmel, so Weiberg. Letztlich sei es eine Preisfrage.

Batterieproblem bleibt noch ungelöst

Für Weiberg werden künftig auch die alternativen Kraftstoffe, vor allem auch Gas eine wichtige Rolle spielen. Eine gute Chance sieht er auch für Hybridfahrzeuge. Im Bereich der Elektro-Hybrid- und Elektrotechnologie sei das Problem der Batterien noch nicht gelöst. Aufgrund ihrer noch deutlich zu geringen Energiedichte seien die heutigen Akkus zumindest für den Einsatz im Fernverkehr noch nicht geeignet. Für besonders wichtig hält Weiberg den Einsatz von Fahrer-Assistenzsystemen. Er zeigte allerdings gleichzeitig die Grenzen solcher Technologien auf: „Wir wollen den Fahrer nicht bevormunden und ihm das Fahren abnehmen, sondern ihn unterstützen.“

Wie eine auf Telematik basierende individuelle Unterstützung des Fahrers aussehen kann, stellte Fritz Großart, Inhaber der auf die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern spezialisierten Firma Großart Drive in Schleiden, am Beispiel des Fahrer-Telefon-coachings vor. Auf Grundlage der Fahrer- und Fahrzeugdaten aus einem Telematiksystem werden die Fahrer von den Trainern seines Unternehmens direkt per Telefon während der Arbeitszeit auf Fehler aufmerksam gemacht und zu effizienterem Fahren angeleitet. Auf diese Weise würden sich durchaus 15 Prozent Kraftstoff einsparen lassen, verspricht Großart. Um die Potenziale ausmachen zu können, müsse man allerdings den Fuhrpark genau unter die Lupe nehmen. Großart:

„Der Fahrer, der am schwarzen Brett ganz oben auf der Liste steht, muss nicht unbedingt der beste Fahrer sein, sondern wir müssen zur Bewertung das Einsatzprofil genau analysieren.“ Grundsätzlich sei der Einsatz von Telematik bei der Einsatzanalyse unumgänglich.

Für einen nachhaltigen Effekt sei zudem eine dauerhafte Fahrerschulung nötig. Bei sporadischen Schulungen würde das Erlernte schnell wieder vergessen werden, so Großart. Das habe er aus eigener Erfahrung immer wieder erlebt. Eine weitere Maßnahme, um mehr Wirtschaftlichkeit in den Fuhrpark zu bekommen, sei die freiwillige Reduzierung der Geschwindigkeit. Auch sollte der Transportunternehmer darauf achten, dass seine Fahrer bei der Fahrzeugübergabe umfassend eingewiesen werden. Großart: „Viele Fahrer wissen gar nicht, wie die verschiedenen Funktionen des Lkw überhaupt sinnvoll und richtig anzuwenden sind.“

Richtig sitzen

Dass der Fahrersitz im Lkw durchaus von zentraler Bedeutung für ein Nutzfahrzeug ist, zeigte Klaus Heldmann, Internationaler Vizepräsident von Recaro Commercial Vehicle Seating, auf. So spiele der Sitz bei den Themen Gesundheit, Komfort, Sicherheit und Interface eine zweifelslos wichtige Rolle und sei mit dafür verantwortlich, dass ein Fahrer zufrieden und gesund an seinem Arbeitsplatz ist. Auch dem Fahrer selbst ist sein Arbeitssitz offenbar alles andere als unwichtig. Heldmann wies in diesem Zusammenhang auf eine Umfrage hin, in der mehr als die Hälfte der Fahrer angaben, dass sie genau wissen, von welchem Hersteller ihr Sitz stammt.

Zum Arbeitsplatz des Fahrers gehört nicht nur der Sitz. Wie Lkw-Fahrerhäuser auf den Weg



„Wir wollen den Fahrer nicht bevormunden und ihm das Fahren abnehmen, sondern ihn unterstützen.“

Georg Weiberg, Leiter Daimler Truck Product Engineering



„Wir sind als neuer Player in der Lage, alle unsere Bereiche auf ökologische Aspekte auszurichten.“

Stefan Oberdörfer, Mitglied der Geschäftsleitung von Burg Silvergreen

zu einem multifunktionalen Arbeitsplatz und Lebensraum gebracht werden können, erläuterte Professor Johann H. Tomforde vom Competence & Design Center for Mobility Innovations in Böblingen. Leider würde häufig der Fehler gemacht, dass bei der Entwicklung des Lkw-Fahrerhauses Anleihen beim Pkw gemacht werden. Das Ergebnis sei dann entsprechend unpraktisch für den Lkw-Fahrer, so Tomforde. Man dürfe nicht unterschätzen, dass der Fahrer in seiner Kabine nicht nur arbeitet, sondern auch wirklich lebt. Das Design müsse deshalb nicht nur praktisch und effektiv sein, sondern auch den Aspekt des Wohlfühlens berücksichtigen. Aus Sicherheits- und Komfortgründen plädierte Tomforde zudem für eine Verlagerung der Lkw-Fahrerkabine.

Juan Nagel, Geschäftsführer der Leipziger CargoBeamer intermodal operations GmbH, stellte das System „CargoBeamer“ vor, das die Verladung von nicht-kranbaren Trailern auf Güterzüge im kombinierten Verkehr ermöglicht. Erste Kundenverkehre laufen bereits beziehungsweise sind konkret in Planung. Ziel sei es, den kombinierten Verkehr attraktiver zu machen. „Wir glauben nicht, dass wir Verkehr von der Straße wegnehmen, sondern künftige zusätzliche Kapazitäten auffangen“, erklärte Nagel in München.

Der Lkw in der großen Stadt

Mit dem Güterverkehr in den Städten beschäftigte sich der Vortrag von Julius Menge von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin. „Der Lkw ist das Kernelement der städtischen Ver- und Entsorgung“, stellte Menge fest. In der Bundeshauptstadt würde der sogenannte Wirtschaftsverkehr, also Wege zur Ausübung des Berufs und zu

gewerblichen Zwecken, zwar nur ein Drittel der Kfz-Verkehres ausmachen, davon aber immerhin mehr als 90 Prozent mit Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen. Menge erkennt durchaus Vorteile durch den Einsatz von Elektro-Nutzfahrzeugen in den Cities. Sehr schwierig ist es seiner Meinung nach, bundesweit einheitliche Umweltregelungen für die Städte- und Ballungszentren in Deutschland zu finden.

Nachhaltigkeit als Strategie

Umweltschutz und Nachhaltigkeit als unternehmerische Strategie war das Thema von Stefan Oberdörfer, Prokurist und Mitglied der Geschäftsleitung von Burg Silvergreen. Der Trailerhersteller hatte sich auf der IAA Nutzfahrzeuge 2012 erstmals der breiteren Öffentlichkeit mit einem klimaneutralen Trailerkonzept präsentiert. „Wir sind als neuer Player in der Lage, alle unsere Bereiche auf ökologische Aspekte auszurichten“, sagte Oberdörfer. Wirtschaftliche Ziele würden dabei gleichberechtigt mit ökologischen im Mittelpunkt stehen. Das betreffe sowohl die Produkte selbst und die Produktion als auch den Neubau von Gebäuden, die Administration und weitere Prozesse.

Oberdörfer zeigte an verschiedenen Beispielen, wie sein Unternehmen diese Ziele in den einzelnen Bereichen umsetzt. So wolle man etwa bei der Produktentwicklung den „Allrounder“ in den Mittelpunkt stellen, der sich aufgrund seiner vielfältigen Einsatzmöglichkeiten deutlich besser und damit ökologisch sinnvoller auslasten lässt. Künftig wolle man in die ökologische Strategie auch die Lieferanten stärker einbeziehen, so Oberdörfer.

Transport, 22.03.2013 (tbu)