

Presse

12. TruckSymposium

Transportwelt im Wettbewerbsdruck – die Praxis fordert Politik und Technologie

ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland: Schwarze Schafe unterlaufen Sozialvorschriften / Viele Tachografen manipuliert / Mehr Kontrollen erforderlich

Nürburgring, 30. Juni 2017. Das gemeinsame TruckSymposium von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland hat sich seit nunmehr zwölf Jahren als feste Größe im Rahmen des ADAC Truck-Grand-Prix am Nürburgring etabliert. Beim diesjährigen führenden Branchentreff lautete das Thema: „Transportwelt im Wettbewerbsdruck – die Praxis fordert Politik und Technologie“. Das TruckSymposium bietet Spediteuren, Transportunternehmern, Verladern, Verbänden, Verwaltungen, Behörden und Entscheidungsträgern aus der Politik eine ideale Plattform zum Meinungsaustausch und zur Diskussion.

Nach dem Grußwort der Landesregierung von **Andy Becht, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz**, sagte **Dr.-Ing. Klaus Manns, Vorsitzender ADAC Mittelrhein**, am Freitag, den 30. Juni 2017, bei der Eröffnung der Fachkonferenz am Nürburgring: „Der Wettbewerbsdruck im Straßengüterverkehr hat sich in den vergangenen Jahren erheblich verschärft – und zwar auf Kosten der redlichen und gesetzeskonform arbeitenden Unternehmer. Vor allem unter den ausländischen Unternehmen gibt es etliche schwarze Schafe, die beispielsweise die bei uns gültigen Sozialvorschriften unterlaufen. Mitunter werden sogar Fahrer dazu regelrecht aufgefordert. Technisch modifizierte, digitale Tachografen verschleiern Lenk- und Ruhezeiten.“ Alarmierend: Ein Viertel aller vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und von der Polizei geprüften Geräte sind laut Experten manipuliert. Das erschwert einen fairen Wettbewerb und verzerrt die Marktbedingungen. „Es besteht also Handlungsbedarf“, betonte Dr. Manns.

Darüber hinaus gibt es weitere Tricks, die gesetzlichen Vorgaben auszuhebeln. Dazu erklärte **Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, TÜV Rheinland**: „Technische Veränderungen bei der Motorsteuerung erlauben es, dass Lkw ohne den vorgeschriebenen Zusatzstoff AdBlue fahren können, ohne dass die Aggregate – wie vorgesehen – ihre Leistung reduzieren. So lassen sich ‚erfolgreich‘ die

Transportkosten minimieren – und zwar auf Kosten des Umweltschutzes. Verlierer sind die ehrlichen Spediteure, die sich an die Regeln halten. Letztendlich müssen wir dafür sorgen, dass die Vorschriften durch verstärkte Kontrollen konsequenter überwacht werden. Nur wenn wir Verstöße auch ahnden, halten sich alle Beteiligten eher an die Vorgaben. Dazu brauchen wir aber keine neuen Gesetze und oder gar härtere Strafen.“

Auch bei den technologischen Möglichkeiten besteht Nachholbedarf. „Noch immer gibt es bundesweit keine belastbaren und aktuellen Stauübersichten. Damit fehlt Disponenten weiterhin eine wichtige Hilfe, um ihre Lkw auf unseren hoch frequenten Fernstraßen in planbaren Zeiten ans Ziel zu bringen“, sagte **Thomas Burkhardt, ADAC-Vizepräsident für Technik**.

„Darüber hinaus bleiben Themen aus den vergangenen Jahren wie Green Logistics, Digitalisierung, (teil)autonomes Fahren, Berufskraftfahrermangel und technische Entwicklungspotenziale nach wie vor hoch aktuell. Deshalb werden wir diese auch weiterhin verfolgen und diskutieren“, machte Dr. Manns deutlich.

Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) und Präsident der Internationalen Straßentransportunion (IRU), befasste sich mit der Problematik Internationaler Straßengüterverkehr: soziale Errungenschaften vs. freier Markt – konträre Standpunkte innerhalb der EU.

Claus-O. Herzig, Vizepräsident des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), unterstrich in seinem Vortrag Regelungen sind nicht schlecht – aber bitte konsequent. Er fragte: „Wann folgt – endlich – die Harmonisierung auf die Liberalisierung? Und: Was bedeuten die vorgesehenen Änderungen bei den Lenk- und Ruhezeiten und dem Fahrtenschreiber in der Praxis und wie steht der BGL dazu?“ Voraussetzung sind Kontrollen nach den Vorgaben des Mindestlohngesetzes bei in- und ausländischen Transportunternehmern. Um die deutschen Transportunternehmer zu schützen und zu unterstützen, begrüßt der BGL eine Ausweitung der Checks und fordert die Aufstockung der Beamten beim BAG, um dieses gewährleisten zu können.

Joachim Altmann, Geschäftsführer der Gebr. Schröder GmbH & Co. KG, schilderte aus der Sicht des Speditionsunternehmers Tägliche Herausforderungen und praktische Lösungen – das Alltagsgeschäft wird nicht einfacher. „Der persönliche Kontakt ist für uns das ‚A‘ und ‚O‘! Schröder steht für Zuverlässigkeit, Innovation, Qualität und Flexibilität! Kunden sind für uns alle Ansprechpartner auf Augenhöhe!“, formulierte er das Leitbild seines Unternehmens. Neben Kundenfindung und -bindung, Spezialisierung des Geschäftsfeldes, IT-Anbindung und Digitalisierung stehen Mitarbeiterfindung und -bindung sowie das Vorleben von Werten im Fokus. Wichtige Kriterien bei der Wahl des richtigen Kunden sind Kommunikation, einen Mehrwert bieten, Wertschätzung, Beschwerdemanagement, Informationsfluss und Feedback.

Spezialisierung der Branche

Für Altmann muss sich die Branche spezialisieren. Stichworte: Straße / Schiene / Luft / Wasser, Inland / Ausland, Stückgut / Kurier-Express-Paketdienste (KEP) / Komplettlading / Teilpartie, Güternahverkehr / Güterfernverkehr, Gefahrgut, Stapler / Hebebühnen sowie Produktspezialisierung. „Im IT-Bereich zählen sicherer Datenaustausch, Verschlinkung der Geschäftsprozesse, die Ablösung papiergebundener Dokumente, Prozessoptimierung, Senkung der Prozesskosten, bessere Datenqualität und hohe Transparenz“, führte Altmann aus. Der Schlüssel zum Erfolg auf der Suche nach Berufskraftfahrern und bei der Nachwuchsförderung liegt in der Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen. „Zur Teambildung gehört auch das Vorleben von Werten“, betonte Altmann und fügte hinzu: „Dazu müssen wir unter anderem fordern und fördern, wir müssen konsequent, berechenbar und verbindlich sein, planvoll und transparent vorgehen und neben dem großen Ganzen auch immer die Details sehen.“

Dr. Ane-Kristin Reif-Mosel, DB Schenker, beleuchtete das Thema Platooning im Alltag? – Potenziale und Perspektiven. Autonomes Kolonnenfahren, das sogenannte Platooning, wird Logistik fraglos grundlegend verändern und die Digitalisierung in der Logistik vorantreiben – aber nicht über Nacht. Dieses ist zugleich Chance als auch Herausforderung für die Branche, denn es ist gleichzeitig Anlass für neue Player, in den Logistikmarkt einzutreten – etwa OEMs (Hersteller) und Technologiekonzerne.

Die Veränderung, die vom autonomen Fahren ausgeht, betrifft nicht nur die Form der Operations selbst, das heißt, das Fahren, sondern sowohl die den Kunden und Nutzern angebotenen Services als auch die Disposition und andere begleitende Prozesse. „Wir erwarten, dass vernetztes und autonomes Fahren wesentliche Schmerzpunkte in der Logistik berührt – Zeit, Qualität und Kosten“, sagte Dr. Reif-Mosel und ergänzte: „Die Furcht vor dem Ersatz der Fahrer ist unbegründet. Unseres Erachtens kann durch autonomes und vernetztes Fahren eine höhere Attraktivität der Arbeitsplätze erreicht werden und es besteht die Chance, die Fahrerknappheit zu mindern.“ Der Zeitraum bis zum fahrerlosen Fahrzeug wird gleichzeitig ausreichend lang sein, um sich darauf einzustellen.

Leitmarkt Deutschland

Bis zum Serieneinsatz autonomer Fahrzeuge im Güterverkehr sind noch einige Hürden zu überwinden. Diese sind sowohl technischer und juristischer als auch akzeptanzbezogener Art. „Wir erwarten, dass die Akzeptanz eines automatisierten Güterverkehrs durch die Akzeptanz automatisierender Funktionen im Individualverkehr steigen wird. DB Schenker wird das Feld hier nicht überlassen, sondern wir wollen mit gestalten und frühzeitig lernen. Deshalb treiben wir zwei Pilotprojekte zum Platooning als Übergangstechnologie und zum autonomen Fahren auf Terminalgeländen voran“, erklärte Dr. Reif-Mosel. Deutschland kann hier wegen der hohen Verkehrsdichte und der geringen Gleichförmigkeit des Verkehrsflusses Leitmarkt sein – nach dem Prinzip „If you can make it here, you can make it anywhere“ (Wenn es hier klappt, dann klappt es überall). Voraussetzung ist jedoch auch eine entsprechende Gesetzgebung bezüglich der Mindestabstände, Lenk- und Ruhezeiten.

Steffen Kaup, Leiter Zukunftsforschung Transport und Logistik Daimler AG, warf einen Blick in den Spedititionsalltag 2027 – technisches Entwicklungspotenzial und logistische Anforderungen der Zukunft. Einer der großen Trends in der Transportbranche ist der stetig steigende Transportbedarf, insbesondere in Innenstädten. Haushalte lassen sich mehr Waren nach Hause liefern und zwar mit höheren Anforderungen, was die Auslieferungsgeschwindigkeit und die Verkürzung von Wartezeiten angeht. „Diesem Trend begegnen unter anderem Crowd-Delivery-Dienste, das heißt, eine Menge kleinerer Auslieferdienste oder gar Privatpersonen, die den Warentransport in der Innenstadt unterstützen. Zu einem Effizienzgewinn

führt solch ein Konzept dann, wenn sich diese Crowd-Transporte mit denjenigen Fahrten decken, die bereits Teil des bestehenden Verkehrsaufkommens sind“, berichtete Kaup.

CO₂-Fußabdruck verringern

Die immer weitergehende Vernetzung und Transparenz von bestehendem Verkehr kann zukünftig zu völlig neuen Konzepten in der Logistik führen. Durch die Mitnahme von Waren und Gütern kann ein weiterer Anstieg des Verkehrsaufkommens begrenzt, und Transportumfänge könnten dann von einem synchronmodalen Transportkonzept* aufgefangen werden. Bei der Nutzung des bestehenden Verkehrs für Transportaufgaben können alle Arten von Verkehrsträgern genutzt werden, die eine Mitfahrmöglichkeit für das Transportgut auf einer geeigneten Teilstrecke anbieten. Dieses führt zu einem deutlich höheren Auslastungsgrad des Verkehrs, sinkender Leerfahrtenquote und zusätzlichen positiven Effekten für Umwelt oder Kosten: „Ein funktionierendes synchronmodales Transportkonzept kann jedem einzelnen helfen, seinen persönlichen CO₂-Fußabdruck zu verringern, indem er auf Strecken, die er sowieso zurücklegt, Waren und Güter mittransportiert. Langfristig lassen sich anhand dieses Konzeptes Verkehrsströme neu ausrichten, welches vollständig neue Logistikkonzepte zur Folge hat“, resümierte Kaup.

*Synchronmodal bedeutet zeitlich abgestimmt (= syncro) und verschiedene Transportwege umfassend (= intermodal).

Der ADAC Mittelrhein ist mit fast 700.000 Mitgliedern einer von 18 Regionalclubs des ADAC e.V. und seit 1985 Veranstalter des Internationalen ADAC Truck-Grand-Prix auf dem Nürburgring. Mit nahezu 20 Millionen Mitgliedern ist der „Allgemeine Deutsche Automobil-Club“ der zweitgrößte Automobilclub der Welt. Als führender Dienstleister trägt der ADAC wesentlich dazu bei, Hilfe, Rat, Schutz und Sicherheit in allen Teilbereichen des mobilen Lebens zu gewähren.

TÜV Rheinland ist ein weltweit führender unabhängiger Prüfdienstleister mit 145 Jahren Tradition. Im Konzern arbeiten 19.700 Menschen rund um den Globus. Sie erwirtschaften einen Jahresumsatz von über 1,9 Milliarden Euro. Die unabhängigen Fachleute stehen für Qualität und Sicherheit von Mensch, Technik und Umwelt in fast allen Wirtschafts- und Lebensbereichen. TÜV Rheinland prüft technische Anlagen, Produkte und Dienstleistungen, begleitet Projekte, Prozesse und Informationssicherheit für Unternehmen. Die Experten trainieren Menschen in zahlreichen Berufen und Branchen. Dazu verfügt TÜV Rheinland über ein globales Netz anerkannter Labore, Prüfstellen und Ausbildungszentren. Seit 2006 ist TÜV Rheinland Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen für mehr Nachhaltigkeit und gegen Korruption. Website: www.tuv.com

Ihre Ansprechpartner für redaktionelle Fragen:

Presse ADAC Mittelrhein e.V.

Reinhard Moll, Tel.: 0261/1303-125, Reinhard.Moll@mrh.adac.de

Presse TÜV Rheinland

Wolfgang Partz, Tel.: 0221/806-2290, Wolfgang.Partz@de.tuv.com