

1. Truck-Symposium

Super-Trucks – gut und sicher?

Wie sicher sind die SuperTrucks? / Positive Erfahrungen in den Niederlanden / Nach BAST-Schätzungen verursachen Brücken-Verstärkungen Milliardenkosten

Nürburgring, 6. Juli 2007. Jetzt stehen sie auch in Deutschland verstärkt auf dem Prüfstand – die 25,25 Meter langen SuperTrucks. Und sie polarisieren. Segen oder Fluch? Idealmaß oder Übergewicht? Entlasten sie die Umwelt durch höhere Ladekapazitäten von bis zu 150 Kubikmetern oder lassen die bis zu 60 Tonnen schweren Lastzug-Kombinationen deutsche Brücken kollabieren und erhöhen Brandrisiken in Tunneln? Sind die Fahrer ausreichend geschult, und steigt der Stress im Cockpit durch die XXL-Dimension?

Beim Symposium Truck und Mobilität von TÜV Rheinland und ADAC Mittelrhein am 6. Juli 2007 im Vorfeld des Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring informierten internationale Experten über Pro und Contra der EuroCombi. Schwerpunktthema: SuperTrucks – gut und sicher?

TÜV Rheinland-Krafftahrt-Experte Gerd Mylius präsentierte erstmalig eine aktuelle Feldstudie zu den Einflussfaktoren auf die Arbeitsabläufe von Lkw-Fahrern im Güterfernverkehr. Gemeinsam mit der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU) untersuchten die TÜV Rheinland-Fachleute insbesondere die Einflüsse durch eine Vielzahl von Belastungen, z.B. Stress, auf Gesundheit, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit. „Bei den Messfahrten begleitete TÜV Rheinland zwölf Fernfahrer, darunter auch zwei EuroCombi-Chauffeure“, erläuterte Mylius. Dabei wurde das Verkehrsgeschehen per Videokamera aufgezeichnet, die Arbeitsabläufe protokolliert, Probanden befragt und ihre Gestik, Mimik und Körperhaltung sowie ihre Wahrnehmung in kritischen Situationen beobachtet. Biometrische Aufzeichnungen des Hautleitwerts ermöglichten es, Stress-Situationen objektiv zu beurteilen. Gerd Mylius erklärt: „Die Ergebnisse der Untersuchung zeigten unter anderem, dass die Fahrer häufig ihre eigene Belastung unterschätzen.“ Da sie im Tagesgeschäft oft ihr Fahrzeug wechseln müssen, wünschen sie sich standardisierte Bedienelemente und Funktionen – vor allem eindeutige Anzeigen über den eingestellten Status der Fahrerassistenzsysteme (FAS).

„Fahrerassistenzsysteme können einen wesentlichen Beitrag zur Unfallvermeidung leisten“, unterstrich Mathias Rüdell, von der Arbeitsgemeinschaft TÜV/DEKRA arge tp 21, die sich mit der Zukunft der Technischen Prüfstellen beschäftigt. Wären heute alle Lkw mit einem Spurassistenten oder Spurverlassungswarner ausgerüstet, ließen sich 49 Prozent aller schweren Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn vermeiden, denn Ursache für diese Unfälle sind zumeist übermüdete oder unachtsame Lenker.

SuperTrucks mit kürzerem Bremsweg

„Trotzdem gilt immer: Der Fahrer trägt die volle Verantwortung im Straßenverkehr, und die Assistenz-Systeme unterstützen ihn“, betonte Georg Weiberg, Truck Product Engineering bei DaimlerChrysler. Das Unternehmen fährt seit September 2006 einen Pilotversuch mit einem 60-Tonnen-Zug im Werksverkehr zwischen Stuttgart und Sindelfingen – unter anderem ausgestattet mit Brems- und Spurassistent, Abstandsregeltempomat und Rückfahrwarner. Die Fahrer haben mindestens fünf Jahre Lastzug-Praxis und ein Sicherheitstraining für EuroCombi absolviert. „Analysen zeigen, dass die Fahrstabilität der EuroCombi auch mit 60 Tonnen in allen Standardsituationen gegeben ist“, sagte Weiberg. Beim Bremsen hat der SuperTruck sogar die Nase vorn: bis zu 5 Prozent kürzerer Bremsweg auf trockener Fahrbahn und bis zu 17 Prozent auf rutschiger Piste. Die Geradeausstabilität sei auf allen Fahrbahnoberflächen ausgezeichnet. Bislang verringerten sich die gefahrenen Kilometer im Vergleich zum konventionellen 40-Tonner bei gleicher Transportmenge um rund 35 Prozent.

Deutlich verringerter CO₂-Ausstoß

In den Niederlanden fuhr der erste EuroCombi bereits 1993 im Rotterdamer Hafen. Nach zwei weiteren erfolgreichen Versuchsphasen beginnt in diesem Jahr eine dritte mit über 2.000 Lkw. „Bislang gab es keine fahrzeugspezifischen Unfälle“, erklärte Willem D. Koppel, vom holländischen Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Die Zielsetzungen wie die Verbesserung der Wirtschaftslage des holländischen Fernverkehrs sowie die Reduzierung von Umweltbelastungen haben sich voll erfüllt. Der CO₂-Ausstoß verringerte sich um rund 17 Prozent.

Kosten bei Brücken und Tunneln

Professor Dr. Peter Reichelt, Leiter der Abteilung Straßenbautechnik in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), erläuterte das Fazit einer vom

Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie zu den Auswirkungen neuartiger Lastzugkombinationen auf die Infrastruktur, den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit. Die Beanspruchung von Brücken würde durch die 60-Tonner deutlich erhöht. Ersatzbauwerke oder Verstärkungen könnten nach ersten Schätzungen allein auf den Autobahnen Kosten von rund vier bis acht Milliarden Euro verursachen. In Tunneln könnten sich wegen des größeren Ladevolumens höhere Brandlasten ergeben. Die Folge: verstärkte Anforderungen an die Sicherheitsausstattung. Außerdem würden sich infolge der Überlänge Probleme beim Befahren von Kreisverkehren, Straßenkreuzungen und -einmündungen sowie Parkplätzen auf Rastanlagen ergeben. Der Einsatz in Innenstädten käme nicht in Betracht. Wegen des höheren Gewichts könnten Auffahrunfälle zudem deutlich schwerer ausfallen. „Allerdings tragen moderne Fahrerassistenzsysteme grundsätzlich dazu bei, sowohl Unfallrisiko als auch Unfallschwere zu verringern.“ Auf den geringeren Straßenverschleiß durch die niedrigeren Achslasten der EuroCombi wies Christoph Bleker vom Trailerhersteller Schmitz Cargobull hin. Maximal 9,5 Tonnen beim 60-Tonnen-Zug stünden bis zu 11,5 Tonnen beim Standard-Zug entgegen. „Das bedeutet, die Abnutzung durch zwei SuperTrucks ist um über zehn Prozent geringer als die durch drei normale Sattelzüge.“

TÜV Rheinland ist ein international führender Dienstleistungskonzern. An 340 Standorten in 60 Ländern auf allen Kontinenten arbeiten rund 11.000 Menschen und erwirtschaften einen Umsatz von mehr als 900 Millionen € im Jahr. Anspruch und Leitidee des Konzerns ist die nachhaltige Entwicklung von Sicherheit und Qualität. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von TÜV Rheinland sind in ihrer Arbeit von der Überzeugung getragen, dass gesellschaftliche und industrielle Entwicklung ohne technischen Fortschritt nicht möglich ist. Gerade deshalb ist der sichere und verantwortungsvolle Einsatz technischer Innovationen, Produkte und Anlagen entscheidend. TÜV Rheinland ist seit 2006 Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen. TÜV Rheinland hat eine über 130 Jahre lange Tradition und seinen Stammsitz in Köln.

Ihr Ansprechpartner für redaktionelle Fragen:

Wolfgang Partz, Pressesprecher Mobilität, Tel.: 0221/806-2290

Die aktuellen Presseinformationen erhalten Sie auch per E-Mail über presse@de.tuv.com sowie im Internet: www.tuv.com/presse