



Es ist kaum mehr zu erkennen, aber auch dieses Fahrzeug stammt aus Baden-Württemberg. Der Unimog gehört zu den beliebten Nutzfahrzeugen in Kommunen. FOTO: MERCEDES-BENZ

Lastkraftwagen

Nutzfahrzeuge im Einsatz, damit die Welt sich dreht

Ein Nutzfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug, das zum gewerblichen Personentransport oder Gütertransport dient. Wirtschaft und Kommunen in Baden-Württemberg sind stark auf diese Branche angewiesen. Zukunftsfähigkeit ist deshalb Trumpf.

Von Daniel Oliver Bachmann

STUTTGART. Über die Automobilindustrie wird viel gesprochen: Dass 2008 eine Million Neuwagen pro Jahr weniger verkauft werden als 2007. Dass jeder siebte Job an der Autobranche hängt, die voriges Jahr 290 Milliarden Euro erwirtschaftete. Dass die Modellpolitik deutscher Hersteller überdacht werden muss. Dass die Aussetzung der Kfz-Steuer nicht der Stein der Weisen ist, sondern das Land Baden-Württemberg 170 Millionen Euro in den nächsten

beiden Jahren kosten wird. Auch ohne Rezession steht die Branche häufig in den Schlagzeilen: Deutschlands Autobahnen können die wachsende Verkehrsmenge längst nicht mehr aufnehmen. Auf über 360 000 Kilometer summiert sich die Gesamtlänge der jährlich vom ADAC erfassten Staus. Wer dann genervt einen Rastplatz ansteuert, hat häufig Pech: Alles belegt durch Lastkraftwagen.

Doch unsere Gesellschaft ist auf eine hohe Mobilitätsquote angewiesen, weiß Achim Scheerer von der in Aichhalden angesiedelten Spediton Scheerer, und verweist auf den hohen Kostendruck, mit denen sich die Logistikunternehmen im Land auseinandersetzen müssen. „Der Sprit“, so Achim Scheerer, „macht bis zu 40 Prozent der Gesamtkosten eines Fuhrparks aus.“ Zum anderen stiegen Anschaffungskosten sowie Folgekosten für Ersatzteile oder Reifen. Auch die Maut schlägt zu Buche: Sie wird zum 1. Januar 2009 angeho-

ben, vor allem für ältere Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß. Der Fiskus verspricht sich Mehreinnahmen von knapp einer Milliarde Euro, die aber lediglich zum Teil ins Straßennetz reinvestiert werden.

„Wir haben nur wenige Möglichkeiten zu kosten-senkenden Maßnahmen“, sagt Scheerer, „daher sind für uns technische Verbesserungen im Nutzfahrzeugbau wichtig.“ Zu denen gehören volumenoptimierte Fahrzeuge, also Lkw mit mehr Innenhöhe. In der Länge ist dagegen nichts zu machen: In den kommenden Jahren wird es keine 60 Tonnen schweren Giga-Liner geben. Vor dem Jahr 2010 entscheiden die EU-Kommissare über keine neue Richt-

linie zu Maßen und Gewichten von Lkw. „Dafür gibt es einen Trend zu schadstoffarmen Fahrzeugen“, so Scheerer. „Die Tendenz geht zu Euro-5-Fahrzeugen; selbst Euro-6 wird schon ange-dacht.“ Diese Abgasnormen legen die Grenzwerte für den Ausstoß von Kohlenmonoxid, Stickstoffoxiden und Kohlenwasserstoffe fest.

Axel Kolberg und Gerti Eisele, die mit ihrer Agentur Wire Süden in Stuttgart integrierte Kommunikationskonzepte für Nutzfahrzeughersteller entwickeln, verweisen ebenfalls auf umweltfreundliche Technologien. „Die Sattelzugmaschine Econic von Mercedes-Benz“, sagt Axel Kolberg, „unterschreitet mit einem Erdgasmotor

„Mein Ziel ist, dass sich Lkw und Pkw auf den Autobahnen weniger in die Quere kommen. Dazu brauchen wir getrennte Spuren.“

Wolfgang Tiefensee (SPD), Bundesverkehrsminister

schon heute die Euro-5-Abgasnorm. Im Biogasbetrieb liegt der Kohlendioxidausstoß bei null.“

Ins gleiche Horn stößt Steffen Schulik, Geschäftsführer der Agentur BBDO Stuttgart. „Für die Hersteller ist es eine enorme Herausforderung, das Thema Stickoxide und Ruß gleichzeitig zu bewältigen. Mercedes-Benz hat zur Abgasnachbehandlung Bluetec entwickelt, was bis zu 80 Prozent der Stickoxide reduziert.“ Dabei wird Harnstofflösung ins Abgas eingedüst, dadurch Ammoniak freigesetzt, welches im Katalysator reduziert wird. Andere Hersteller wie Scania setzen dagegen auf innermotorische Lösungen zur Schadstoffreduktion. Welche Technologie auch eingesetzt wird: Da die Kraftstoffkosten die Lohnkosten als größten Einzelposten in der wirtschaftlichen Rechnung abgelöst haben, sind die Hersteller hier in den kommenden Jahren besonders gefordert.

Die Logistik-Branche reagiert verärgert: Dieses Vorhaben würde alle Lastwagen zwingen, im Tempo des langsamsten Fahrzeugs in einer Schlange zu kriechen. Ob sich das Überholverbot also durchsetzt, ist bisher noch nicht geklärt. (dob)

Sicherheit durch Fahrdisziplin und Überholverbot

STUTTGART. Telematiksysteme analysieren das Fahrverhalten des Fahrers. Dabei geht es um wirtschaftliches Fahren, aber auch um mehr Sicherheit auf der Straße. Denn mit Telematiksystemen lässt sich die Disziplin der Fahrer besser überprüfen. Unnötige Überholmanöver auf Autobahnen - sogenannte Elefantenrennen - gefährden die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und sorgen häufig für Staus. Wieder in der Diskussion ist deshalb ein Überholverbot für Lkw, wie es Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) im „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ des Bundesverkehrsministeriums fordert. Schließlich sind 2500 Kilometer von den 12 200 Kilometern Autobahn extrem staufährdend. Dort soll ein Überholverbot für Sicherheit sorgen.

Die Logistik-Branche reagiert verärgert: Dieses Vorhaben würde alle Lastwagen zwingen, im Tempo des langsamsten Fahrzeugs in einer Schlange zu kriechen. Ob sich das Überholverbot also durchsetzt, ist bisher noch nicht geklärt. (dob)

Mehr Möglichkeiten im kommunalen Einsatz

Bauhöfe sind flexibel ausgerüstet und sparen Geld

STUTTGART. Axel Kolberg und Gerti Eisele betreuen mit ihrer Agentur Wire Süden in Stuttgart die Marke Unimog. Ein Fahrzeug, welches Männerherzen höher schlagen lässt, und das nicht bloß im Kommunalbereich. „Mähen, räumen, schleppen“, zählt Axel Kolberg auf. „Mit Arbeitskorb, mit Hubarbeitsbühne, mit Kran oder Bagger. Ein Unimog ist flexibel und geländegängig, einfach jeder Situation gewachsen.“ Deshalb nutzen Mitarbeiter städtischer Bauhöfe gerne den Unimog mit speziellen Kommunal-Anbaugeräten. Die

gibt es in allen erdenklichen Variationen, für den Winterdienst bis zu Asphaltfräsen. Gut ausgerüstet, lassen sich Reparaturen schnell selbst ausführen. Dabei sind aber auch niedriger Verbrauch und Umweltfreundlichkeit wichtige Themen. Ein Unimog im Einsatz als Transport- und Zugmaschine für Anhänger auf der Straße verbraucht bis zu 40 Prozent weniger Kraftstoff bei gleichzeitig geringerem Kohlendioxid-Ausstoß als Ackerschlepper. Bei rund 10 000 Betriebsstunden pro Fahrzeugleben eine lohnende Sache. (dob)



Ohne Schneefräse in kommunalem Einsatz geht es in den meisten Städten und Gemeinden im Winter nicht. FOTO: DPA



Wirtschaftliches und sicheres Fahren eines solchen Lkw liegt nicht allein an zunehmend komfortableren Systemen. FOTO: SCHEERER

Neue Techniken unterstützen die Fahrer von Lastkraftwagen

Die besten Entwicklungen helfen aber bloß mit erhöhter Fahrerdisziplin weiter

STUTTGART. Speditoren wie Achim Scheerer wissen, wie sehr es auf den Fahrer ankommt. „Es gibt einen Techniktrend zu Automatikgetriebenen“, sagt er. „Die Hersteller versprechen sich durch Reduzierung der Schaltvorgänge ein Einsparen von Sprit. Das klappt aber nur, wenn der Fahrer intelligent damit umgeht.“ Deshalb setzt der Speditoren auf Telematiksysteme, mit denen er das Fahrverhalten

analysieren kann. „Drehzahl- und Bremsverhalten zeigen, ob das Fahrzeug gut gefahren wird.“ Das erst sorgt für mehr Wirtschaftlichkeit und Sicherheit.

„Abstandswarnsystem und Notbremsystem sind bedeutende Themen“, sagt Steffen Schulik von der Agentur BBDO. So entwickelte Mercedes-Benz den Active Brake Assist, ein Notbremsystem für schwere Nutzfahrzeuge. Auch

Schulik sieht den Fahrer in den Fokus gerückt. „Bei diesem anstrengenden Job“, erklärt er, „muss das Fahrerhaus den Mann am Steuer entlasten.“ Dazu gehören Komfortsitze, Kippschalter am Lenkrad und gute Schlafmöglichkeiten. Auch im Bereich Fahrstabilität sowie bei Warnsystemen vor stehenden und langsam fahrenden Objekten gibt es noch viele technische Entwicklungsmöglichkeiten. (dob)

Nutzfahrzeugemitt Magie in Szene setzen

STUTTGART. Der Kreativdirektor Jens Schmidt aus Stuttgart setzt Lkw in aller Welt in Szene. „Häufig auch in Spanien. In kaum einem anderen Land finde ich eine so große Variation von Landschaften wie zwischen Galizien und Asturien.“ Ein Knochenjob: „18 Stunden pro Tag sind keine Seltenheit“, so Jens Schmidt. „Die Logistik hinter dem Shooting ist so gigantisch wie die Motive selbst.“ Bis zu 25 Leute sind vor Ort. „Alles wird bis ins Detail geplant“, sagt Jens Schmidt. „Ich lasse mich aber auch von der Magie des Momentes überraschen. Das schafft oft die besten Fotos.“ (dob)



Auch ein Gabelstapler kann ästhetisch Eindruck machen. FOTO: SCHEERER