

ransport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Nr. 22 · 30.11.2012 · 22. Jhg. · HUSS-VERLAG GmbH · **(?**) 089/3 23 91-0 · **(!** −416 · D-80912 München · www.transport.de



Umweltschutz und Kostendruck

Dialog Daimler-Vorstand Renschler sieht Zielkonflikte bei den Umweltauflagen für Nutzfahrzeuge. Die Transportbranche dürfe dadurch nicht noch mehr belastet werden

In Berlin trafen sich in der vergangenen Woche Vertreter aus Nutzfahrzeugindustrie, Transportwirtschaft und Politik, um über die aktuellen Entwicklungen im Straßengüterverkehr zu diskutieren. Geladen hatte Andreas Renschler, im Vorstand der Daimler AG zuständig für die Nutzfahrzeuge.

In seinem Einleitungsvortrag plädierte er für einen noch intensiveren Dialog von Herstellern, Lkw-Kunden und den gesetzgebenden Organen. Nur über einen noch stärkeren Schulterschluss könne es gelingen, die gemeinsam angestrebten Ziele, nämlich saubere, sichere und leise Trucks, auf Sicht umzusetzen, so Renschler. Gleichzeitig beschert die aktuelle Wirtschaftslage den Lkw-Herstellern und der Transportbranche nicht unbedingt rosige Zeiten.

Insgesamt erwartet der Daimler-Nutzfahrzeugchef 2012 für den europäischen Lkw-Markt einen Rückgang um rund zehn

Prozent. Zudem leiden die potenziellen Lkw-Kunden unter einem enormen Kostendruck. Laut einer Erhebung des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) seien allein in den vergangenen sechs Jahren die Transportkosten im nationalen Fernverkehr in Deutschland um über 21 Prozent gestiegen. "Und das liegt nicht daran, dass die Spediteure mehr verdienen", sagte Renschler. Ein Großteil der Spediteure stehe wirtschaftlich mit dem Rücken zur Wand.

Kosten entstehen danach

Rund 90 Prozent der Kosten würden erst nach dem Kauf eines Lkw entstehen, wobei vor allem die steigenden Kraftstoffpreise zu Buche schlagen. Renschler: "In Europa legt ein Spediteur inzwischen für Sprit dreimal so viel hin wie für einen neuen Truck." Ziel müsse es deshalb sein, immer effizientere Lkw zu



"In Europa legt ein Spediteur inzwischen für Sprit dreimal so viel hin wie für einen neuen Truck."

Andreas Renschler, Mitglied des Vorstandes der Daimler AG

entwickeln, die weniger Kraftstoff verbrauchen und damit auch weniger CO₂-Emissionen erzeugen. Renschler gab allerdings zu bedenken, dass man bei allen Aktivitäten nicht den Blick für die Realitäten verlieren dürfe. Denn bei Einzelthemen würden sich bei genauem Hinschauen Zielkonflikte auftun.

So werde die Reduktion der Schadstoffemissionen automatisch ein Ansteigen des Kraftstoffverbrauchs zur Folge haben.

Grund dafür seien unter anderem motorinterne Vorgänge sowie das aufwändige Verfahren zur Abgasreinigung. Benötigt werden laut Renschler deshalb gute Konzepte, die diese Wechselwirkung egalisieren.

Technischer Widerspruch

Einen weiteren Zielkonflikt sieht Renschler in der Vielzahl von Verfahren, auf die einzelne Länder bei ihren Umweltauflagen setzen. Zudem stehe die Vorgabe der Europäischen Kommission im Hinblick auf weniger Geräuschentwicklung in einem "technischen Widerspruch" zur Kraftstoffeffizienz. Renschler: "Wenn es physikalisch überhaupt gelingt, die Geräusche eines schweren Lkw auf 78 Dezibel zu drücken, dann sind von der Einkapselung des Motors bis hin zur Senkung des Einspritzdrucks zahlreiche Einzelschritte vonnöten, die kontraproduktiv zum CO₂-Ausstoß sind." Da die Effizienz seines Trucks das wichtigste Kaufargument des Kunden sei, laufe man Gefahr, dass verstärkt und für längere Zeit auf veraltete Technik gesetzt

Transport, 30.11.2012 (tbu)

IN DIESER AUSGABE

Transportmarkt

Transporeon und Capgemini konstatieren schwierige Marktlage

Transport Test

"Actros 1845": Vorausschauender Tempomat hilft Sprit sparen

Relaunch

Neu gedachter "DAF XF" mit Euro 6

Schwerpunkt

Umweltschutz und alternative Antriebe

17-20

Anzeige



Teils mangelhafte Kommunikation

Laderampen Eine Internetumfrage des Bundesverkehrsministeriums hat ergeben: Die Optimierung einzelner Prozessschritte reicht nicht aus

Das Bundesverkehrsministerium hat die Ergebnisse seiner Onlinebefragung zur "Optimierung der Abläufe an Verladerampen" veröffentlicht. Das Bundesverkehrsministerium initiierte das Projekt im Rahmen seines

Anzeige



Aktionsplanes Güterverkehr und Logistik. Für die Umfrage verantwortlich war die HWH Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung, die im Internet rund 1.000 Akteure aus Handel, Industrie, Transport und Logistik interviewte.

Die hohe Beteiligung zeige, dass möglichst reibungslose Abläufe an den Rampen sowohl für Handel und Industrie als auch für die Transportbranche von großer Bedeutung seien, erklärte der Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, der Parlamentarische Staatssekretär Andreas Scheuer.

Informationsdefizite

Wie das Bundesverkehrsministerium erklärte, erbrachte die Umfrage viel Übereinstimmung,



Lkw-Fahrer und Rampenbetreiber fühlen sich über Verzögerungen nicht ausreichend informiert

aber teilweise auch kontroverse Bewertungen. So wurden branchenübergreifend die Informationsdefizite über Verzögerungen bei Lkw-Fahrern und Rampenbetreibern gleichermaßen

kritisiert. Sehr unterschiedlich

wurden hingegen die erforder-

lichen Personalkapazitäten, aber auch der Umgangston an den Laderampen beurteilt. In der Regel gut funktioniert den Unternehmensangaben zufolge die Papierabfertigung. Auch seien Waren und Begleitpapiere überwiegend vollständig. Als einen

Erster Spatenstich

Infrastruktur Das Güterverkehrszentrum in Göttingen erhält über die B 27 eine direkte Anbindung an das überörtliche Straßennetz

Spatenstich hat Niedersachsens Verkehrsminister Jörg Bode den Baubeginn für die direkte Anbindung des Güterverkehrszentrums Göttingen an die B 27 initiiert. Das Logistikzentrum wurde 2007 in Betrieb genommen. Seither habe es sich stetig weiterentwickelt, erklärte das Niedersächsische Verkehrsministerium.

Inzwischen werde die bestehende Erschließung über

Mit dem symbolischen ersten das innerstädtische Straßennetz dem steigenden Lkw-Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Daher soll eine direkte Anbindung an das überörtliche Straßennetz, die vom Güterverkehrszentrum aus nach Norden auf die Bundesstraße 27 führt, für Entlastung sorgen. Die Baukosten belaufen sich auf rund 7,5 Millionen Euro, die Landesförderung beträgt 5,3 Millionen Euro Transport, 30.11.2012 (ha)

wichtigen Lösungsansatz gab ein Großteil der Unternehmen branchenübergreifend an, dass eine Prozessoptimierung entlang der gesamten Versorgungskette vom Versand bis zum Empfänger erforderlich sei. Eine Optimierung einzelner Elemente in

der Prozesskette reiche nicht aus. Der Bund plant jetzt als Resümee der Befragung, vorbildhafte Rampenprozesse bei Unternehmen in Deutschland in einer Broschüre zur Nachahmung zu empfehlen.

Transport, 30.11.2012 (ha)

Gebündelte Kräfte

Nutzfahrzeugmarkt Renault Trucks und Volvo Trucks strukturieren in Deutschland um und steuern zukünftig die administrativen Aufgaben zusammen. Der Standort Brühl wird geschlossen

Im Rahmen der weltweiten Neustrukturierung des Nutzfahrzeuggeschäftes im Volvo-Konzern wird auch die Organisation der beiden Lkw-Marken Renault Trucks und Volvo Trucks in Deutschland neu aufgestellt. Während der Vertrieb weiterhin getrennt erfolge, sei geplant, die administrativen Aufgaben für beide Marken in der Zentralorganisation Volvo Group Trucks Central Europe zusammenzuführen, heißt es seitens

der Konzernführung. Zukünftig soll die Steuerung der Marken Renault Trucks und Volvo Trucks in Deutschland, Österreich und der Schweiz von Ismaning aus konzentriert erfolgen. Ziel sei es, vorhandene Ressourcen bestmöglich zu nutzen und Synergieeffekte zu erzielen.

Geschäftsführer der neuen Einheit ist Thomas Maurer, der bereits für beide Marken im Konzern tätig war. Er übernimmt zusätzlich zu seiner bisherigen

Position als Geschäftsführer von Renault Trucks Region Adri Alps (Schweiz, Österreich, Slowenien, Kroatien und Bosnien-Herzegowina) von Göran Simonsson die Geschäftsführung der Volvo-Trucks-Region Central Europe. Der 59-jährige Simonsson war 39 Jahre lang für den Volvo-Konzern in unterschiedlichen Führungspositionen tätig. Er habe sich nun aus dem operativen Geschäft zurückgezogen, heißt es in einer Erklärung



Thomas Maurer ist Geschäftsführer der neuen Zentralorganisation Volvo Group Trucks Central Europe

von Volvo Trucks. Der 48-jährige Schweizer Thomas Maurer startete 2003 seine Laufbahn bei Renault Trucks als Managing Director für die Schweiz.

Mit dem Zusammenschluss mit Renault Trucks Österreich zur "Alpen-Region" im Jahre 2006 übernahm er auch die Geschäftsführung von Renault Trucks Österreich. Seit 2008 verantwortet der Diplom-Kaufmann die Region AdriAlps.

Schließung in Brühl

Die neue Organisation bedeutet für die Mitarbeiter der bestehenden Vertriebsorganisation keine personellen Veränderungen. Durch die Bündelung der administrativen Aufgaben bei Volvo in Ismaning ist allerdings die Schließung des Standortes Brühl als Unternehmenszentrale von Renault Trucks Deutschland

Transport, 30.11.2012 (ha/tbu)