

4. Trucxk-Symposium

Hightec im Lkw – Chancen für Transport und Verkehr

Nach der Krise: Logistikbranche erlebt deutlichen Aufschwung / Effiziente Telematiksysteme senken Kosten / Navis müssen Lkw-tauglich sein

Nürburgring, 23. Juli 2010. Die rasante Talfahrt scheint gebremst. Nach dem Krisenjahr 2009 sehen Branchenkenner auch für das Logistik- und Transportgewerbe wieder **Licht am Ende des Tunnels**. Sie erwarten für Güterverkehrsaufkommen und -leistung in den kommenden Jahren einen deutlich positiven Trend. Bei den Nutzfahrzeug-Herstellern füllen sich nach der Vollbremsung im Lkw-Markt wieder die Auftragsbücher und auch die **Transportwirtschaft verzeichnet eine wachsende Nachfrage**. „Doch das Problem bleiben die erzielbaren Margen. Deshalb ist es nach wie vor wichtig, hauptsächlich die Fahrzeug- und Kilometerkosten zu senken“, erklärte Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Vorstand Mobilität TÜV Rheinland, beim Symposium „Truck und Mobilität“ am Freitag, 23. Juli 2010, auf dem Nürburgring. „Das steigende Verkehrsaufkommen zwingt zu noch mehr Effizienz – auch mit Hilfe von Lkw-tauglichen Navigationsgeräten. Infrastruktur- und Fahrzeug-Telematik müssen mehr als bisher aufeinander abgestimmt sein. Nur so lassen sich Synergien besser nutzen.“

„Hightec im Lkw – Chancen für Transport und Verkehr“ lautete deshalb das Thema der diesjährigen, inzwischen fünften Fachtagung. TÜV Rheinland präsentierte am Vortag des 25. ADAC Truck Grand Prix gemeinsam mit dem ADAC Mittelrhein erneut ein hochkarätig besetztes Experten-Gremium. Unter der Leitung von Prof. Brauckmann beleuchteten die Referenten aktuelle Entwicklungen der Branche: **Wo stehen Kartendienstleister, Navigationsgeräte- und Fahrzeughersteller? Welche Telematikdienste können Bund und Länder als Verantwortliche für die Infrastruktur zur Verfügung stellen? Wie stellt sich die Mautsituation in Europa dar?**

Zu Beginn des Symposiums blickte Prof. Brauckmann zunächst auf das Thema des vergangenen Jahres zurück: „Bestehen im Wettbewerb – Betriebskosten senken, Mehrwerte schaffen“. 2009 war ein schwieriges Jahr für die Speditions- und Logistikbranche. Das Transportaufkommen sank um rund elf Prozent im Vergleich zum Vorjahr auf knapp vier Milliarden Tonnen. Die Folge: Speditionen speckten ihre Flotten ab und reduzierten die Kapazitäten um etwa ein Fünftel. Viele perspektivlose Lkw-Lenker fanden mittlerweile Jobs in anderen Branchen.

Die Folge: Die Konjunktur zieht wieder an, jetzt fehlen die Fahrer. Die Wirtschaftskrise verschärfte den Mangel an Fachkräften, den der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV) bereits seit längerem anmahnt. „Hinzu kommt, dass ein Großteil der Fahrer in Deutschland über 50 Jahre alt ist und der Job nach wie vor als wenig attraktiv und sehr anstrengend gilt“, unterstrich Andrea Kocsis von der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di..

Weitere Gründe für die mangelnde Attraktivität des Berufs: Nacht- und Wochenendarbeit, Zeit- und Terminprobleme, schlechte Bezahlung, **hohe Verkehrsdichte und Staus sowie unzureichende Park- und Rastmöglichkeiten.** Kocsis forderte neben einer verstärkten Überwachung und Kontrolle der Sozialvorschriften eine deutliche Verbesserung der Infrastruktur. Wichtig seien der Ausbau von Park- und Rastanlagen sowie der Einsatz von Telematik-Systemen, die den Fahrer unterstützen, ihn aber nicht zum „gläsernen Mitarbeiter“ machen.

In der Rezessionsphase waren zahlreiche Unternehmen gezwungen, Mehrwerte zu schaffen, berichtete Prof. Brauckmann: „Das war eine Chance und ein Gewinn für die gesamte Branche.“ Eine der wichtigsten Trends war „**Green Logistic**“, die Optimierung bestehender Lieferketten durch intelligente Routenplanung und Paletten-Management. Das bedeutet: Einsparung von Kraftstoff, weniger CO₂-Emissionen und Mautgebühren. Frachtenbörsen minimierten darüber hinaus Leerfahrten und verstärkte Kooperationen zwischen Logistik-Dienstleistern führten zu einer Senkung des Kostendrucks.

Verkehr europaweit entlasten

Weitere wichtige Entwicklungen vollzogen sich Prof. Brauckmann zufolge in 2009 in der europäischen Straßenverkehrspolitik. Er erwähnte unter anderem die Einigung der EU-Verkehrsminister zum so genannten **Road Package**. Dieses Straßenpaket enthält 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. Nach dem Ministerbeschluss von 2009 sind innerhalb von sieben Tagen nach einer grenzüberschreitenden Beförderung drei Kabotage-Fahrten zulässig.

Grundsätzlich verfolgt die **europäische Verkehrspolitik** nach den Worten des TÜV Rheinland-Mobilitäts-Experten auch in 2010 nach wie vor vier Ziele: die Förderung CO₂-armer Verkehrsträger, Energieeffizienz, Versorgungssicherheit und -unabhängigkeit sowie Bekämpfung der Verkehrsüberlastung. In diesem

Zusammenhang hat die EU-Kommission im März 2010 beschlossen, Projekte gegen Staus zu fördern und die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems zu verbessern.

Auf die „Zukunft des europäischen Straßenverkehrs: Maut ohne Grenzen“ ging Thomas Kleimeier von DKV Euro Service näher ein: „Bereits heute wird in den meisten Ländern Europas Maut für Nutzfahrzeuge erhoben. Die Mauterfassungssysteme sowie die notwendigen Registrierungsprozesse unterscheiden sich jedoch zum Teil erheblich von Land zu Land“, berichtete Kleimeier. **Die Europäische Union will diese Situation ändern und im Rahmen der EETS Richtlinie eine einheitliche Mautabrechnung etablieren.** Der EETS (European Electronic Toll Service) ist eine von der EU-Kommission definierte Richtlinie, die die Grundsätze für ein internationales Abkommen zur Schaffung eines europäischen elektronischen Mautdienstes beschreibt. Das Ziel: die Einführung eines Systems, das den Nutzern (EETS-User) erlaubt, von einem zugelassenen Dienstanbieter (EETS-Provider) ein Mautgerät (OBU = On-Board-Unit) zu beziehen, das mit allen angeschlossenen europäischen Gebührenerhebungssystemen (EETS-Domain) kompatibel ist. „Dabei wird der ‚Mautkunde‘ – Speditions- und Transportunternehmen – künftig einen Ansprechpartner, einen Vertrag und eine OBU im Fahrzeug haben“, sagte Kleimeier.

Zielgruppenorientierte Angebote für Intelligente Verkehrssysteme

Intelligente Verkehrssysteme können in erheblichem Maße dazu beitragen, den Verkehr sauberer, sicherer und effizienter zu machen. Deshalb führte das EU-Parlament im Juli 2010 einen **neuen Rechtsrahmen für intelligente Verkehrssysteme (IVS)** ein. Die neue **Richtlinie soll die europaweite Einführung innovativer Verkehrstechnologien beschleunigen.** Oberste Priorität haben Verkehrs- und Reiseinformationen, das eCall-Notrufsystem sowie Lkw-Einparkhilfen. „Intelligente Verkehrssysteme wenden Informations- und Kommunikationstechnologien auf verschiedene Verkehrsträger an, um sie so effizienter zu machen und die negativen Auswirkungen auf Gesundheit, Natur, Wirtschaft und Lebensqualität zu minimieren“, betonte Prof. Brauckmann. „Durch den IVS-Einsatz lassen sich die Kosten von Verkehrsüberlastungen, die auf ein Prozent des europäischen Bruttoinlandsprodukts geschätzt werden, um zehn Prozent senken.“

Der „intelligenten Nutzung der Straßentelematik für bessere Verkehrsinformationen“ widmete sich Dr.-Ing. Guido Schuster vom

Landesbetrieb Mobilität Rheinland Pfalz (LBM). „Neben den häufig eingesetzten Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Optimierung von Autobahnstrecken und -netzen gewinnt die Versorgung der Verkehrsteilnehmer mit aktuellen und genauen Verkehrsinformationen zunehmend an Bedeutung. Konzentrierten sich die Betreiber in der Vergangenheit in der Regel auf den motorisierten Individualverkehr, entstehen derzeit verstärkt zielgruppenorientierte Angebote“, berichtete Schuster. „Dabei steht der Lkw-Verkehr zunehmend im Fokus.“ Das „**Mobilitätsportal Rheinland-Pfalz**“ des LBM im Internet nutzt die vorhandene Infrastruktur und weitergehende Informationsquellen mit dem Ziel, Kraftfahrer und Unternehmen umfassend mit dynamischen Verkehrsinformationen zu versorgen.

Eine wichtige Voraussetzung für ein effektives Verkehrsmanagement ist allerdings eine umfassende Datengrundlage. Ziel des Landes: eine möglichst aktuelle und gründliche Verkehrslageinformation für die Fernstraßen zu generieren und weiterzugeben. Inzwischen übermitteln digitale Kameras an 43 Autobahnstandorten jede Minute ein genaues Bild der aktuellen Verkehrssituation. „Diese ‚Stau-Cams‘ erfreuen sich großer Beliebtheit und verbessern entscheidend die Akzeptanz des Portals“ erklärte Schuster. Bekanntlich beeinflusst auch das Wetter die Mobilitätsentscheidungen der Menschen. Deshalb hat der Landesbetrieb Mobilität Rheinland Pfalz in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wetterdienst (DWD) und dem landeseigenen Wetter-Informationssystem **Wetterdaten für die so genannte Verkehrslagedarstellung** als zusätzliche Information integriert. Die DWD-Meldungen für die einzelnen Landkreise lassen sich als zusätzliches Fenster einblenden. Das Mobilitätsportal ist auch mobil verfügbar, möglich ist der Abruf auf unterschiedlichen Plattformen. Handys, die lediglich html-fähig sind, können die Infos in Textform abrufen. So kann sich jeder Kraftfahrer an Bord über die aktuelle Verkehrslage informieren.

Navigation auf die Bedürfnisse der Branche anpassen

Eine große Rolle beim Symposium „Truck und Mobilität 2010“ spielte auch das Thema Navigation und die damit verbundenen Probleme der Speditionsbranche. Dr. Michael Ortgiese von der PTV Planung Transport Verkehr AG (Karlsruhe) unterstrich, dass Standard-Navigtionen nicht den Anforderungen von Lkw und der Städte genügen. Spezielle Lkw-Navis müssen beispielsweise Einschränkungen der Nutzung des innerstädtischen Straßennetzes wie in München erkennen oder „Vorzugsrouten“ zur Erschließung von Gewerbegebieten (Bremen, Dresden) darstellen, forderte der

Berater für Telematik im Güterverkehr. „Die Führungskonzepte in punkto Binnenverkehr sind dringend zu optimieren“, sagte Ortgiese. **Außerdem müssen Telematik und Verkehrsmanagement die Anforderungen der Logistik kennen lernen.** Nur so sind die Systeme Fahrern und Disponenten wirklich eine Hilfe. Ortgiese sprach sich deshalb für den verstärkten Austausch zwischen den Institutionen aus, denkbar etwa in Form von Informationsnetzwerken.

Auf „Verkehrsprobleme durch Navigation“ ging auch Johann Nowicki vom ADAC ein. Obwohl sich Navis auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit generell positiv auswirken, förderte eine **ADAC-Studie** zutage: Viele Städte und Gemeinden leiden immer mehr unter den negativen Seiten des massenhaften Einsatzes der elektronischen Pfadfinder. Bei einer Umfrage des Clubs unter Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohnern meldeten 61 Prozent der Gemeinden teils erhebliche Verkehrs- und Sicherheitsprobleme. **Die Probleme, die den Ärger der Einwohner heraufbeschwören, sind zu 95 Prozent auf Lkw zurückzuführen.**

Gut die Hälfte (52 Prozent) der von den Städten gemeldeten Konflikte entstehen laut ADAC durch Lkw, die nicht mehr wenden können – sei es, weil sie sich in Wohngebiete verirren, unter Brücken hängen bleiben, Nebenstraßen befahren oder gar in Sackgassen geraten. Nur unwesentlich kleiner (48 Prozent) ist die Zahl der Lastwagen, die Routenempfehlungen durch das Gemeindegebiet folgen, die für Lkw ungeeignet sind. Zu Schwierigkeiten kommt es den betroffenen Gemeinden zufolge vor allem dann, wenn Brummi-Kapitäne Hinweisschilder an der Straße ignorieren (57 Prozent) oder Verkehrsbeschränkungen der Gemeinden missachten (43 Prozent). Knapp ein Drittel aller genannten Fälle ist darauf zurückzuführen, dass die Navigationssoftware die Lkw-Beschränkungen nicht berücksichtigt. „Der ADAC empfiehlt den Kartenherstellern, entsprechende **Schnittstellen und Online-Services speziell für Gemeinden** zu schaffen und verbesserte Kartensoftware für Lkw anzubieten“, sagte Nowicki. „Regelmäßige Updates und die ausschließliche Nutzung von Navigationsgeräten mit Lkw-Profil in Nutzfahrzeugen können helfen, die Ziele ohne zeitraubende Irrfahrten und die damit verbundenen Kosten zu erreichen. Hätten die Disponenten eindeutige, navigationsgerechte Adressen zu den Industriekunden zur Verfügung, würde sich so manche Bergungsaktion erübrigen.“

Bei einer stichprobenartigen Befragung von Lkw-Fahrern fand der ADAC außerdem heraus, dass 31 von insgesamt 32 Lkw zwar ein Navigationsgerät an

Bord hatten, aber nur fünf Anlagen tatsächlich über eine spezielle Lkw-Software verfügten. Von den befragten Fahrern gaben 13 an, bereits schlechte Erfahrungen mit fehlerhaften Routenempfehlungen ihrer elektronischen Lotsen gemacht zu haben.

Nutzfahrzeuge als umweltfreundliche Trendsetter

Doch mangelnde Orientierung ist nur einer der Themen, die der Branche unter den Nägeln brennen. Auf die **Explosion der Energiekosten** wies Joachim Altmann, Geschäftsführer der Spedition Schröder in Ebernahn (Westerwaldkreis), hin. „Das Problem lässt sich nur durch sparsamere Motoren-Konzepte in Verbindung mit entsprechender Aerodynamik lösen“, zeigte sich Altmann überzeugt. Verbrauchte ein 40-Tonner vor 20 Jahren noch rund 50 Liter Diesel auf 100 Kilometer, sind es heute in modernen Fuhrparks durchschnittlich 32 bis 33 Liter. Für Altmann immer noch viel zuviel: „Das Ziel muss lauten, die 25-Liter-Grenze in zehn Jahren zu unterschreiten – und dies unter Einhaltung strengerer Abgasnormen.“ Darüber hinaus forderte Altmann eine Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten: „Das aktuell strenge Korsett fördert noch das Problem, dass besonders Nutzfahrzeuge zur selben Zeit am selben Ort sind und so Staus verursachen.“ Eine Telematik-Unterstützung wird seiner Meinung nach immer notwendiger. Auch für die Planbarkeit von Abläufen sei die Telematik unabdingbar. Sie dürfe nicht auf dem Kundengelände aufhören. „Ich wünsche mir hier nicht nur die interne Betrachtung rund um den Lkw“, resümierte Altmann. „Auch der externe Baustein Kunde muss dauerhaft integriert sein. Nur so ergibt sich ein Triumvirat aus Speditionsmitarbeiter, Lkw und Kunde.“

Unter dem Titel „Nutzfahrzeuge, die unbekanntes Trendsetter auf der Straße“ führte Dr. Ralf Marquard von MAN in die Zukunft innovativer Motortechnologie von Lastwagen ein. „Neben der Einhaltung der Emissionsvorschriften steht besonders die Maximierung der Transporteffizienz im Fokus unserer Produktentwicklung“, erklärte Marquard. MAN setzt auf besonders **kompakte und leichte Motoren mit modernster Common-Rail-Einspritzung** und Zweistufen-Abgas-Turboaufladung. Marquard beschrieb den Entwicklungsprozess des Triebwerks, bei dem die Ingenieure Hightech-Simulationstechniken bis hin zum virtuellen Aggregat einsetzen.

TÜV Rheinland ist ein international führender Dienstleistungskonzern. An 490 Standorten in 61 Ländern auf allen Kontinenten arbeiten 13.850 Menschen und erwirtschaften einen Umsatz von rund 1,2 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 140 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