

Miete all-inclusive.



www.manrental.eu

MAN | Financial Services

Transport

DIE ZEITUNG FÜR DEN GÜTERVERKEHR

BFS
Die Truckvermieter
0180 411 8 411 * bfs.tv

Rent a **MAN**

Nr. 7 | 8. April 2016 | 26. Jhg. | HUSS-VERLAG GmbH | www.transport.de

B 11694 D

Am Bedarf vorbei?

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN Bundesverkehrsminister Dobrindt verspricht über 260 Milliarden Euro für die Infrastruktur. Der BGL fordert mehr Mittel für die Straße



FOTO: HUSS-VERLAG

Laut BGL reichen die Mittel des Bundes nicht, den Megastau auf deutschen Autobahnen zu beheben

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sieht den Verkehrsträger Straße in dem Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zu wenig berücksichtigt. Der Verband fordert, Mängel zu korrigieren. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt

(CSU) hat am 16. März den neuen Bundesverkehrswegeplan vorgestellt. Der Plan legt fest, in welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßen der Bund bis zum Jahr 2030 investieren wird.

Der Plan enthält rund 1.000 Projekte. Das Gesamtvolumen

ist dabei mit 264,5 Milliarden Euro um 91 Milliarden Euro höher als beim Bundesverkehrswegeplan 2003. In der neuen Auflage entfallen 49,4 Prozent der Investition auf die Straße, 41,3 Prozent auf die Schiene und 9,3 Prozent auf Wasserstraßen.

Die Politiker hatten eigentlich versprochen, dass der Bundesverkehrswegeplan 2030 den verkehrlichen Bedarf in den Mittelpunkt der Planungen stellen soll, moniert der BGL. In dem nun vorgelegten Entwurf sei es jedoch bei der ursprünglichen Mittelaufteilung geblieben. Das zeige, „dass wohl der Proporz und weniger der tatsächliche Bedarf im Vordergrund stehen“, so die Kritik des BGL.

Straße mehr genutzt

Tatsächlich sei es jedoch so, dass die Straße heute mehr als 70 Prozent aller Beförderungsleistungen und über 85 Prozent aller Personenverkehrsleistungen zu verkraften habe. Die vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenen Prognosen würden jedoch keinen Zweifel daran lassen, dass der Löwenanteil des Wachstums – zumindest im Planungszeitraum bis 2030 – auf der Straße vier- bis fünfmal größer ausfällt als auf der Schiene.

„Das soll allerdings nicht heißen, dass der Finanzbedarf der anderen Verkehrsträger falsch eingeschätzt wurde“, räumt der BGL ein. Denn auch dort gebe es Ausbaubedarf und immensen Instandhaltungsrückstau. „Vielmehr wird über diese wohl politisch motivierte Festlegung deutlich, dass die Kraft fehlte, bedarfsgerecht und realistisch zu planen“, heißt es in einer offiziellen Stellung-

nahme des BGL zur Vorlage des Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan 2030.

Angesichts der Vielzahl maroder Brücken und der Megastaus in Deutschland müsse grundsätzlich über die Finanzausstattung für den Straßenverkehr nachgedacht werden, so der BGL. Alles in allem sei festzustellen, dass die Zielkoordinaten und die Grundsätze, an denen sich der neue Bundesverkehrswegeplan orientieren sollte, anspruchsvoll und konsistent sind. „Dies hat offensichtlich jedoch nicht daran gehindert, ein weiteres Mal politisch und teils am wirklichen Bedarf vorbei zu planen“, meint der Verband. Die Diskussion in den kommenden Monaten eröffne nun die Chance, erkannte Mängel zu korrigieren.

Erhalt vor Neubau

Vorgesehen ist, dass alle Projekte des vordringlichen Bedarfs im Zeitrahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 umgesetzt werden können. 69 Prozent der Gesamtmittel sollen in den Erhalt der Infrastruktur fließen. 75 Prozent der Mittel für Straßenprojekte sind für großräumig bedeutende Vorhaben vorgesehen, 25 Prozent für die regionale Erschließung. Rund 1.700 Kilometer Engpässe auf Autobahnen und rund 700 Kilometer Engpässe auf Schienenstrecken sollen beseitigt werden. *tbu*

Themen in dieser Ausgabe

Brennpunkt Rampe

Studie nimmt die neuralgische Schnittstelle zwischen Transporteur und Verloader unter die Lupe. Seite 3

Deutsche Bahn

Trotz Rekordumsatz gingen 2015 die Zahlen im Schienengüterverkehr deutlich zurück. Seite 6

Anzeige

www.trailer-store.com

Wert.Anlage.
First Class. Second Hand.

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Alternative Antriebe

Die italienische Spedition Smet setzt auf reichweitenstarke Flüssiggas-Lkw. Seite 7

Paketmarkt

DHL baut das Netz in Nord-europa aus. Treiber ist der E-Commerce. Seite 10

Transport TEST

Tatra 8x8 Phoenix

Der schwere Tscheche punktet mit Fahrkomfort und Rohrrahmen. Seite 13

Vernetzter Lkw

Daimler präsentiert drei „Actros“, die über WLAN kommunizierend einen engen Platoon-Verbund bilden. Seite 16

Test: Erdgas-Ducato

Der Alternativ-Fiat ist umweltfreundlich und geräumig, aber wenig nutzlastig und teuer. Seite 17

Bauma 2016

Die weltgrößte Messe besticht mit gigantischen Maschinen und Spezial-Lkw für Bautransporte und schweres Gelände. Seite 21

Kompakte Klasse

TRANSPORTER Die neuen „Citroën Jumpy“ und „Peugeot Expert“ lösen ihre gleichnamigen Vorgänger im 3,0-Tonnen-Bereich ab

PSA hat seine neuen Kompakttransporter „Citroën Jumpy“ und „Peugeot Expert“ bei einer Pressekonferenz im Werk Sevel Nord im französischen Valenciennes vorgestellt. Die Fahrzeuge der 3,0-Tonnen-Klasse lösen die gleichnamigen Vorgänger ab und basieren auf der Plattform der Großraumlimousine „5008/C4 Grand Picasso“ der beiden Marken. Es soll weiterhin sowohl bei Peugeot als auch bei Citroën als Nutzfahrzeug unter der gleichen Bezeichnung Expert/Jumpy weitervertrieben werden. Neben den beiden fran-

zösischen Herstellern bietet der Kooperationspartner Toyota den Kompakttransporter unter der Bezeichnung „Proace“ an. Linda Jackson, CEO der Marke Citroën, erklärte, der neue Jumpy transportiere die Gene des bereits als Pkw-Kombi vorgestellten Spacetourer in den Nutzfahrzeugbereich. Maxime Picat, CEO der Marke Peugeot im PSA-Konzern, unterstrich, der neue Expert werde Maßstäbe setzen in Sachen CO₂.

Einzelradaufhängung

Auf Basis der neuen Mehrzweckplattform „EMP2“ mit Einzelradaufhängung an allen vier Rädern soll der neue Transporter Pkw-artige Handling- und Fahreigenschaften bieten. Die Nutzlast beträgt laut Hersteller bis zu 1.400 Kilogramm bei einem um 100 Kilo gestiegenen Gesamtgewicht von 3,1 Tonnen und einem trotz SCR-Technik um 100 bis 150 Kilogramm gesunkenen Leergewicht.

Das Ladevolumen reicht von 4,6 Kubikmeter bei der Kompaktversion mit kurzem Radstand und Überhang über 5,8 Kubikmeter bei der Version mit langem Radstand bis zu 6,6 Ku-

bikmeter bei der L2-Variante mit langem Überhang. Eine Alleinstellung sieht man mit der kompakten Version, die 5,1 Kubikmeter Volumen und 3,3 Meter Ladelänge auf einer Außenlänge von 4,6 Meter bieten soll.

Ebenfalls eine Alleinstellung reklamieren die Hersteller für die Durchladeklappe, die in Kombination mit einem aufstellbaren Beifahrersitz die Ladelänge um je 1,16 Meter erweitert. Auch bei der Höhe hält das neue Modell mit 1,9 Metern ein tiegaragentaugliches Maß, eine Hochdachversion wurde zugunsten der Kompaktversion verworfen, für die man sich mehr Marktpotenzial erhofft. Die Anhängelast liegt mit 2,5 Tonnen ebenfalls auf ordentlichem Niveau. Als einzigartig sieht der Hersteller auch die gestengesteuerte Schiebetür an, die wahlweise mit einem Wischen des Fußes öffnet.

An Versionen stehen neben Kasten und Kombi auch ein Plattformfahrgestell oder eine Doppelkabine mit fester oder klappbarer Trennwand zur Verfügung, außerdem ein Allradantrieb von der Firma Dangel.

FOTO: J. REICHEL



Der neue Transporter soll Pkw-artige Handling- und Fahreigenschaften bieten

Bei den Fahrassistenzsystemen schließen die Hersteller mit Systemen, wie dem Abstandstempomat oder Spurrassistenten zum Marktführer VW auf. Man setzt mit dem Head-up-Display oben auf dem Armaturenbrett sogar einen eigenen Akzent.

Kennzeichenerkennung

Bekannt von Fiat ist die Kennzeichenerkennung, die PSA um das Element der Tempoempfehlung ergänzt, die der Fahrer dann nur in den Tempomaten übernehmen muss. Ein kamera- und radarbasierter aktiver Notbremsassistent, der bis 30 km/h Geschwindigkeit zum Stillstand verzögert sowie ein Auffahrwarner sind ebenso optional lieferbar wie ein Auf-

merksamkeits- oder ein Fernlichtassistent.

In Sachen Verbrauch sollen die Fahrzeuge mit ihren 1,6- sowie 2,0-Liter-HDI-Motoren (95 bis 180 PS) um bis zu 20 Prozent sparsamer als der Vorgänger sein und sich im Bestfall mit 5,1 l/100 km im NEFZ-Zyklus begnügen. Möglich werde das durch ein serienmäßiges Start-Stopp-System sowie die Abgasreinigung per SCR-Kat. Das System speist sich aus einem 22,4 Liter großen Adblue-Tank, der bis zu 15.000 Kilometer Reichweite ermöglicht und über einen Stutzen auf der Fahrerseite nachgefüllt wird. Bei den Betriebskosten punktet ein Wartungsintervall von 40.000 Kilometern oder zwei Jahren. *jr*

Hier bitte Adress-Etikett einkleben!

Rudolf Greiwing
Truck & Trailer Vermietung

Transport? Lösungen!

www.greiwing.com
Freecall: 0800-01 000 10

