

# IN ACTION



NEU: CF SILENT 72 DB(A)

## DAF TRUCKS AUF DER IAA 2014 IN HANNOVER



## NEU: CF UND XF LOW DECK



DRIVEN BY QUALITY

# GUT BREMSEN. BESSER FAHREN. INTARDER!

Wer gut bremst, fährt besser. Wer besser fährt, fährt wirtschaftlicher, sicherer und umweltfreundlicher. Die hydrodynamische Strömungsbremse ZF-Intarder ermöglicht Bremsen ohne Fading und Verschleiß, entlastet die Betriebsbremsen um bis zu 90 Prozent und senkt dabei gleichzeitig die Wartungskosten. Über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs betrachtet, eröffnet der Intarder so ein beachtliches Einsparpotenzial, das eine schnelle Amortisation gewährleistet. Zusätzlich profitiert die Umwelt von reduzierten Bremsstaub- und Lärmemissionen. Wer sich für den ZF-Intarder entscheidet, ist einfach besser unterwegs.  
[www.zf.com/intarder](http://www.zf.com/intarder)



MOTION AND MOBILITY



Besuchen Sie uns  
vom 25.9. bis 2.10.2014  
auf der IAA Hannover  
Halle 17, Stand B17.



- 4** DAF NEWS
- 6** IAA HANNOVER: **DAF Trucks** auf der IAA
- 10** NEUE EU-GESETZGEBUNG: längere Lkw für weniger **Kraftstoffverbrauch und mehr Sicherheit**
- 12** KUNDENPORTRÄT: BioCycling GmbH, **Reste auf Rädern**
- 15** LOGISTIK MIT BDF-FAHRZEUGEN: **Intelligentes** Tauschsystem
- 18** GETRÄNKELOGISTIKER TSM: **DAF XF** im Getränketransport
- 20** MEINFERNBUS: wegweisend nach der **Liberalisierung** in Deutschland
- 22** GOODYEAR: Weitere Vorteile für Fahrer von **DAF-Lkw**
- 25** LOGISTIKMARKT DEUTSCHLAND: **Gelobtes** Land

## KUNDENANPASSUNG GEHT WEITER

Wieder einmal erweitert DAF sein Produktprogramm um neue Lkw-Modelle, die die Transporteffizienz weiter verbessern. Der neue CF Silent ermöglicht Auslieferungen am Abend und über Nacht in Stadtgebieten, in denen Lärmschutzaufgaben gelten. Dank einer Sattelkupplungshöhe von nur 91 Zentimetern ermöglichen die neuen XF und CF Low-Deck-Sattelzugmaschinen noch mehr Ladevolumen. DAF bietet eine individuell angepasste Lösung für jeden Anwendungsbereich!

Die Anpassung an die kundenspezifischen Anforderungen gehen weit über das reine Produkt hinaus. Jeder Betreiber ist auf seinem Gebiet Spezialist, jeder Kunde ist einzigartig. Deshalb bietet PACCAR Financial Lösungen, die auf Ihre spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen zugeschnitten sind. Dasselbe gilt für die Reparatur- und Wartungsverträge von MultiSupport. Das sind alles Dienstleistungen hinter dem Produkt, die darauf abzielen, Ihrem Fuhrpark die höchste Rendite zu bringen. Geringe Gesamtbetriebskosten sind das A und O.

Viele europäische Transportunternehmer wechseln derzeit bewusst zu den Euro 6-Modellen, insbesondere wegen der niedrigsten möglichen Betriebskosten und nicht nur wegen der gesetzlichen Bestimmungen. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass die neuen DAF-Lkw der Euro 6-Serie fünf bis acht Prozent kraftstoffsparsamer als die Vorgängermodelle der Serien Euro 3, 4 und 5 sind. Das schlägt sich schnell in tausenden gesparten Euro pro Lkw und Jahr nieder. Darüber hinaus bezahlen Transportunternehmen, die viel in und durch Deutschland fahren, ab 1. Januar möglicherweise zwei Cent weniger MAUT-Gebühren pro Kilometer. Dies führt zu noch höheren Einsparungen.

Kunden, die bereits auf Euro 6 DAF-Fahrzeuge umgestellt haben sind von der hohen Qualität, dem niedrigen Kraftstoffverbrauch, der exzellente Fahrdynamik und dem hohen Fahrkomfort begeistert. Egal ob es der erstklassige XF ist, der vielseitige CF oder der neue LF für den Verteilerverkehr. Wir bieten diese Fahrzeuge in einer großen Vielfalt verschiedener Ausführungen an, bis ins Detail an Ihre spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen angepasst. Und wie bereits erwähnt: Dies gilt auch für alle Dienstleistungen, die hinter unseren Fahrzeugen stehen.

# DAF

A PACCAR COMPANY

### Impressum:

In Action wird von DAF Trucks N.V. herausgegeben.

Redaktion: Corporate Communications-Abteilung

P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Niederlande

[www.daf.com](http://www.daf.com)

Konzept und Realisierung: GPB Media B.V., Leiderdorp  
Niederlande

*Schippers*

### Harrie Schippers

Vorstandsvorsitzender  
DAF Trucks N.V.





## ■ DAF WESTERLO FERTIGT DAS 1.000.000STE FAHRERHAUS

Anfang Juli verließ das 1.000.000ste Fahrerhaus die Produktionslinie bei DAF Westerlo (Belgien). „Dies ist ein gewaltiger Meilenstein in der Geschichte des Achsen- und Fahrerhauswerks von DAF“, sagt Harrie Schippers, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V. Das DAF XF Space Cab wurde symbolisch an Louis de Wael, dem Geschäftsführer von 'Vervoer Van Dievel' aus der belgischen Stadt Mechelen, überreicht. Dieses Unternehmen ist der zukünftige Eigentümer des Lkws mit dem 1.000.000ste Fahrerhaus von DAF.

1966 eröffnete DAF seine Produktionseinrichtungen in Belgien. Zunächst produzierte das Werk nur Fahrerhäuser, 1971 kam dann die Produktion von Achsen hinzu. Die hier produzierten Fahrerhäuser werden in den beliebten DAF-Baureihen CF und XF verbaut.

### Erhebliche Investitionen

Im Rahmen der Einführung der neuen Generation von DAF Euro 6-Fahrzeugen wurden große Summen in den Ausbau des Fahrerhauswerks gesteckt. Während der letzten zehn Jahre wurden hier etwa eine halbe Milliarde Euro investiert.

„Dieser Meilenstein ist ein fantastischer Verdienst der 2.000 Mitarbeiter bei DAF Westerlo“, so Harrie Schippers. „Auch dank ihrer Mühen und ihres Engagements sind wir in der Lage, Fahrerhäuser anzubieten, die in Bezug auf Innenraum, Komfort sowie Passform und Verarbeitung marktführend sind. Dies sind wesentliche Elemente, die zu der hohen Wertschätzung durch die Fahrer beitragen, für den Lkw von DAF bekannt sind.“

## ■ WWW.DAF.COM VOLLSTÄNDIG AKTUALISIERT

Die Internetpräsenz www.daf.com wurde vollständig überarbeitet. Die neue Website läuft auf einer sehr viel flexibleren Plattform. DAF.COM funktioniert nun problemlos in unterschiedlichen Browsern, wie Explorer, Firefox, Safari und Chrome sowie auf diversen Mobilgeräten, wie iPhone, Android und Windows-Telefonen. Darüber hinaus wurde die Integration zwischen der Website und sozialen Medien verbessert. Ferner passt sich die Website an das Suchverhalten des Benutzers an. Ein weiterer Grund für die Entwicklung der neuen Website war ein noch einfacherer Zugang zu bestimmten Informationen, z. B. Aufbauzeichnungen und Informationen zu gebrauchten Lkw. Nun ist es einfacher für Benutzer, Informationen direkt vom Händler anzufordern.



## ■ NEUER DAF XF EURO 6 IN NORDIRLAND ALS “FLEET TRUCK OF THE YEAR 2014” AUSGEZEICHNET



Der neue DAF XF Euro 6 wurde im Rahmen von Nordirlands renommiertester jährlicher Auszeichnung Export & Freight Transport & Logistics Awards von 12 Experten als “Fleet Truck of the Year 2014” ausgezeichnet. Die Gewinner wurden vor kurzem in Belfast bekannt gegeben.

Die Experten aus der Transport- und Logistikbranche in Nordirland verliehen dem DAF XF die höchste Auszeichnung aufgrund seiner Zuverlässigkeit, Fahrersicherheit und seines Komforts sowie seiner Kraftstoffeffizienz und der ausgezeichneten Kundenbetreuung durch das DAF-Partnernetz.

◀ Fernsehstar Adrian Logan übergibt den Preis an Ray Ashworth, den geschäftsführenden Direktor von DAF Trucks UK. Rechts sind Mark Cuskeran von Sponsor SDC Trailers und Steve Turton von Sponsor BPW zu sehen.

## ORIGINALMOTOR VON DAF WIEDER "ZU HAUSE" DAF MUSEUM ERHÄLT EINEN DD 575

In Merksem, in der Nähe von Antwerpen in Belgien wurde Ursine Thielemans (heute Frau De Beukelaer-Thielemans) bereits in jungen Jahren mit der rauen Wirklichkeit konfrontiert, als Sie vor fast 44 Jahren nach dem Tod Ihres Vaters dessen Geschäfte übernahm. Unter ihrer Führung wuchs das Unternehmen und wurde zu einem der größten Lieferanten von Spannbeton: Vibrobeton.



Eine ihrer ersten Aufgaben bestand darin, einen Lkw zu finden, um die schweren Brammen vom Produktionsstandort zum Beladeort für die Schwerlastkraftwagen zu transportieren. „Wir fanden einen gebrauchten DAF V1600 DD Kipper“, erinnert sie sich. „Der Aufbau war verkauft und Querstreben waren auf das Fahrgestell geschweißt.“

### Mehrwert

Nachdem das Fahrzeug jahrelang zuverlässig eingesetzt wurde, entschied man sich, den Lkw außer Dienst zu nehmen und den V1600 dem DAF Museum in Eindhoven anzubieten. Das ist ein sehr wichtiger Neuzugang für das Museum, da es sich bei dem Motor dieses Lkw tatsächlich um einen DD 575 handelt, dem ersten Motor, der von DAF gebaut wurde. Er basierte auf einer Leyland-Lizenz und die Produktion wurde 1957 aufgenommen. Das war genau der Motor, der in unserer Sammlung fehlte. Der Motor wird vollständig restauriert und der Ausstellung hinzugefügt.

## DIE GRÖSSTE WERBEFLÄCHE DER WELT?



Dies kann durchaus die größte Werbefläche auf der ganzen Welt sein: Der jordanische DAF-Partner Manaseer hat vor kurzem 25 DAF XFs und 25 DAF CFs für das eigene Transportunternehmen bestellt. Zusammen mit Dutzenden von Kenworth Zugmaschinen (Manaseer ist auch ein Kenworth Händler) bildeten die Fahrzeuge eine Werbetafel, die nur aus der Luft sichtbar war. Diese Aktion

wurde im Juli gefilmt und ist auf YouTube zu sehen, wo es mittlerweile fast 10.000 Klicks hat. Aus Gründen des Umweltschutzes musste die gesamte Aktion an einem einzigen Tag durchgeführt werden. Sehen Sie sich das Video selbst unter <https://www.youtube.com/watch?v=vFmHILY6sc> an, oder scannen Sie den QR-Code.



## DIE ERSTEN DAFS FÜR NÜLLIG & HAß

An das Transportunternehmen Nüllig & Haß aus Wuppertal wurden vor kurzem zehn DAF XF Euro 6-Sattelzugmaschinen ausgeliefert. Sie sind die ersten DAF-Lkw in der Flotte von rund 200 Fahrzeugen. Alle zehn DAFs sind mit dem neuen PACCAR MX-11 Motor ausgestattet. „Dies sind nicht nur die ersten DAF-Fahrzeuge in unserer Flotte, sondern auch unsere ersten Euro 6 Fahrzeuge“, so Geschäftsführer Andreas Nüllig. „Der niedrige Kraftstoffverbrauch, die niedrige Betriebskosten und die lange Laufzeit waren wichtige Kriterien für den Kauf der neuen DAFs“.



DAF TRUCKS AUF DER  
IAA NUTZFAHRZEUGE 2014 IN HANNOVER:

# “IMMER DIE RICHTIGE LÖSUNG”

«Immer die richtige Lösung» ist das Motto von DAF auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014, die vom 25. September bis zum 2. Oktober in Hannover stattfindet. Dabei präsentiert DAF Trucks das komplette Programm an branchenführenden Produkten und Dienstleistungen das für jede Anwendung eine passende Lösung beinhaltet. Für den innerstädtischen Verteilerverkehr wurde ein geräuschoptimierter CF neu entwickelt, der für Einsatzbedingungen am Abend und während der Nachstunden im innerstädtischen Bereich prädestiniert ist. Die neuen CF und XF Low Deck-Zugmaschinen ermöglichen eine hohe Effizienz bei Großvolumentransporten. Zudem wird DAF moderne Technologien wie Predictive Cruise Control und Predictive Shifting vorstellen, mit denen der Kraftstoffverbrauch weiter optimiert wird.

Wie gewohnt befindet sich der DAF-Stand in Halle 17 des IAA-Messegeländes in Hannover. Auf einer Fläche von 2.500 m<sup>2</sup> wird ein Querschnitt des Euro 6-Modellprogramms vorgestellt, das Maßstäbe in Punkto Qualität, geringe Betriebskosten und einer verbesserten Fahrzeugleistung setzt. Dazu zählen auch der neue LF für den Verteilerverkehr, der neue CF für eine Vielzahl von Anwendungen und das neue DAF-Flaggschiff der Baureihe XF für den Fernverkehr. Nachdem das neue Euro 6-Programm um eine komplette Modellreihe aus drei- und vierachsigen Fahrzeugen erweitert wurde, steht für jede Transportanwendung der ideale DAF-Lkw zur Verfügung.



## PREDICTIVE CRUISE CONTROL UND PREDICTIVE SHIFTING

Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 wird DAF die Funktion Predictive Cruise Control mit Predictive Shifting vorstellen, die ab Januar 2015 optional für die Modelle Euro 6 CF und XF mit automatischen AS Tronic 12-Gang-Getriebe erhältlich sein wird. Diese beiden ausgeklügelten Technologien wurden eigens von DAF entwickelt, um die Fahrzeugeffizienz zu erhöhen. Predictive Cruise Control macht sich fortschrittliche GPS-Technologie zunutze, um die genaue Position des Fahrzeugs zu bestimmen und zu ermitteln, welche Fahrbedingungen auf den nächsten ein bis zwei Kilometern zu berücksichtigen sind. Tatsächlich agiert das System „vorausschauend“ und antizipiert Kurven und Gefälle.

Der Fahrer stellt die gewünschte Geschwindigkeit sowie die zulässige Über- und Unterschreitung dieses Wertes im Voraus ein. Für die zulässige Abweichung nach unten stehen drei vorprogrammierte Optionen zur Verfügung. Innerhalb des vorgegebenen Bereichs bestimmt die Funktion Predictive Cruise Control die ideale Geschwindigkeit, während die Funktion Predictive Shifting den idealen Gang auswählt.

Das Ziel beider Technologien ist es, so lange wie möglich im höchstmöglichen Gang und demzufolge auch im optimalen Umdrehungsbereich zu fahren. Nähert sich das Fahrzeug dem Ende einer Steigung, ist das System bestrebt, nicht in einen niedrigeren Gang zurückzuschalten. Folgt der Steigung unmittelbar danach ein Gefälle, wird weniger Kraftstoff eingespritzt, bevor der höchste Punkt des Anstiegs erreicht wird. Auf diese Weise wird die kombinierte Masse genutzt, um das



Fahrzeug über den höchsten Punkt zu «drücken». Sobald das System weiß, dass der Steigungsgrad des Gefälles in Kürze ansteigt, wird automatisch ein höherer Gang eingelegt. In einigen Fällen lässt es die Funktion Predictive Cruise Control zu, dass die Geschwindigkeit des Fahrzeugs unter den eingestellten Wert fällt. Dies passiert zum Beispiel dann, wenn der höchste Punkt eines Hügel fast erreicht ist und das System «weiß», dass die potentielle Energie das Fahrzeug beim folgenden Gefälle schnell wieder auf den gewünschten Wert beschleunigen wird. Predictive Cruise Control kann darüber hinaus auch zeitweilig eine Geschwindigkeit zulassen, die den eingestellten Wert – innerhalb eines vorgegebenen Toleranzbereichs – leicht überschreitet. Dies dient ebenfalls dazu, den Kraftstoffverbrauch so weit wie möglich zu senken. Die modernen Funktionen Predictive Cruise Control und Predictive Shifting werden dazu beitragen, die branchenführende Position von DAF in den Bereichen Kraftstoffeffizienz und geringe Gesamtbetriebskosten weiter auszubauen. ▶



## GERÄUSCHOPTIMIERTER VERTEILER-LKW: CF SILENT

DAF hat den einzigartigen CF Silent für den innerstädtischen Verteilerverkehr am Abend und in der Nacht entwickelt. Wenn der CF Silent in seinen besonderen „Silent-Modus“ geschaltet wird, liegt der Geräuschpegel unter 72 dB(A), womit der CF in den Niederlanden als geräuscharmer Lkw zertifiziert werden kann. Dies ermöglicht das Be- und Entladen von Waren in städtischen Gebieten, in denen am Abend, nachts oder früh morgens Lärmschutzaufgaben gelten.

Der neue CF Silent von DAF verfügt über einen leistungsstarken und effizienten 10,8-Liter-Motor PACCAR MX-11 Euro 6 (Leistung von 210 kW/286 PS bis zu 320 kW/435 PS) der bereits für seinen geringen Geräuschpegel bekannt ist.

Auf dem Armaturenbrett gibt es eine spezielle „Silent“-Taste. Wenn sie gedrückt wird, regelt die Motorsoftware das Drehmoment herunter und drosselt die Geschwindigkeit. Die Gänge werden so bei einer geringeren Drehzahl geschaltet. Als zusätzliche Maßnahme wurde das Getriebe des CF Silent besonders geräuschisoliert.

DAF wird den neuen geräuschoptimierten CF Silent für den Verteilerverkehr ab Anfang 2015 als 4x2- und 6x2-Lkw und als Sattelzugmaschine in den Fahrerhausvarianten Day Cab, Sleeper Cab oder Space Cab sowie einer großen Auswahl an Radständen anbieten.

# SAXAS

## DER Profi für den Verteilerverkehr

Wir entwickeln und fertigen in enger Zusammenarbeit mit unseren Kunden und Partnern. Dadurch ist sichergestellt, dass unser Produktprogramm immer die aktuellen Anforderungen der Branche erfüllt. Mit unseren drei Produktlinien decken wir nahezu das komplette Bedarfsspektrum des Verteilerverkehrs vollständig ab. Ob Sonderanfertigung oder Serienprodukt in großindustrieller Fertigung: Wir sind Ihr Spezialist für alle Fälle, denn bei uns erhalten Sie wirtschaftliche Komplettlösungen aus einer Hand.

## The last-mile transport pros

Our development and production departments work closely with our customers and business partners to ensure that our product range always meets current needs in the sector. With our three product lines we cover almost the entire spectrum of needs for 'lastmile' deliveries. Whether you need a custom build or products built to stock on a large industrial scale, we are your specialist for every occasion: your one-stop source for costeffective all-round solutions.



discover  
US...



Internet  
[www.saxas.biz](http://www.saxas.biz)

**SAXAS** Nutzfahrzeuge Werdau AG  
Greizer Straße 70  
08412 Werdau

Telefon 0 37 61 / 49 - 120  
Telefax 0 37 61 / 49 - 22 01  
E-Mail [kontakt@saxas.biz](mailto:kontakt@saxas.biz)



## NEUER CF UND XF LOW DECK: HÖHE DER SATTELKUPPLUNG BETRÄGT 91 ZENTIMETER

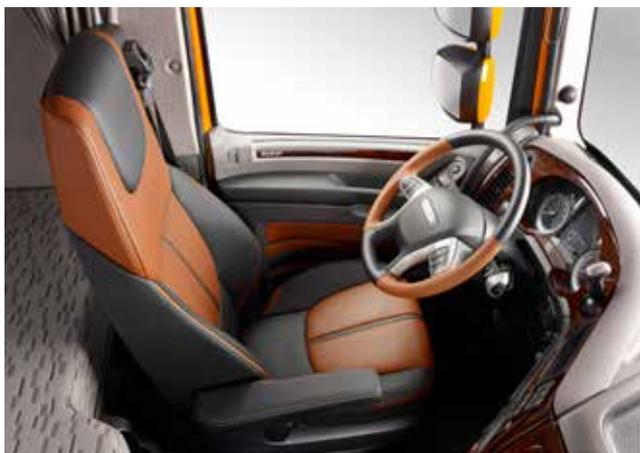
Eine der großen Neuerungen auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 ist eine Low Deck-Variante der beliebten Euro 6 CF- und XF-Sattelzugmaschinen für den Volumentransport.

Durch die Ausstattung mit Niederquerschnittsreifen (315/45/R22.5) und die Anpassung der Luftfederung konnte die Höhe der Sattelkupplung von 96 auf nur noch 91 Zentimeter gesenkt werden. Das bedeutet, dass innerhalb der maximalen Fahrzeughöhe von 4 Metern, Auflieger mit einer Innenhöhe von bis zu 3 Metern eingesetzt werden können. Daher sind Ladevolumen von bis zu 100 m<sup>3</sup> möglich, was für eine maximale Transporteffizienz sorgt. Eine Innenhöhe von 3 Metern kommt auch Transportunternehmen zugute, die in der Automobillogistik tätig sind, wo häufig ein Meter hohe Standardcontainer zum Einsatz kommen. Im Sattelaufleger können nun bis zu drei dieser Container übereinander gestapelt werden.

Die neuen CF und XF Low Deck-Sattelzugmaschinen von DAF sind mit einer Luftfederung an der Vorderachse erhältlich. Es wurde aber auch eine Einzelblatt-Parabelfederung entwickelt.



Der XF Low Deck mit Super Space Cab wurde mit einem neuen Dachspoiler ausgestattet, der die Aerodynamik optimiert und den Kraftstoffverbrauch sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Dachspoiler der bereits erhältlichen Low Deck-Version um 1,5 % senkt. Die neuen Low Deck-Sattelzugmaschinen von DAF haben einen Radstand von 3,60 oder 3,80 Metern und sind mit den hochmodernen PACCAR MX-11 Motoren mit 10,8 Liter Hubraum oder den PACCAR MX-13 Motoren mit 12,9 Liter Hubraum ausgestattet.



### KOMPLETTLEDERAUSSTATTUNG

Die DAF-Fahrerhäuser setzen seit jeher Maßstäbe in Sachen Geräumigkeit, Qualität und Komfort. Auf der IAA Nutzfahrzeuge wird eine elegante Lederkomplettausstattung für die Modelle Euro 6 CF und XF vorgestellt. Sie ist optional erhältlich und beinhaltet Sitze, Lenkrad und Türverkleidungen (XF). Die Lederausstattung ist in einer schicken «kupferbraunen» Farbe mit roten und orangefarbenen Akzenten gehalten, die einen besonders luxuriösen Eindruck vermittelt und für einen noch höheren Komfort sorgt.

### Dienstleistungen rund um das Produkt stehen im Vordergrund

Um zu betonen, welche Bedeutung DAF und seine Händler (ca. 1000 Vertriebs- und Servicestützpunkte in Europa) dem ausgezeichneten Service für ihre erstklassigen Produkte beimessen, werden den Dienstleistungsangeboten von PACCAR Financial, PACCAR Parts und TRP auf dem DAF-Stand der IAA ein prominenter Platz eingeräumt. Darüber hinaus wird auch auf den erstklassigen DAF International Truck Service (ITS) sowie auf die komplette Auswahl an MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträgen eingegangen.

**PACLEASE** Mit einem Fuhrpark von annähernd 4000 Fahrzeugen ist PacLease – wie DAF ein Unternehmen der PACCAR Gruppe – einer der größten deutschen Vermieter von Lkw und Anhängern. Das PacLease-Angebot umfasst eine breite Fahr-

zeugpalette bestehend aus Sattelzugmaschinen, Lkw und einer großen Auswahl von Aufliegern und Anhängern. In Deutschland besteht das Netzwerk von PacLease aus 39 Standorten.

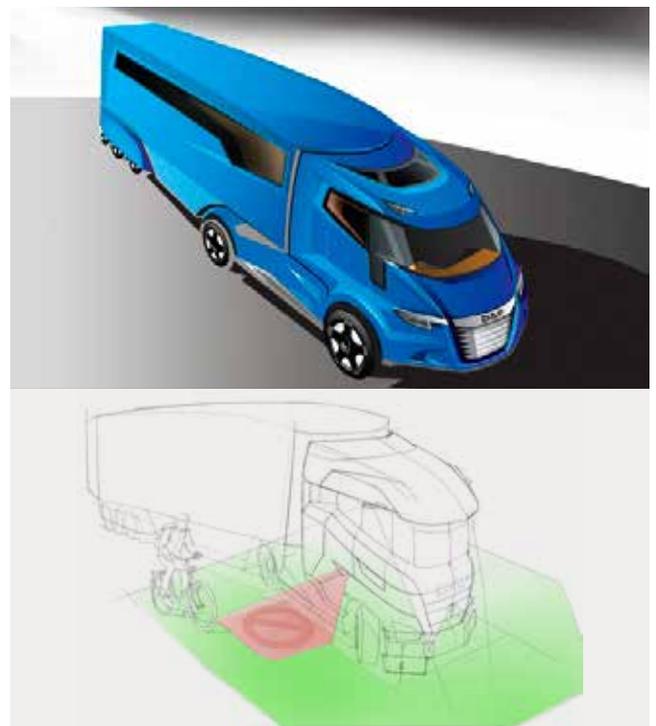
**DAF COMPONENTS** DAF Components ist der am schnellsten wachsende unabhängige Hersteller von Stadt- und Reisebusmotoren in Europa. Das Produktprogramm besteht aus einer Vielzahl von effizienten Motoren der Ausführung Euro 3, 4, 5 und 6, die für ihre branchenführende Zuverlässigkeit und lange Lebensdauer bekannt sind. Bei der Wartung dieser modernen Motoren werden die Kunden in Europa durch das gesamte DAF-Händlernetzwerk unterstützt. Für die Instandhaltung von spezifischen Stadt- und Reisebuskomponenten steht ein ausgedehntes Netzwerk von Vertragspartnern zur Verfügung. ■

NEUE EU-GESETZGEBUNG FÜR LÄNGERE LKW FÜR WENIGER KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND MEHR SICHERHEIT:

# „WIR MÜSSEN NOCH VIEL GRUNDLAGENFORSCHUNG BETREIBEN“

Wahrscheinlich Ende 2014/Anfang 2015 wird es einen Entwurf für ein neues Gesetz geben, das etwas längere Fahrzeuge innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zulässt, mit dem Ziel, mehr für Umwelt und Sicherheit zu tun. „Es dauert sicherlich bis 2017, bevor die Anforderungen für die Lkw-Zulassung ausgearbeitet werden, um diese nach 2020 möglich zu machen“, so Ron Borsboom, Mitglied des Vorstands von DAF Trucks und verantwortlich für die Produktentwicklung. „Um einen wertvollen Betrag zu einem sorgfältigen Entscheidungsfindungsprozess zu leisten, untersucht DAF Gelegenheiten und Vorteile von längeren Fahrzeugen. Dies beinhaltet auch die Beschäftigung mit Alternativen.“

Da die neue Gesetzgebung eine bestimmte maximale Verlängerung von Lkw zulässt, ist eine der wichtigsten Fragen, um wie viel länger denn ein Lkw in Zukunft sein muss? Was ist die optimale Wahl? Wie viel Extralänge wäre ein optimaler Beitrag? Sind das 20 oder 80 Zentimeter? Denn dies führt zu substanziiell unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten mit z. B. unterschiedlichen Positionen für Vorderachse und Fahrerhauseinstieg. Egal, welche Auswahl getroffen wird, wenn es um die weitere Verminderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen geht, wurde eine Chance vertan, als sich das Europäische Parlament im April gegen eine breite und somit grenzüberschreitende Einführung des EcoCombi entschieden hat. Ron Borsboom: „Der EcoCombi hat eine signifikante Wirkung auf die Effizienz. Dies wird einfach dadurch erreicht, dass ein Drittel mehr Fracht pro Tour transportiert werden kann. Das kann pro Tonne/Kilometer zu Kraftstoff- und CO<sub>2</sub>-Einsparungen von über 20 % resultieren. Das ist viel mehr als durch die Erweiterung der Front eines zukünftigen Lkw erreicht werden könnte: Bei diesem Konzept werden durch die verbesserte Aerodynamik Kraftstoff- und CO<sub>2</sub>-Einsparungen von etwa 2,5 % realisiert. Möglicherweise einige wenige Prozent mehr, da der zusätzliche Platz Raum für verschiedene neue Technologien schafft. Es ist wichtig, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der allgemeinen Diskussion nicht als Ausgangspunkt herangezogen werden, sondern die tatsächliche Transportleistung betrachtet wird, die in Tonnen/Kilometer ausgedrückt wird.“



*Umweltschutz und Sicherheit profitieren von mehr Platz durch die neue Gesetzgebung, die momentan vorbereitet wird. Erste Skizzen aus dem DAF Design Center geben einen Einblick in die mögliche Zukunft der Lkw-Konzepte.*



*Ron Borsboom befürwortet die Untersuchungen der Möglichkeiten längerer Lkw. „Es gibt viele Facetten die abgesehen von der finanziellen Machbarkeit und der Forderung, dass Transport weiterhin bezahlbar bleiben muss, genau betrachtet werden müssen.“*

**ANDERE FAHRZEUGKONZEPTE** Das bedeutet nicht, dass Ron Borsboom kein Interesse an der Untersuchung des Potenzials der längeren Fahrzeuge hat. „Innerhalb der ACEA haben wir uns als Lkw-Hersteller verpflichtet, dass Lkw in 2020 – im Vergleich zu 2005 – 20 % weniger Kraftstoff verbrauchen und folglich auch weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen produzieren. Und das ist nicht das Ende. Die EU spricht bereits über 30 % in 2030. Längere Fahrzeuge können zu diesen nächsten Schritten beitragen.“

Neben der Zulassung von längeren Lkw aus Gründen des Umweltschutzes möchte die EU auch die Sicherheit weiter verbessern, besonders die von den schwächsten Verkehrsteilnehmern – den Radfahrern und Fußgängern. „Stellen Sie sich leicht deformierbare Materialien und Airbags an der Außenseite vor“, fährt Borsboom fort. „Das führt automatisch zu glatteren Formen und dies erfordert auch Platz. Eine tiefere Windschutzscheibe und insbesondere eine tiefere Position des Fahrers führen zu einer direkteren Sicht, aber auch zu wesentlich unterschiedlichen Fahrzeugkonzepten und anscheinend unlöslichen Problemen in Bezug auf die Position des Motors und der leistungsfähigen Kühleranlage. Übrigens können sich Sensoren und Kameras in diesem Bereich als genauso effektiv erweisen.“

**BETRACHTUNG DER ALTERNATIVEN** Borsboom unterstreicht, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. „Es gibt viele Facetten die abgesehen von der finanziellen Machbarkeit und der Forderung, dass Transport weiterhin bezahlbar bleiben muss, genau betrachtet werden müssen“, betont er. „Wenn der Böschungswinkel an der Vorderseite zu niedrig ist, dann kann kein Lkw in die End- und Beladestation ein- oder herausfahren. Und was ist mit der Infrastruktur? Sie können einen Lkw nicht einfach verlängern, ohne die Manövrierbarkeit zu untersuchen und Kompromisse beim

Wendekreis einzugehen. Schließlich ist unsere Infrastruktur auf die Abmessungen unserer aktuellen Fahrzeuge zugeschnitten. Es ist ferner wichtig, dass wir uns mit den Alternativen beschäftigen. Um die Effizienz von Lkw zu erhöhen, konzentrieren sich die Bemühungen momentan auf die Schaffung von mehr Platz an der Front des Lkws, aber vielleicht macht es mehr Sinn, mehr Platz in den Abschnitten hinter dem Fahrerhaus zu schaffen, z. B. um Raum für alternative Kraftübertragungssysteme oder für Systeme zur Wiederverwendung der Motorwärme zu schaffen. Möglicherweise lässt sich damit mehr erreichen. Und werfen wir auch einen Blick darauf, was die Trailerbranche leisten kann.“

**EIN EUROPA ALS AUSGANGSPUNKT** Wie es momentan aussieht, erhalten Lkw-Hersteller mehr Freiheit, um neue Schritte in den Bereichen Umweltschutz (Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen) und Sicherheit zu unternehmen. „Würde die Legislative die zusätzliche Länge bei maximal zwei Metern festlegen, dann bedeutet das nicht automatisch, dass wir diese zusätzliche Länge auch vollständig ausnutzen werden“, folgert Borsboom. „Es geht darum, die optimale Balance zu erreichen. Wie auch immer die Zulassungsanforderungen schließlich aussehen werden, es ist entscheidend, dass wir eine Richtlinie für die gesamte Europäische Union erhalten und die einzelnen Mitgliedstaaten nicht mit nationalen Abweichungen ankommen. Es wäre unmöglich, spezifische Lösungen zu entwickeln; die Auswirkungen der zukünftigen Gesetzgebung sind dafür zu groß. Und im Rahmen der Studien sollte auch das Folgende berücksichtigt werden: Längere Lkw werden zu einem späteren Zeitpunkt auch außerhalb von Europa eingesetzt – so wie das bei unseren Euro 3-, 4- und 5-Fahrzeugen der Fall ist. Es gibt weiterhin viel Stoff zum Nachdenken.“ ■



## KUNDENPORTRÄT: BIOCYCLING GMBH

# RESTE AUF RÄDERN

**Insgesamt 14 DAF LF mit Spezialaufbau sammeln täglich Bioabfälle im Großraum Hamburg ein und bringen die organischen Reststoffe zur Energiegewinnung in eine Biogasanlage.**

TEXT: FRANK HAUSMANN FOTOS: PHILIPP STURSBURG

**O**hne die neuen DAF LF der BioCycling GmbH würde es den Hamburgern ganz schön stinken. Täglich sind die Zwölftonner in der Hansestadt unterwegs, um in Restaurant, Großküchen und Supermärkten welkes Gemüse, ausgepresste Orangen, überlagerte Feinkost, verfaulte Fische oder Speisereste in gut gefüllten Biotonnen abzuholen. Von den massenhaft weggeworfenen Lebensmitteln lebt inzwischen ein ganzer Industriezweig. Denn bereits seit November 2006 dürfen Speisereste EU-weit weder verfüttert noch zu Futtermittel aufbereitet werden.

**METHANGAS** Das Verfütterungsverbot bildet die Basis für das Geschäftsmodell der BioCycling. Die Lastwagen des Spezialent-

sorgers für überlagerte Lebensmittel und Speisereste sammeln die gesamte Palette organischer Abfälle im Ballungsraum Hamburg ein, um sie als Energieträger zum Bio-Werk im Stelling Moor zu bringen. In der speziellen Biogasanlage entsteht aus jährlich etwa 25.000 Tonnen Bioabfall energiereiches Methangas. Daraus produziert ein Blockheizkraftwerk Strom und Wärme für rund 2.500 Haushalte und die nahe gelegene Fußballarena. Die übrig bleibende Biomasse kommt als Dünger auf die Felder der Bauern.

**KOMPAKT** Für den Transport der Abfalltonnen sind die Verteilerfahrzeuge mit kompakten Tagesfahrerhaus, schadstoffarmen Euro-6-Motor, manuellem Sechsgang-Schaltgetriebe und Luftfederung hinten

ausgerüstet. Der 4,5 Liter große PACCAR PX-5-Motor leistet 213 PS und entwickelt in dieser Ausführung 760 Nm Drehmoment, das über ein breites Drehzahlband bereit steht. Den 7,20 Meter langen Plywood-Kofferaufbau mit Heckoberklappe, Ladebordwand und Rückfahrkamera hat Junge Fahrzeugbau beigesteuert.

**HOHE NUTZLAST** „DAF hat uns mit fairen Anschaffungspreisen und hervorragenden Serviceleistungen überzeugt. Der LF kommt bei den Fahrern gut an, lässt sich dank seines kleinen Wendekreises im Stadtverkehr leicht manövrieren und bietet eine hohe Nutzlast“, begründet Dennis Eisele, Kaufmännischer Leiter bei BioCycling die Wahl. Sein Unternehmen hat in Hamburg einen Fuhrpark etabliert, der durch effiziente, wettbewerbsfähige Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch, niedrigen Betriebskosten und hoher Fahrerakzeptanz überzeugen kann. Insgesamt betreibt BioCycling zusammen mit seinem Transportdienstleister HED Hamburger Entsorgungsdienst rund 20



▲ *Wiktor Jodlowski schätzt besonders den leisen Motorlauf, die einfache Bedienung und den komfortablen Fahrersitz. Die großen Spiegel und die Rückfahrkamera am Heck helfen beim Rangieren.*

◀ *Täglich sind die Zwölftonner unterwegs, um in Restaurant, Großküchen und Supermärkten welches Gemüse, ausgepresste Orangen, überlagerte Feinkost, verfaulte Fische oder Speisereste in gut gefüllten Biotonnen abzuholen.*

Zwölftonner. Die Lkw sind in Hamburg und Schleswig-Holstein unterwegs und holen in individuell festgelegtem Rhythmus an mehreren Tausend Einsatzstellen volle Biotonnen ab und tauschen sie gegen leere, regelmäßig gereinigte und desinfizierte Behälter.

**BIODIESEL** Bundesweit sind etwa 100 Lkw für BioCycling im Einsatz. Zu den Kunden zählen beispielsweise Einzelhandels- und Gastronomieketten sowie Krankenhäuser, Schulen und Kindergärten. In Restaurants fällt vor allem gebrauchtes Speiseöl an, das zu Biodiesel verarbeitet wird und dann im Kraftstofftank landet. Das 1995 gegründete Entsorgungsunternehmen gehört zur weltweit agierenden Veolia-Gruppe. Da die Entsorgung von organischen Abfällen der Lebensmittelüberwachung unterliegt, muss die Hamburger Firma beim Transport von Lebensmittelabfällen strenge Hygienevorschriften einhalten. Das zwingt zu besonders hohen Ansprüchen an den Fahrzeug und Aufbau. Der Kofferaufbau benötigt beispiels-

weise einen Laderaumboden mit glasfaser-verstärkter Kunststoffbeschichtung, der sich leicht reinigen und desinfizieren lässt. Die Bodenbeschichtung reicht wannenähnlich noch 20 Zentimeter an den Stirn- und Stirnwänden hoch. Das macht den Boden undurchlässig und verhindert ein unkontrolliertes Auslaufen von Flüssigkeiten, falls diese in den Laderaum gelangen sollten. Zusätzlich verlangt der Transport von Lebensmittelresten mehrere Kiemenlüfter in den Koffersei-

versehene Steuereinheit im Aufbau, mit der er die Ladebordwand sowohl von der Ladefläche als auch vom Boden aus bedienen kann, verkürzen die Ladezeiten.

**NEUE KUNDEN** Die DAF legen jährlich je rund 50.000 Kilometer für BioCycling zurück. Spätestens nach drei Jahre tauscht der Kunde die Lkw wieder gegen Neufahrzeuge aus. Alle anfallenden Servicearbeiten übernimmt der DAF-Vertragshändler Sent



tenwänden vorn und hinten, um einer eventuellen Gasentwicklung der Essensreste im Laderaum wirkungsvoll zu begegnen.

**PRÄZISE LENKUNG** „Motor und Schaltung arbeiten im DAF LF tadellos. Für das Tagesgeschäft gibt es im Fahrerhaus genügend Platz, reichlich Ablagefläche und Komfort. Die präzise Lenkung und das gut abgestimmte Fahrwerk mit hinterer Luftfederung erleichtern uns Fahrer das Handling im Stadtverkehr“, sagt David Apassnaba. Der 50-Jährige spult als Kraftfahrer bis zu 350 Kilometer am Tag in Hamburg ab und steuert dabei mehrere Ladestellen an. Sein Kollege Dimitriy Yeroteyer fährt seit 2010 für BioCycling und bedient auch das Hamburger Umland. Mehrere 100 Kilometer kommen bei ihm täglich im Sammelverkehr zusammen. Auf seinen Touren schätzt er besonders den leisen Motorlauf, die einfache Bedienung und den komfortablen Fahrersitz. Die großen Spiegel und die Rückfahrkamera am Heck helfen beim Rangieren. Die mit Spiralkabel

▲ *Den 7,20 Meter langen Plywood- Kofferaufbau mit Heckoberklappe, Ladebordwand und Rückfahrkamera hat Junge Fahrzeugbau beigesteuert.*

Waninge in Hamburg, der die LF-Flotte auch Ende Juni dieses Jahres an das Unternehmen ausgeliefert hat. „Der Hamburger DAF-Partner ist immer für uns da. Hier werden Probleme schnell und unkompliziert gelöst. So soll es sein“, sagt Eiseles. Die BioCycling GmbH setzt jährlich rund 20 Millionen Euro um. Der Umsatz des Mutterkonzerns Veolia in Deutschland beträgt 1,9 Milliarden und weltweit weit über 20 Milliarden Euro. „Wir wollen jedes Jahr neue Kunden hinzugewinnen“, lautet das simple Erfolgsrezept des 37-jährigen Kaufmanns aus der Hansestadt. Wenn die Rechnung aufgeht, könnten schon bald weitere DAF LF mit der auffälligen BioCycling-Werbung im Stadtgebiet unterwegs sein und keinen Gestank verdorbener Lebensmittel aufkommen lassen. ■

# VDL CONTAINERSYSTEMEN BV

VDL Containersystemen BV ist Teil der VDL Gruppe. Das Unternehmen bietet Lösungen für Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Kundendienst für Containerumschlagsysteme und Spreader an. Die Produkte von VDL Containersystemen sind in vielen Marktsektoren zu finden, z. B. in der Abfallwirtschaft, im Transportwesen, in der Bau- und Altmetallindustrie, in der Landwirtschaft, in der Rüstungsindustrie sowie bei kommunalen und staatlichen Behörden. Das Unternehmen ist in dieser Branche in den Beneluxstaaten Marktführer. Neunzig Prozent der Systeme werden über ein umfangreiches Händlernetzwerk innerhalb und außerhalb Europas vertrieben. Das Sortiment der Containerumschlagsysteme besteht aus Abrollkipper, Absetzkipper und Seilgeräten.



VDL GROEP

Die VDL Groep ist ein internationales Industrieunternehmen, das sich mit der Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Halbfabrikaten und Endprodukten beschäftigt. Die VDL Groep beaufsichtigt ihre Betriebsgesellschaften, die so unabhängig wie möglich arbeiten und selbst für ihr Geschäftsergebnis verantwortlich sind, von der Unternehmenszentrale in Eindhoven aus. Die Gruppe umfasst derzeit ungefähr 80 Betriebsgesellschaften mit über 10.000 Mitarbeitern.



Die Seilsysteme sind mit einer Standardkapazität von 15 bis 30 Tonnen ausgelegt und haben eine Standardbodenfreiheit von bis zu 230 mm. Das Einzelgewicht fällt durch die Verwendung von hochwertigem Stahl niedrig aus, wodurch eine hohe Ladekapazität gewährleistet wird. Dank des neu entwickelten Differenzialantriebs mit Integralverriegelung und einer fortschrittlichen Freilauffunktion sind Hebearbeiten auch unter schwierigen Bedingungen möglich. Robust durch den Einsatz hochwertiger Materialien und praktisch durch ein wartungsfreundliches Hydrauliklenksystem.

**ABROLLKIPPER** Die Abrollkipper von VDL sind mit einer Kapazität von 5 bis 40 Tonnen und in verschiedenen Modellen erhältlich. Beim 5-Tonnen-Modell wird das Drehen, Kippen, Heben und Absetzen nur mit einem Zylinder ausgeführt, wodurch sich der Wartungsaufwand verringert.

**ABSETZKIPPER** Die Absetzkipper von VDL sind mit Kapazitäten von mindestens 6-18 Tonnen erhältlich und können mit einem schnellen und einfachen Netzsystem ausgestattet werden, mit dem Be- und Entladen über eine kleine Funkfernbedienung möglich ist.

## KONTINUIERLICHE VERBESSERUNGEN

VDL Containersystemen entwickelt und verbessert seine Produkte kontinuierlich weiter. Das Unternehmen ist nach ISO 9001, 14000 zertifiziert, und dessen schlanke Produktionsverfahren erhöhen nicht nur die Effizienz, sondern verbessern auch die Qualität im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses. Um eine optimale Qualität garantieren zu können, werden sicherheitsrelevante Komponenten betriebsintern gefertigt. ■

Weitere Informationen erhalten Sie unter: [www.vdlcontainersystemen.com](http://www.vdlcontainersystemen.com)



LOGISTIK MIT BDF-FAHRZEUGEN

# INTELLIGENTES TAUSCHSYSTEM



Foto: Philipp Stursberg

Ohne schnell austauschfähige Ladungsträger und Wechselbehälter wären die gewaltigen Transportleistungen in Europa kaum zu stemmen. Erst mit BDF-Fahrzeugen ist eine geschlossene Transportkette auf Straße, Schiene und Wasser möglich.

**Z**eit ist Geld. Zunehmender Wettbewerb, steigender Kostendruck und immer kürzere Arbeitszeiten zwingen die Transportunternehmer, ständig nach wirtschaftlicheren Alternativen im Warenverkehr zu suchen. Schon vor fast 80 Jahren waren den nach mehr Effizienz strebenden Speditoren besonders die langen Standzeiten für das Ein- und Ausladen der Lkw und ihrer Anhänger ein Dorn im Auge. Die Lösung: Standardisierte Wechselaufbauten, die im BDF-Transportsystem ihre Krönung fanden und bis heute erfolgreich im Einsatz sind.

**DAF LOSSER** Einer der ersten Systeme für austauschbare Aufbauten präsentierte DAF zusammen mit ATO, einer Tochtergesellschaft der niederländischen Eisenbahn, bereits in 1936. Das so genannte DAF Losser System sollte die Warentransporte zwischen der Bahn und Endkunden beschleunigen. Dazu montierte der Fahrzeugbauer einen hydraulischen Neigungshilfsrahmen auf einen HD 5-Trailer. Mittig in der Rahmenkonstruktion saß eine Art Förderband. Dieses zog den ebenfalls von DAF entwickelten Warencontainer ganz

*Zum Einsatz kommen BDF-Fahrzeuge vor allem im kombinierten Verkehr Straße/Schiene sowie bei Shuttle- und Begegnungsverkehren.*

autark aus dem Waggon auf den Einachsauflieger. Beim Kunden setzte der Fahrer den drei Meter langen Behälter für fünf Tonnen Nutzlast ab und nahm einen leeren Container auf. Zurück am Güterbahnhof schob er den Behälter wieder ohne Hilfe in den Wagon. Der Vorgang dauerte etwas ▶



mehr als eine halbe Stunde. Insgesamt passten drei Behälter in einen Eisenbahnwaggon. Ende 1947 gab es 95 solcher Losser-System, das in 13 Ländern patentiert wurde. Zum Einsatz kam es außer in den Niederlanden auch in Deutschland, Belgien, Schweden und der Schweiz.

**ISO-CONTAINERN** Die ersten klassischen Wechselaufbauten entstanden in den frühen 1950er Jahren. In jener Zeit entwickelte der US-Spediteur Malcom McLean Großraumbehälter, die sich sowohl per Lkw auf der Straße als auch per Schiff transportiert ließen. Seine Ideen waren es, die zu den heute überall im Einsatz befindlichen ISO-Containern führten. Schon Ende der 1960er Jahre wurden diese Container zum weltweiten Standardtransportmittel im Überseeverkehr. Vorreiter im Behältertransport war in Deutschland die Deutsche Bundespost mit ihren genormten Paketboxen, den so genannten Weberbehältern für Straßen- und Schienenfahrzeuge. Die ließen sich vorladen und bei Ankunft der Lkw auf die Transporteinheiten aufsetzen. Das beschleunigte den Güterumschlag immens und verkürzte die Standzeiten der eingesetzten Fahrzeuge.

## BDF-KOMPLETTLÖSUNGEN

DAF bietet bereits ab Werk BDF-Komplettlösungen an. Die 6x2-Fahrgestelle bekommt der Kunde fix und fertig mit BDF-Rahmen, Twistlocks, Unterfahrschutz an Seiten und Heck, Luft- und Elektroanschlüssen sowie Arbeitsscheinwerfer geliefert. In Deutschland kann der DAF XF in Standardausführung oder als so genannter Multiwechsler bestellt werden. Die Standardversion erlaubt den Transport von C 715- und C 745-Wechselbrücken mit 1.320 Millimeter Abstellhöhe. Der DAF-Multiwechsler nimmt alle Brücken von C 715 bis C 782 mit Abstellhöhen zwischen 1.120 und 1.320 Millimeter auf. Beide BDF-Varianten besitzen eine ECAS-Luftfederung für große Hub- und Senkwege. Aus der Fahrstellung heraus lassen sich die DAF-Fahrgestelle 190 Millimeter anheben und 90 Millimeter absenken. Dank erhöhter Druckluftleistung und größerem Luftvorrat geht das deutlich schneller vonstatten als zuvor. Zeit ist eben Geld.

**WECHSELAUFBAU** Während für den Tausch der ersten Wechselaufbauten noch Krane oder spezielle Stapler nötig waren, entwickelte die deutsche Spedition Dachser Anfang der 70er Jahre einen Wechselaufbau mit ausklappbaren Stützfüßen. Diese Wechselbrücke konnte ein luftgefederter Lkw ohne Hilfsmittel selbst aufnehmen und absetzen. Um das Umsetzsystem universell verwenden zu können, brauchte es aber standardisierte Fahrzeu-

ge und Wechselbehälter. Dafür hat sich der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs, kurz BDF (heute Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung – BGL) stark gemacht und zusammen mit dem Fachnormenausschuss Kraftfahrzeugindustrie einen Leitfaden für den Bau von Wechselaufbauten herausgebracht, der als Geburtsstunde der BDF-Wechselbrücke gilt. Inzwischen sind die Wechselbehälter nach DIN genormt. Aber der Begriff



- ▼ *Einer der ersten Systeme für austauschbare Aufbauten präsentierte DAF zusammen mit ATO, einer Tochtergesellschaft der niederländischen Eisenbahn, bereits in 1936: das so genannte DAF Losser System.*

Das Gros derartiger Wechselfahrgestelle und Wechselbrücken ist in Deutschland zu finden.

**EURO-PALETTEN** Da die Wechselbrücke im Gegensatz zum ISO-Container eine europäische Entwicklung ist, sind die Abmessungen an die Maße von Euro-Paletten angepasst. Für Gliederzüge eignen sich besonders die C-Behälter. Sie gibt es in den vier Längen 7,15 (C 715), 7,45 (C 745), 7,65 (C 765) und 7,82 (C 782) Meter, die bis zu 19 Paletten-Stellplätze bieten. Die Verriegelung mit dem Fahrgestell übernehmen Zapfen, die Twistlocks. Die Abstände der Twistlocks entsprechen denen eines 20-Fuß-ISO-Containers. Dadurch lassen sich BDF-Wechselbrücken und ISO-Container ohne Umrüsten auf denselben Tragfahrzeugen sowie mit der Bahn befördern. Zum Einsatz kommen BDF-Fahrzeuge vor allem im kombinierten Verkehr Straße/

inzwischen immer schwerer zu finden, da die meisten Lkw-Fahrer im Fernverkehr nur noch Sattelzüge bewegen. Für weniger geübte Fahrer besitzen die Motorwagen vorne meist eine Rangierkupplung, mit der sich ein Anhänger leichter und bei direkter Sicht unter die Wechselbrücke schieben lässt. Aufgrund des einfachen und schnellen Austauschs der Ladungsträger, kann ein Spediteur die Ware bereits vorladen oder zu einem späteren Zeitpunkt entladen, während der Lkw noch woanders im Einsatz ist. Die Stand- und Wartezeit für den Lkw verkürzen sich gegenüber eines Lkw mit Festaufbau erheblich.

**WEITERE VORTEILE** Ein weiterer Vorteil der BDF-Fahrzeuge: Sie bieten mehr Ladelänge als ein Sattelzug. Außerdem können sie flexibel mit verschiedenen Wechselbrücken unterwegs sein. Neben klassischen Wechselaufbauten mit Planen-



„BDF-Wechselbrücke“ hat sich bis heute gehalten.

Jeder Lkw und jeder Anhänger mit Zwischenrahmen nach der BDF-Richtlinie konnte fortan ohne Schwierigkeiten BDF-Wechselbrücken aufnehmen und transportiert. Im Vergleich zum ISO-Container ist die Verbreitung von BDF-Wechselbehältern verschwindend gering. Schätzungen gehen von einem Bestand von etwa 280.000 Einheiten in ganz Europa aus.

Schiene sowie bei Shuttle- und Begegnungsverkehren. Die Ladungsträger lassen sich dank der Luftfederung an Fahrzeug und Anhänger ohne Hilfsmittel einfach und relativ schnell austauschen. Allerdings bedarf es viel Übung und auch Platz, um Anhänger und Motorwagen gleichzeitig zielgenau unter zwei Wechselbrücken zu rangieren. Geübte Fahrer schaffen das Umbrücken eines kompletten Zuges in zirka 10 bis 15 Minuten. Doch solche Profis sind

verdeck, Curtainsider, Koffer, Tank oder Silo gibt es auch Sonderlösungen wie Iso-lie-, Thermo- und Möbelaufbauten sowie Jumbo-Wechselbrücken mit Hubdach und drei Meter Innenhöhe oder Aufbauten mit Coilmulden. Ferner dienen Wechselbrücken als mobiles Lager. Bei Bedarf kann sogar direkt in den Wechselbehälter hinein produziert werden. ■

GETRÄNKELOGISTIKER TSM SETZT AUF DAF

# DAF XF IM GETRÄNKETRANSPORT

Pünktlich zum Beginn der warmen Jahreszeit hat die TSM Transport Service Mäurers GmbH in Grefrath im Frühjahr ihre Fahrzeugflotte für den Getränketransport verstärkt. Drei neue DAF XF Euro 6- Sattelzugmaschinen mit 510 PS und Super Space Cab-Fahrerhaus sind seit seitdem für den nordrhein-westfälischen Getränkedienstleister auf Achse. Sie transportieren in modernen Spezialaufliegern Mineralwasser, Limonaden und Bier aus fast allen Teilen der Republik an den Niederrhein.

TEXT: FRANK HAUSMANN FOTOS: PHILIPP STURSBURG

**M**it den drei Neuzugängen dehnt der Getränketransporteur TSM Transport Service Mäurers sein Geschäft weiter aus. Unter anderem holen die Sattelzüge Bier aus Bayern und Österreich. Dafür sind die 510 PS starken Flaggschiffe teils in Doppelbesetzung rund um die Uhr im Einsatz und müssen bis zu 240.000 Kilometer im Jahr abspulen. Die TSM-Getränkezüge

transportieren zudem Tafel- und Mineralwasser, Limonade sowie Fruchtsäfte aus Eifel, Sauerland und Westerwald ins Ruhrgebiet. Transport Service Mäurers fungiert vor allem als Logistik- und Dienstleistungspartner für den Getränkereichgroßhändler Fako-M in Neuss, von dem das Unternehmen erst kürzlich einen weiteren Transportauftrag an Land ziehen konnte. „Wir wollen weiter wachsen und

benötigen dafür mehr Fahrzeuge. Für mich kommen nur DAF in Frage. Die Lkw haben sich bewährt, laufen kostengünstig und sind bei den Fahrern beliebt“, sagt Rudolf Mäurers, Geschäftsführer der TSM Transport Service Mäurers GmbH.

**TOP-AUSSTATTUNG FÜR FAHRER UND UNTERNEHMER** Die neuen zweiachsigen DAF XF sind mit dem größten





„Wir wollen weiter wachsen und benötigen dafür mehr Fahrzeuge. Für mich kommen nur DAF in Frage“, sagt Rudolf Mäurers, Geschäftsführer der TSM Transport Service Mäurers GmbH.

verfügbaren DAF-Fahrerhaus Super Space Cab, LED-Scheinwerfern, luftgedertem, beheizbaren Luxus-Fahrersitz, Kühlschrank, Standklimaanlage, Standheizung, automatisiertem AS-Tronic-Getriebe, ZF-Intarder sowie elektronischer Fahrzeugstabilitätsregelung (VSC) ausgerüstet. Den Antrieb übernimmt jeweils ein 12,9-Liter großer PACCAR MX-13-Motor in der höchsten Leistungsstufe. Dank seiner ausgewogenen Kraftentfaltung und des darauf perfekt abgestimmten Zwölf-Gang-Automatikgetriebes konnte der TSM-Gründer eine kraftstoffsparende lange Achsübersetzung ( $i=2,69$ ) wählen.

**ZEHN JAHREN** „Erfahrungen mit DAF habe ich seit zehn Jahren. Damals schaffte ich noch für Getränke Service Mäurers den ersten DAF XF95 mit 480 PS und Euro 3-Technik an. Inzwischen hat der Lkw bei null Schäden am Antriebsstrang über eine Million Kilometer auf dem Tacho und kommt noch immer ab und an als Ersatz- oder Zusatzfahrzeug zum Einsatz“, erklärt Mäurers. Heute besteht seine reinrassige DAF-Flotte aus fünf Sattel- und zwei Gliederzügen. Die

Dreiachser-Motorwagen mit Zentralachsanhänger wie auch die Sattelzüge besitzen alle Spezialaufbauten von Orten.

**STÄRKSTE DAF-MOTORISIERUNG** Bis auf den Kilometermillionär verfügen alle Getränkezüge über die stärkste DAF-Motorisierung. Mit der Leistungsentfaltung ist der Firmenchef äußerst zufrieden. „Die 510 PS stehen bei DAF nicht nur am

Fahrerhaus, sondern stecken tatsächlich auch im Motor darunter“ versichert der 39-Jährige. Von den neuen DAF XF mit Euro 6-Motor verspricht sich Rudolf Mäurers ähnlich gute Verbräuche wie mit seiner Euro 5-Flotte. Der Durchschnittskonsum liege je nach Einsatz und Fahrzeugvariante zwischen 28 und 34 Liter auf 100 Kilometer.

### **KEINE ÜBERRASCHUNGEN DANK DAF MULTISUPPORT-VERTRAG**

Um keine unangenehmen Überraschungen zu erleben, hat sich Mäurers für einen umfassenden Wartungs- und Reparaturvertrag aus dem MultiSupport-Programm von DAF entschieden. Mit dem DAF MultiSupport Garantie Plus - Antriebsstrang lassen sich die Betriebskosten seiner Lkw bereits im Vorfeld exakt bestimmen. Die Kosten für die notwendigen Reparaturen am Antriebsstrang zahlt er über einen monatlichen Festpreis. Dafür bekommt der Rheinländer zusätzlich zum einjährigen Garantieschutz für das Gesamtfahrzeug drei Jahre beziehungsweise bis 500.000 Kilometer Garantie auf den Antriebsstrang sowie ein Jahr kostenlose Pannenhilfe über den DAF-Notdienst International Truck Service (ITS). Das macht die Fuhrparkkosten transparent und besser planbar, erhöht die Verfügbarkeit und treibt den Restwert bei Wiederverkauf nach oben. ■





Foto: Bertie Willemsen

# MEINFERNBUS

## WEGWEISEND NACH DER LIBERALISIERUNG IN DEUTSCHLAND

**Die Liberalisierung von Fernbusstrecken zwischen Städten und internationalen Routen in Deutschland hat zu einer signifikanten Verschiebung bei den Vorlieben der Passagiere hin zu Busreisen geführt – besonders unter den Jungen und Alten.**

**D**as Reisen in diesen modernen und umweltfreundlichen Reisebussen ist günstiger als mit dem Zug oder Flugzeug und weniger anstrengend als Autofahrten. Dabei sind diese modernen Reisebusse mit Liegesitzen, großzügiger Beinfreiheit (70 cm), Wi-Fi, Klimaanlage, Toiletten und Catering (einschließlich Bier und Erfrischungsgetränke) ausgerüstet. Das hat dazu geführt, dass immer mehr Busunternehmen die Anforderungen dieses brandneuen Markts erfüllen möchten und ihr Servicenetz ständig ausbauen.

**VISIONÄRE** In jeder Hinsicht ein Marktführer ist das in Berlin ansässige Unternehmen MFB MeinFernbus GmbH. Die MFB

MeinFernbus GmbH wurde im Juni 2011 von Torben Greve und Panya Putsathit in Berlin gegründet. Diese beiden Visionäre kannten sich bereits aus der Studentenzeit und verfolgten dann erst einmal verschiedene Karrieren, bevor sie ihre Kompetenzen bündelten. Beide bringen viele Erfahrungen und Fachkenntnisse aus den Bereichen Logistik und Netzplanung sowie Buchführung, Vertrieb, Marketing und Kundendienst mit.

**LIBERALISIERUNG** MeinFernbus wurde noch vor der Liberalisierung des Fernbusmarktes im Januar 2013 gegründet. Nach alter Rechtslage waren Busunternehmen auf internationale Routen, kurze regionale Strecken und Überlandlinien von und nach Berlin beschränkt. Diese Beschränkungen dienten dem Schutz der nationalen Bahngesellschaft Deutsche Bahn. Das Konzept des Unternehmens bestand von Anfang an aus der Unabhängigkeit von großen Verkehrskonzernen. Daran hat sich auch nichts geändert. Das Unternehmen

versteht sich als Partner und Impulsgeber für mittelständische Verkehrs- und Tourismusbetriebe, die ihr Hauptaugenmerk auf Qualität und Service legen.

**SCHNELLER** MeinFernbus nahm am 27. April 2012 – noch nach alter Rechtslage – den Betrieb mit drei Reisebussen in Freiburg am Hauptbahnhof als eine Alternative zu einer ICE-Strecke der Deutschen Bahn auf. Die Reisebusse waren nicht neu und gehörten auch nicht MeinFernbus (was sich auch heute noch noch nicht geändert hat), aber fuhren schneller auf einer Hauptverbindungsstrecke. Diese Nachricht schaffte es sogar in die

*Wie bei kostengünstigen Flugreisen erhalten Kunden die besten Preise, wenn sie im Voraus buchen.*



Foto: Bertie Willemsen

◀ **Dieser Van Hool TX17 Acron mit PACCAR MX-13 340 kW Euro 6 Motor wurde am 5. Juni bei Klein Viele Reisen auf einer neuen Linienstrecke von MeinFernbus zwischen Bremen und Amsterdam in Betrieb genommen. Der Bus verfügt über 61 Sitzplätze, Klimaanlage, zwei Kühlschränke, Wassertoilette, drei LCD-Bildschirme und GPS.**

▼ **Es gibt 168 Ziele in Deutschland und der erweiterte Betrieb umfasst 198 Städte, 212 Haltestellen und fünf Länder: Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg und die Niederlande.**



Grafiken: MeinFernbus

Tagesschau, der beliebten Nachrichtensendung im deutschen Fernsehen.

**WACHSTUM** Dies führte neben potenziellen Fahrgästen und Partnern zur Einführung von 30 „grünen“ Reisebussen auf acht Fernstrecken mit einer Anbindung von 26 Städten in Deutschland und einer Zusammenarbeit – sogar vor der Liberalisierung – mit angesehenen mittelständischen Unternehmen, wie Auto-Hummel, Avanti, Albus München, Verkehrsunternehmen Beer, Der Schmidt, Ohly & Weber, KocherLutz und Elmar Weinzierl Omnibustouristik GmbH.

**DYNAMISCH** Die neue Gesetzgebung ermöglicht allen neuen Unternehmen Zugang zum Markt für Fernstrecken von wenigstens 50 km und Routen mit wenigstens einer Stunde Fahrtzeit zwischen den Stopps. Innerhalb des ersten Jahres kam es fast zu einer Verdreifachung der Städtever-

bindungen auf über 200 sowie 10 bis 15 weitere Unternehmen, die in diesem sehr dynamischen Markt Fuß fassen konnten. Aber dank guter Vorbereitung und Planung hatte MeinFernbus bereits von Beginn an die Nase vorn, da es auf einer Basis aus Vertrauen und Servicequalität aufbaut. Mit einem Marktanteil von 40 Prozent (laut den Erhebungen des unabhängigen Marktforschungsinstituts IGES) hat sich der Verkehrsbetrieb zum Marktführer gemausert.

**NEUE BUSLINIE** Momentan fahren die etwa 272 Fernbusse von MeinFernbus für 81 Transportpartner 150.000 km pro Tag und befördern dabei insgesamt 5,3 Millionen Passagiere.

Das Streckennetz in Deutschland umfasst mittlerweile 168 Zielorte und das erweiterte Streckennetz in Europa umfasst fünf Länder, 198 Städte und 212 Haltestellen in Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg und den Niederlande. Zuletzt wurde das Netz im Juni durch die Einführung einer neuen Buslinie, die täglich Fahrgäste aus Nordrhein-Westfalen nach Arnhem, Utrecht und Amsterdam transportiert.

Bei einer Reisezeit von weniger als acht Stunden beträgt der Fahrpreis etwa 70 Prozent weniger als mit dem Zug (bei Vorausbuchung). Dabei sind die Busse mit einem Medienzentrum mit kostenlosem Zugang zu Filmen ausgestattet, und von März bis November können Fahrräder für nur neun Euro transportiert werden. Diese Option ist bei niederländischen und deutschen Kunden sehr beliebt.

**NACHHALTIG** „Wir freuen uns, dass wir nun mit unseren nachhaltigen Fernbussen auch Ziele in den Niederlanden anfahren“, so Torben Greve, Gründer und Geschäftsführer von MFB MeinFernbus GmbH. „Für Fahrgäste aus Deutschland und Holland bietet die direkte Verbindung von Nordrhein-Westfalen nach Amsterdam eine bequeme Reisegelegenheit, um die Nachbarländer zu besuchen und besser kennenzulernen.“ Der Service umfasst drei neue Partner in den Niederlanden: Oostenrijk Groep B.V., Bakker Travel und Klein Viele Reisen GmbH, ein deutsch-niederländisches Unternehmen. Die Entscheidung für die Partnerschaften wurde auf Grundlage der Kriterien von

MeinFernbus getroffen, wie: „Chemie, ein hohes Ansehen, gute Servicequalität, ein nachhaltiger und neuer Fuhrpark und ein gutes geschäftsmäßiges Verhalten.“

Deshalb lautet die letzte Frage an diesen hoch geschätzten neuen Beförderungsunternehmer: Fördert die Expansion in andere Länder auch die Entwicklung weiterer Beziehungen mit „lokalen“ Herstellern wie Van Hool und VDL Bus and Coach sowie



Foto: Martin Herzberg

▲ **Dieser VDL Futura mit Technologie von PACCAR/DAF ist einer von 272 Reisebussen, die nun für MeinFernbus fahren.**

Dienstleistungsanbietern, inkl. dem DAF ITS 24/7 Servicenetz mit 1.000 Servicestützpunkten in Europa?

„Natürlich“, antwortet Torben Greve. „In Deutschland ist MeinFernbus weiterhin der bekanntest und beliebteste Fernbusanbieter. Nach zwei Jahren auf dem deutschen Markt weiten wir unser Liniennetz auf die benachbarten Länder aus. Wir sind glücklich über das überaus positive Echo in ganz Europa und freuen uns auf die Entwicklung von Beziehungen mit allen Aspekten der Branche.“ ■

▼ **Die Mitbegründer von MeinFernbus, Torben Greve (rechts) und Panya Putsathit.**



Foto: Verena Branöt

DAF ist der erste Lkw-Hersteller, der sich für Goodyear KMAX und FuelMax Reifen als Originalausstattung ab Werk für die neuen CF- und LF-Modelle sowie die Flugschiffbaureihe XF entschieden hat. Der Goodyear KMAX wurde – wie der Name suggeriert – im Hinblick auf hohe Kilometerleistung entwickelt. Dabei wurden keine Kompromisse in Bezug auf andere wichtige Kriterien, wie Grip und Kraftstoffeffizienz, gemacht. Die Goodyear FuelMax Reifenserie eignet sich besonders für Transportunternehmen, die optimale Kraftstoffeffizienz mit einer hohen Kilometerleistung verbinden möchten.



GOODYEAR KMAX- UND FUELMAX:

# WEITERE VORTEILE FÜR FAHRER VON DAF-LKW

*Der Goodyear KMAX wurde – wie der Name suggeriert – im Hinblick auf hohe Kilometerleistung entwickelt.*

*Dabei wurden keine Kompromisse in Bezug auf andere wichtige Kriterien, wie Grip und Kraftstoffeffizienz, gemacht.*

**D**ie Baureihen DAF Euro 6 CF und LF wurden für viele Einsatzbereiche entwickelt und sind aus diesem Grund in vielen verschiedenen Versionen erhältlich. Auch bei der Reifenwahl kann der Kunde den Reifen wählen, der sich am besten für bestimmte Einsatzbereiche eignet.

**GOODYEAR KMAX-LINIE** Die Goodyear KMAX-Linie zeichnet sich z. B. durch eine höhere Kilometer- und bessere Ganzjahresleistung aus als frühere Generationen von Goodyear Reifen. Die Serie umfasst KMAX S Reifen für Straßenverkehr Lenkachse, KMAX D Reifen für Straßenverkehr Antriebsachse und KMAX T Trailerreifen. Tests zeigen, dass der KMAX S eine um 30 % höhere Kilometerleistung im Vergleich zum Goodyear RHS II (Lenkachse) und der KMAX D eine um 35 % höhere Kilometerleistung im Vergleich zum RHD II + (Antriebsachse) aufweist.

**GOODYEAR FUELMAX** Lkw-Reifen aus der FUELMAX-Serie zeichnen sich durch einen niedrigen Rollwiderstand aus, der bei aktuellen Tests beste Bewertungen erhalten hat. Dabei wurde der Rollwiderstand mit Reifen der wichtigsten Mitbewerber verglichen. Bei diesen Tests verglich die TÜV SÜD Automotive GmbH den Rollwiderstand der Reifen für die Lenkachse und die Antriebsachse aus der FUELMAX-Serie mit ähnlichen Reifentypen der drei wichtigsten Mitbewerber. Auf Grundlage der Ergebnisse für den

Rollwiderstand hat Goodyear berechnet, dass die FUELMAX Reifen in Kombination mit den kraftstoffeffizienten Marathon LHT II Trailerreifen Einsparungen von etwa € 1200,00\* bei den Kraftstoffkosten pro Jahr und Fahrzeug für einen durchschnittlichen Fuhrpark im Vergleich zum zweiten Reifen aus dem Test erzielen. Verglichen mit dem durchschnittlichen Testergebnis realisiert der FUELMAX sogar Einsparungen von € 1950,00 pro Jahr. Die FUELMAX Reifen von Goodyear sind in puncto Kraftstoffverbrauch führend. Die Berechnungen basieren auf einem 5-Achsen-Gespänn aus Zugmaschine und Anhänger/Auflieger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen und einer jährlichen Kilometerleistung von 150.000 km, einem Kraftstoffverbrauch von 34 l/100 km und einem Kraftstoffpreis von € 1,30 pro Liter.

**ROLLWIDERSTAND -10 %** Bei einer Verbesserung des Rollwiderstands von bis zu 10 % (im Vergleich zu früheren Modellen) sparen die Reifen der FUELMAX Serie Kraftstoff und reduzieren die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ferner zeichnet sich die Serie durch eine um 15 % höhere Kilometerleistung und verbesserten Grip aus: der FUELMAX D – Reifen für die Antriebsachse erfüllt die Anforderungen für M + S und 3PMSF-Winterreifen (Three-Peak-Mountain-Snow-Flake). Das macht sie zu einem echten Ganzjahresreifen. Aufgrund der potenziellen Kraftstoffeinsparungen, die mit Reifen der FUELMAX Serie erreicht werden können



*DAF ist der erste Lkw-Hersteller, der sich für Goodyear KMAX und FuelMax Reifen als Originalausstattung die neuen CF- und LF-Modelle sowie die Flaggshipbaureihe XF entschieden hat.*



(entsprechend der Vergleichstests, die vom TÜV SÜD durchgeführt wurden), haben zehn von 13 verfügbaren Goodyear FUELMAX Reifen eine EU-Bewertung von A oder B erhalten. Der 385 / 55R22.5 FUELMAX S Reifen für die Lenkachse ist auch der erste Lkw-Reifen für die Lenkachse, der für die Kraftstoffeffizienz die Bewertung A erhalten hat.

**ENGE KOOPERATION** „Die neue Reifen tragen bedeutend bei zur Verbesserung der Fahrzeugleistung“, so Peter Platje, Director OE Sales Truck Tyres Goodyear EMEA. „Wir bieten KMAX und FUELMAX Reifen als Originalausstattung für DAF an. Fuhrunternehmer profitieren so bei der Anschaffung eines neuen DAF-Lkw von der hohen Kilometerleistung und den Kraftstoffersparungen durch unsere Reifen. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass beide Reifen für die Antriebsachse die strengen Anforderungen für das 3PMSF-Symbol erfüllen, das die Leistung dieser Winterreifen garantiert.“ ■

\* Die Kraftstoffberechnungen durch Goodyear GIC \* L sind Schätzungen und basieren auf einem herkömmlichen Gespann aus Zugmaschine und Anhänger/Auflieger mit einem Gesamtgewicht von 40 Tonnen und 5 Achsen mit Reifengrößen von 315 / 70R22.5 an den Lenk- und Antriebsachsen und 385 / 55R22.5 auf dem Anhänger/Auflieger. Angenommen wird ein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von 34 l/100 km, eine jährliche Kilometerleistung von 150.000 km/Jahr und ein Kraftstoffpreis von € 1,30 pro Liter. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die tatsächlichen Ergebnisse abhängig von Wetter- und Straßenbedingungen, Fahrstil, Verschleiß, Reifen, Reifendruck und Wartung abweichen können.

## LOGISTIKMARKT DEUTSCHLAND

## GELOBTES LAND

**Deutschland ist bekannt für gutes Bier und schnelle Autos. Aber die Deutschen können auch in Logistik. Wie im Fußball sind sie hier sogar Weltmeister, müssen jedoch aufpassen, dass nicht die Infrastruktur unter den Rädern wegbröckelt.**

TEXT: FRANK HAUSMANN

**D**eutschland ist Logistikweltmeister. Die Weltbank kürte die Deutschen mit diesem Titel, nachdem weltweit 6.000 Logistikunternehmen für den aktuellen Logistic Performance Index 2014 befragt wurden. Unter 160 Länder hat die Weltbank Deutschland zur führenden Nation in der Leistungsfähigkeit der Logistik ausgewählt. Damit schob sich das Land vom vierten Platz hinter Singapur, Hongkong und Finnland auf den ersten Rang vor.

**WACHSTUM UNGEBROCHEN** Diese Auszeichnung trägt Deutschland zu Recht. Die Logistikbranche ist nach Handel und Automobilindustrie der drittgrößte Wirtschaftszweig im Land. Mehr als 2,8 Millionen Deutsche sind in der Logistik-

branche beschäftigt und erwirtschafteten 2012 einen Umsatz von 228 Milliarden Euro, was rund 8,5 Prozent des Bruttoinlandsproduktes (BIP) von 2.666,4 Milliarden Euro entspricht. Das Wachstum scheint ungebrochen. Der Logistikmarkt ist ein sehr dynamischer, überproportional wachsender Zukunftsmarkt. Die Branche steuert von einem Rekord zum nächsten. Ob in Wirtschaft, Handel oder Industrie: Logistik ist längst zum integralen Bestandteil der Arbeitsprozesse geworden. Logistik- und Transportunternehmen erleichtern nicht nur die Beschaffung von Rohstoffen und Betriebsmitteln. Sie sind genauso wichtig, wenn es um die Montage und Lagerung von Produkten oder die Auslieferung der Fertigprodukte in die

Absatzmärkte geht. Und auch die Konsumenten erwarten eine funktionierende Logistikkette – ob nach der Warenbestellung im Internet oder beim Einkaufen im Supermarkt.

**ELF MILLIARDEN TONNEN** Das eigentliche Transportgeschäft macht etwa ein Drittel aller Logistikleistungen aus. Darum kümmern sich in Deutschland knapp 60.000 Unternehmen. Sie bewegen je Bundesbürger jährlich rund 50 Tonnen Fracht. Die Transportbranche besteht vornehmlich aus mittelständischen Unternehmen, aber auch einigen Global Playern wie der Post-Tochter DHL oder der Bahn-Tochter Schenker. Zusammen verfügen sie über einen Fahrzeugbestand

*Den Löwenanteil des Frachtaufkommens in der EU und in Deutschland schultert der Lkw.*

*In Deutschland übernimmt der Verkehrsträger Straße einen Anteil von etwa 77 Prozent am Frachtaufkommen.*



*In den kommenden Jahren will die Koalition die Investitionen in Bundesverkehrswege schrittweise von heute zehn auf zwölf Milliarden Euro steigern.*

Industrielle Wirtschaftszweige benötigen grundsätzlich mehr Transport- und Logistikdienste als der Dienstleistungssektor. Im Schnitt der letzten Jahre wuchs die Industrieproduktion in Deutschland sogar deutlich schneller als die Gesamtwirtschaft. Abgesehen davon macht allein schon die Größe der deutschen Volkswirtschaft das Land für Logistikunternehmen attraktiv. Deutschland ist neben Logistik- und Fußball- auch Exportweltmeister. Sein Außenhandel wächst viel schneller als das Bruttoinlandsprodukt, das im vergangenen Jahr auf 2.737,6 Milliarden Euro kletterte. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil des Logistikstandorts Deutschland ist seine geographische Lage im Herzen Europas mit neun Nachbarstaaten. Das macht Deutschland zum wichtigsten Transitland und bietet gute Möglichkeiten als Drehscheibe für den Güterumschlag bei internationalen Transporten. Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland schneidet in Hinblick auf Quantität und Qualität im internationalen Vergleich recht gut ab. Das Land verfügt über eines der dichtesten Autobahn- und Schienennetze in Europa. Die Flug-, See- und Binnenhäfen gehören zu den größten und modernsten des Kontinents, und der Rhein ist die mit Abstand wichtigste Binnenwasserstraße der EU. Dem Straßengüterverkehr stehen 12.900 Kilometer Autobahn, 39.700 Kilometer Bundesstraße und 86.600 Kilometer Landstraße zur Verfügung. Jedoch droht der Verfall der Infrastruktur. Das steigende

Verkehrsaufkommen, die zunehmende Belastung der ohnehin schon strapazierten Straßen und die zu geringen Investitionen in die Infrastruktur könnten schon bald zum Kollaps führen.

**INNOVATION ODER STAGNATION?** Ob Deutschland Innovationsland bleibt oder zum Stagnationsland wird, hängt maßgeblich von der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ab. Künftig will das Bundesverkehrsministerium mehr in den Ausbau und die Modernisierung des Gesamtnetzes aus Schiene, Straße und Wasserwegen investieren. In den kommenden Jahren will die Koalition die Investitionen in Bundesverkehrswege schrittweise von heute zehn auf zwölf Milliarden Euro steigern. Aktuell sollen allein 5,1 Milliarden Euro in die Fernstraßen fließen. Laut Interessenverbänden besteht dennoch eine Finanzierungslücke von drei Milliarden Euro pro Jahr. Mit einem Mix aus Steuermitteln und Mauteinnahmen sollen langfristig die notwendigen Gelder für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

**EURO 6** Als Folge dessen ist parallel zur 2005 eingeführten Lkw-Maut auf Autobahnen eine zusätzliche Pkw-Maut auf allen Straßen Deutschlands im Gespräch. Sie soll 2016 via Vignette kommen und jährlich mehr als 250 Millionen Euro in die Kassen spülen. Das Geld will die Regierung ausschließlich in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Die Mittel aus der Lkw-Maut ▶

von fast 360.000 Lkw und Sattelzugmaschinen über 16 Tonnen Gesamtgewicht. Dazu gesellen sich noch über 440.000 schwere Anhänger und Sattelaufleger. Die gesamte Ladekapazität erreicht fast elf Milliarden Tonnen. 2012 erreichte die Beförderungsleistung des Güterkraftverkehrs im In- und Ausland 263,3 Milliarden Tonnenkilometer. Den Löwenanteil des Frachtaufkommens in der EU und in Deutschland schultert der Lkw. In Deutschland übernimmt der Verkehrsträger Straße einen Anteil von etwa 77 Prozent am Frachtaufkommen. Ihn folgen die Schiene mit 9, die Seefahrt mit 7 und die Binnenwasserstraßen mit 5 Prozent. Der Anteil an Luftfracht und Rohrfernleitungen ist hingegen verschwindend gering.

### **HOHE INDUSTRIALISIERUNGSGRAD**

Deutschland bietet der Logistikbranche viele Standortvorteile. Dazu zählt der im Vergleich zu den europäischen Nachbarländern hohe Industrialisierungsgrad.



# MEILLER und DAF – ein bewährtes Team!





*Inzwischen fahren in Deutschland 79 Feldversuchsfahrzeuge auf festgelegten Routen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass der Lang-Lkw die Erwartungen erfüllt: weniger Fahrten, weniger Spritverbrauch, weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen.*

– in 2013 immerhin 4,39 Milliarden Euro – fließen hingegen nur zum Teil in das Straßennetz. Ferner hat das Bundeskabinett jüngst geringere Mautsätze für Lkw beschlossen und muss bis 2017 zu Mindereinnahmen von 460 Millionen Euro rechnen. Grund dafür ist ein neues Wegekostengutachten, das von einem deutlich gesunkenen Zinsniveau ausgeht. Ab 2015 gelten für Autobahnen und mautpflichtige Bundesstraßen einheitliche Tarife. Die besonders schadstoffarmen Euro 6-Lkw bekommen eine eigene und die günstigste Mautkategorie und bezahlen dann 13,1 Cent pro Kilometer (Lkw ab 4 Achsen). Im Vergleich dazu müssen identische Euro 5-Laster 15,2 Cent berappen. Hinzu soll noch ein Aufschlag für die Luftverschmutzung kommen, der sich an der Schadstoffklasse des Lkw orientiert. Nur Euro 6-Lkw müssen dafür nicht zahlen. Der Wirtschaft und dem Straßengüterverkehr stehen ab 2015 noch weitere Zusatzbelastungen ins Haus. So dürfte ab Mitte kommenden Jahres die Lkw-Maut auf weitere 1.000 Kilometer autobahnähnliche Bundesstraßen und von

Oktober 2015 an auf Lkw ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet werden. Etwa Mitte 2018 plant die Bundesregierung eine Maut für alle Bundesstraßen.

#### **TRANSPORTMITTEL NUMMER EINS**

Der Lkw bleibt in Deutschland auf lange Sicht das Transportmittel Nummer eins. Laut aktueller Verkehrsprognose 2030 wird die Transportleistung im deutschen Güterverkehr auf der Straße um 39 Prozent auf 607 Millionen Tonnenkilometer im Vergleich zu 2010 anwachsen. Die Infrastruktur steht daher vor einer immensen Belastungsprobe. Das bekommen besonders die Lkw-Fahrer zu spüren, denen schon jetzt ausreichend Autobahn-Parkplätze für ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten fehlen. Zwar sind zwischen 2008 und 2012 bundesweit 11.000 neue Parkplätze an den Autobahnen errichtet worden, und bis 2015 sollten 6.000 weitere hinzukommen. Dennoch fehlen zirka 14.000 Stellplätze im Bundesgebiet. Eine Telematik zur besseren Auslastung der Parkflächen an den Autobahnen kann da nur bedingt helfen. Auch das Ausweichen in Gewerbegebiete

an der Strecke ist keine Lösung. Viele Kommunen ergreifen bereits bauliche Maßnahmen, um dort für die Nacht abgestellte Lkw zu verhindern. Überfüllte Rasthöfe und parkende Lkw in zweiter Reihe beziehungsweise in den Ein- und Ausfahrten gehören also noch auf lange Sicht zum Erscheinungsbild.

**LANG-LKW** Das Güterverkehrswachstum muss den Erfordernissen der Nachhaltigkeit, des Klima- und Umweltschutzes sowie den gesellschaftlichen Bedürfnissen gerecht werden. Dazu müssen alle Verkehrsträger ihre Effizienz kontinuierlich verbessern. Ein wichtiges Instrument für mehr Effizienz und Klimaschutz ist der Lang-Lkw. Mit ihm können weniger Lkw das gleiche Volumen transportieren. Der Feldversuch mit 25,25 Meter langen und maximal 44 Tonnen schweren Lastzügen in Deutschland zeigt, wie sich mit recht einfachen Mitteln die Kapazität des Straßengüterverkehrs erhöhen lässt. Inzwischen fahren in Deutschland 79 Feldversuchsfahrzeuge auf festgelegten Routen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass der Lang-Lkw die Erwartungen erfüllt: weniger Fahrten, weniger Spritverbrauch, weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Außerdem gab es bis heute keinen gravierenden Zwischenfall mit Lang-Lkw. Nach Klärung aller strittigen rechtlichen Fragen durch das Bundesverfassungsgericht Ende Mai ist der Weg für einen umfassenden Versuch mit Lang-Lkw auf allen Bundesfernstraßen frei, so dass sich jetzt mehr Bundesländer aktiv daran beteiligen könnten. ■

Cent/Km	Alte Rate		Neue Rate	
	bis zu 3 Achsen	ab 4 Achsen	bis zu 3 Achsen	ab 4 Achsen
Euro 0/1	27,4	28,8	20,8	21,4
Euro 2	27,4	28,8	19,8	20,4
Euro 3	19,0	20,4	18,8	19,4
Euro 4	16,9	18,3	15,7	16,3
Euro 5 / EEV	14,1	15,5	14,6	15,2
Euro 6	14,1	15,5	12,5	13,1

# DAS BESTE AUS BEIDEN WELTEN

Entdecken Sie den neuen DAF CF mit seinem 6,7-Liter-Motor PACCAR PX-7. Mit allen Eigenschaften eines idealen LKW für den Verteilerverkehr. Hohe Nutzlast dank seines geringen Eigengewichts. Optimale Manövrierbarkeit dank des kleinsten Wendekreises seiner Klasse. Und den Komfortvorteilen eines LKW für den Fernverkehr - Leistungsstark, geräumig und geräuscharm. Das Beste aus beiden Welten, in einem Lkw. Und der Preis? Sie werden von den großartigen Angeboten Ihres DAF-Partners angenehm überrascht sein.



**CF** DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

[WWW.DAF.COM](http://WWW.DAF.COM)

**DAF**  
A PACCAR COMPANY