

3. Truck-Symposium

Bestehen im Wettbewerb – Betriebskosten senken, Mehrwerte schaffen

Die Krise verlangt vom Logistik- und Transportgewerbe einen wirtschaftlichen Spagat: erheblicher Kostendruck bei gleichzeitig notwendigen Investitionen

Nürburgring, 24. Juli 2009. Die Wirtschaftskrise trifft die deutsche Logistik- und Transportbranche derzeit mit voller Wucht. **„Das erste Quartal 2009 brachte die befürchtete Katastrophe“**, lautet das Fazit der aktuellen Konjunkturanalyse des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), an der sich 601 Unternehmen beteiligten. „Es kam noch weitaus schlimmer als im letzten Vierteljahr 2008, das bislang als das schlechteste überhaupt galt“, heißt es weiter. Die BGL-Umfrage ergab: Knapp 50 Prozent der Betriebe reduzierten in den ersten drei Monaten dieses Jahres ihren Fuhrpark und Fahrerbestand. Fast 70 Prozent bezeichneten ihr Betriebsergebnis als „schlecht“, über 77 Prozent kämpften mit sinkenden Umsätzen und rund 75 Prozent mit einer zurückgehenden Fahrzeug-Auslastung.

Und auch der **europäische Nutzfahrzeug-Absatz ist weiter auf Talfahrt**. Der Negativtrend hält bereits 13 Monate an. Im Mai dieses Jahres ging in Europa der Absatz von Lkw und Bussen im Vergleich zum Vorjahresmonat um knapp 40 Prozent auf rund 139.000 Einheiten zurück. Bei den schweren Lastwagen über 16 Tonnen Gesamtgewicht registrierte der Verband der europäischen Automobilhersteller (ACEA) sogar ein Minus von fast 50 Prozent. Die Hersteller konnten lediglich rund 13.300 Fahrzeuge absetzen.

„Bestehen im Wettbewerb – Betriebskosten senken, Mehrwerte schaffen“ lautete deshalb das Thema des diesjährigen Symposiums „Truck und Mobilität“ am Freitag, 24. Juli 2009, auf dem Nürburgring. TÜV Rheinland präsentiert am Vorabend des ADAC Truck Grand Prix gemeinsam mit dem ADAC Mittelrhein erneut ein **hochkarätig besetztes Experten-Gremium**. Unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Vorstand Mobilität TÜV Rheinland, beleuchteten die Referenten mögliche Wege für die Branche aus der globalen Rezession.

Zu Beginn der Fachtagung gab Prof. Dr.-Ing. Brauckmann zunächst einen Rückblick über die Entwicklung und Aktivitäten in Sachen EU-

Berufskraftfahrerqualifikation – Thema des letztjährigen Symposiums „Arbeitsplatz Lkw – investieren in die Zukunft“. Alle Neueinsteiger in den Fahrerberuf im Güter- und Personenverkehr, die gewerblich mit Fahrzeugen der Führerscheinklassen C (Lkw) und D (Bus) unterwegs sind, müssen nun eine Grundqualifikation oder **Beschleunigte Grundqualifikation** mit IHK-Prüfung absolvieren. Außerdem sind jetzt alle fünf Jahre regelmäßige Weiterbildungsmaßnahmen Pflicht – auch für erfahrene Bus- und Lkw-Fahrer, die ihren Führerschein vor dem 10. September 2008 beziehungsweise vor dem 10. September 2009 erwarben und als „Besitzständler“ keine Grundqualifikation benötigen.

Im November 2008 führte die IHK Bonn die erste Prüfung zur Grundqualifikation in NRW durch. Dabei fanden die fahrpraktischen Übungen im Verkehrs-Sicherheits-Zentrum (VSZ) von TÜV Rheinland in Bornheim statt.

Neben der Beschleunigten Grundqualifikation bietet TÜV Rheinland bundesweit unter anderem folgende **anerkannte Weiterbildungsmodulare nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG)** in offenen oder betriebsinternen Schulungen an: „Eco-Training“, „(Sozial-)Vorschriften im Güterverkehr“, „Sicherheitstechnik und Fahrsicherheit“, „Ladungssicherheit“ und „Schaltstelle Fahrer: Dienstleister, Imageträger, Profi“.

Über das **Eco-Training**, die fahrpraktische Umsetzung der Berufskraftfahrer-Qualifikation, wie sie TÜV Rheinland und der ADAC anbieten, informierte Christoph Walter, Leiter Fahrsicherheitstraining Marketing & Produktmanagement beim ADAC. Hier lernen Fahrer und Fuhrparkverantwortliche, wie sie ohne Zeitverlust den Kraftstoffverbrauch von Lkw durch vorausschauende Fahrweise erheblich verringern können. Durch den Material schonenden Betrieb sinken zugleich die Ausgaben für Reparaturen, Wartung und Reifen. Hinzu kommt ein reduzierter CO₂-Ausstoß. „Im Durchschnitt erreichen die Teilnehmer eine Verbrauchsreduzierung um rund 1,5 bis drei Liter“, erklärte Walter.

Da die Gelder für die Förderprogramme „**De-Minimis**“ sowie „**Aus- und Weiterbildung**“ noch nicht ausgeschöpft sind, können Eigentümer und Halter von mautpflichtigen, in Deutschland zugelassenen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen noch bis zum 15. Oktober 2009 beim Bundesamt für den Güterverkehr (BAG) ihre Anträge einreichen. „Gemeinsam mit den Interessenten erarbeiten wir Konzepte für gezielte, **individuelle, praxisorientierte Qualifizierungsmaßnahmen** wie die Beschleunigte Grundqualifikation oder Eco-Training und beraten bei der Beantragung der öffentlichen Mittel“, betonte Prof. Dr.-Ing. Brauckmann.

Philippe Chantraine skizzierte als Vertreter der Europäischen Kommission die **Entwicklungen in der europäischen Straßenverkehrspolitik**. Die EU-Initiativen umfassen Berufs- und Marktzugang, Infrastruktur, Sozialvorschriften, Straßenverkehrssicherheit und europäische Verkehrspolitik. So einigten sich bereits die EU-Verkehrsminister über das sogenannte **Road Package**. Dieses Straßenpaket enthält unter anderem die Neufassung der Marktzugangsverordnung für den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit der Kabotage-Regelung. Diese legt fest, wie viele Transporte ein ausländisches Unternehmen in einem Land durchführen darf. Die Minister beschlossen: drei Kabotage-Fahrten innerhalb von sieben Tagen nach einer grenzüberschreitenden Beförderung. „Die Definition von Kabotage ist nunmehr vereinheitlicht, vereinfacht und somit besser kontrollierbar geworden“, sagte Chantraine und unterstrich, dass die Zusammenarbeit der Mitgliedsstaaten in Form von gezielten Kontrollen und den Austausch über Verstöße noch verstärkt werden müsse.

Jens Riepenhusen, Leiter Inlandsterminals und Technik bei BLG Automobile Logistics, erläuterte die **aktuelle Marktentwicklung aus Sicht eines von der Krise betroffenen, weltweit operierenden Automobil-Logistikers**. 2008 erwirtschaftete die Bremer Unternehmensgruppe mit ihren 15.800 Mitarbeitern einen Umsatz von rund 970 Millionen Euro. BLG Logistics verschifft und transportierte 5,7 Millionen Kraftfahrzeuge für zahlreiche führende Hersteller – mit See- und Binnenschiffen, Lkw und auf der Schiene. Durch Fahrzeugaufbereitung, Sonderlackierungen und den Einbau von technischen Komponenten wie beispielsweise Autogasanlagen, Parksensoren oder

Multimediasysteme nach Kundenwünschen erweitert das Unternehmen ständig sein Technikportfolio.

Welche Faktoren heute ein **energieeffizientes Nutzfahrzeug** bestimmen, schilderte Yariş Pürsün von der Daimler AG. „Der Kraftstoffverbrauch ist mit 30 Prozent zweitwichtigster Kostenblock hinter den Personalausgaben, die sich auf 40 Prozent belaufen“, hob Pürsün hervor. „Intelligent gesteuerte Aggregate wie etwa ein vollautomatisiertes Getriebe mit verbrauchsoptimalem Gang ermöglichen jedoch erhebliche Einsparpotenziale.“ Auch die Verringerung des Luft- beziehungsweise Rollwiderstandes spart Diesel. Gleichzeitig wies Pürsün auf die Auswirkungen von Zustand und Wartung des Lkw auf den Kraftstoffkonsum hin. Zu niedriger Reifendruck, falsch eingestellte Spoiler, schleifende Bremsen oder schlecht gespannte Planen bedeuten mehr Verbrauch. Sein Fazit: Gute Wartung lohnt sich.

Wie das **vollautomatische Reifendruck-Kontrollsystem** „Pneuscan ATM“ hilft, Betriebskosten zu senken, schilderten Dirk Reinsch, Mitarbeiter der Fuhrpark Business Service GmbH in Berlin, einem Tochterunternehmen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe, und Ulrich Pingel, Geschäftsführer des Herstellers Ventech GmbH. Pneuscan misst während der Fahrt über eine Sensorfläche den Druck sämtlicher Reifen des Fahrzeugs – ohne Anhalten, ohne Anschluss ans Ventil und ohne schmutzige Hände. „Kunden sparen durch den korrekten Druck bis zu drei Prozent Kraftstoff, optimieren gleichzeitig die Lebenszeit der Reifen und minimieren Ausfälle auf der Straße“, stellte Pingel klar. Und Reinsch ergänzte: „Dort steckt für Flottenbetreiber noch jede Menge Potenzial drin.“ Denn eine Testreihe mit rund 100 Fahrzeugen der Berliner Stadtreinigung ergab: zehn bis 20 Prozent Unterdruck in rund 45 Prozent der Reifen. 20 Prozent Unterdruck führt durch erhöhten Verschleiß und Kraftstoffverbrauch bei einem Sattelzug mit einer Laufleistung von 150.000 Kilometern zu Mehrkosten von rund 2500 Euro pro Jahr.

Wie der richtige Reifen für Leistungssteigerung, Umweltschutz und Kostensenkung sorgt, berichtete Lutz Herrmann, Vertriebsleiter Lkw-Reifen bei Michelin. „Mit unserer neuartigen Durable-Technologie ergeben sich weitaus höherer Laufleistungen.“ Dies ermöglicht ein über den gesamten Umfang der Lauffläche gewickeltes Endlos-Stahlseil mit bis zu 400 Metern Länge. Eine **patentierte „Wassertropfen-Lamelle“** sorgt zudem dafür, dass sich das Profil

nach Zweidrittel Abrieb von selbst erneuert. Weitere Sparpotenziale ergeben sich durch das bei Lkw-Reifen übliche Nachschneiden des Profils. Die durchschnittliche Treibstoffeinsparung beträgt dabei 1,74 Liter pro 100 Kilometer, die Laufleistung vergrößert sich um 27 Prozent.

Dass sich optimale Wartung rechnet, bestätigte Alfred Mayr, Geschäftsführer der ADAC Service GmbH: „Wirtschaftlichkeit steht für Lkw-Kunden an erster Stelle.“ Mit seinen **speziellen Mobilitäts- und Servicepaketen für Transportunternehmen** sieht sich der ADAC TruckService als Partner für individuelle Lösungen. Diese umfassen neben Wartung und Reparaturen unter anderem auch Versicherungsleistungen, Ersatzteilmanagement und Mobilitätsgarantien. Der Lkw-Schutzbrief bedeutet beispielsweise: Festkosten statt Pannennisiko für ein ganzes Jahr. „Noch beauftragen viele Unternehmen den Pannenhelfer erst, wenn der Lkw liegen bleibt“, erklärte Mayr. „Durch frühzeitige Vorsorge lassen sich aber Havarien häufig verhindern.“ **Der ADAC TruckService rückte 2008 europaweit 110.000-mal aus.** Davon halfen die gelben „Brummi-Engel“ allein 95.000-mal in Deutschland. „Was dabei zählt“, betonte Mayr, „ist eine möglichst schnelle Reaktionszeit und eine hohe Reparatur-Erfolgsquote.“

Rund 150 Teilnehmer zeigen, dass dieses Forum ein Informationsaustausch für aktuelle Entwicklungen der Transport- und Mobilitätsbranche geworden ist und sich zu einer Institution entwickelt hat.

TÜV Rheinland ist ein international führender Dienstleistungskonzern. An 490 Standorten in 61 Ländern auf allen Kontinenten arbeiten 13.300 Menschen und erwirtschaften einen Umsatz von rund 1,1 Milliarden Euro 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