

Eine Lösung, die allen schmeckt

Euro-Combi: Das Land Thüringen hat den Pilotversuch mit einem 25 Meter langen Lkw um ein Jahr verlängert. Die Logistikgruppe Rigterink als Betreiber lobt die höhere Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs. Geladen hat es Zwieback des Herstellers Brandt.

Auf Zwieback fahren nicht nur Kinder ab. Auch die Verantwortlichen bei der Logistikgruppe Rigterink im niedersächsischen Nordhorn schwören auf das doppelt gebackene Brot. Das liegt zum einen am Geschmack, zum anderen am Gewicht. Zwieback bringt nicht viel auf die Waage – und lässt sich damit äußerst wirtschaftlich transportieren.

Das jedenfalls ist in Thüringen der Fall, wo Rigterink für den Lebensmittelhersteller Brandt Zwieback in einem 25 Meter langen Lkw transportiert. Die Fachwelt spricht hier

vom Euro-Combi, für Rigterink ist diese Fahrzeugkombination wegen ihrer ökonomischen und ökologischen Vorzüge eher als Öko-Combi zu bezeichnen. Das Projekt läuft seit März 2008. Das Land hatte dem Unternehmen dazu eine Ausnahmegenehmigung erteilt und hat diese aktuell bis Ende dieses Jahres verlängert (siehe Interview mit Minister Wucherpfennig auf Seite 3). Entsprechende Testläufe mit 25 Meter langen Lkw in anderen Bundesländern sind bereits ausgelaufen.

»Besonders bei Zwieback, einem voluminösen Artikel, ergibt der Einsatz des Öko-Combi

Sinn«, teilt die Logistikgruppe mit. Der Grund: Rigterink kann ein Ladevolumen von 150 Kubikmetern ausschöpfen – rund die Hälfte mehr als bei einem konventionellen Sattelzug. Die Gewichtsgrenze ist zweitrangig: Rigterink kommt locker mit den maximal erlaubten 40 Tonnen klar.

Weil der Euro-Combi mehr laden kann, bringt er Vorteile für alle Beteiligten. »Anstelle von sieben Touren täglich mit herkömmlichen Lkw werden jetzt noch vier Touren mit dem Öko-Combi benötigt, um das gleiche Volumen zu transportieren«, erläutert Bernd Rigterink, geschäftsführender Gesellschafter der Spedition, gegenüber **trans aktuell**.

Dadurch entfallen täglich 600 Kilometer Wegstrecke und 152 Liter Kraftstoffverbrauch. Auch die Schadstoffbilanz ist beachtlich: »Das bedeutet eine Reduzierung des Stickstoffausstoßes



Beitrag zum Umweltschutz: Das überlange Fahrzeug spart am Tag 152 Liter Kraftstoff ein.

um 640 Kilogramm sowie des Kohlendioxidausstoßes um 52 Tonnen pro Jahr«, ergänzt der Firmenchef.

Das Fahrzeug fährt vor allem auf der A4 und pendelt zwischen dem Brandt-Werk in Ohrdruf und der Rigterink-Niederlassung in Hermsdorf. Dabei bewegt sich das Fahrzeug unauffällig, wie auch das Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien anerkennt. Es habe bisher keinerlei Unfälle, Behinderungen oder Gefährdungen gegeben, teilt es mit.

Der Betreiber bestätigt das. »Im Gegenteil: Die Fahrer berichten sogar, dass dieses Fahrzeug sich einfacher bedienen und fahren lässt als eine herkömm-

liche Kombination«, sagt Logistikchef Rigterink. Der Firmenchef führt das auf die erhöhte Sicherheit im 25-Meter-Zug zurück. Der Lkw – zusammengestellt aus einem Mercedes-Motorwagen und einem über eine Dolly-Achse angehängten Auflieger aus dem Hause Krone – verfügt über die neuesten am Markt erhältlichen Assistenzsysteme. Das sind Spurassistent, Abstandsregeltempomat, Wankregelung, Bremsassistent und Stabilitätsregelung.

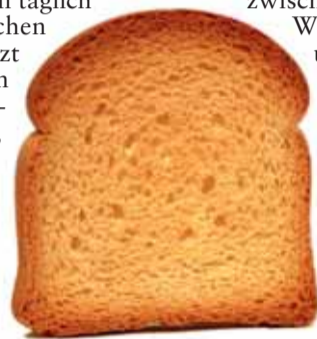
Aufgrund der bisherigen Erfahrungen fällt das Zwischenfazit von Ministerium und

Spedition durchweg positiv aus. »Wir freuen uns, an dem Modellversuch teilzunehmen«, erklärt Spediteur Rigterink. Er wirbt dafür, das Fahrzeug auch länderübergreifend einzusetzen und würde es begrüßen, wenn die Diskussion um den Einsatz von Euro-Combi neu angestoßen wird. Denn eines ist für den Unternehmer klar: »Das Konzept ist die sinnvolle Transportlösung, zu der es keine Alternative gibt.« Und das gilt seiner Ansicht nach längst nicht nur für Zwieback.

Matthias Rathmann

BRECKLE ABGESPRUNGEN

Der Matratzenhersteller Breckle in Weida wollte sich ursprünglich ebenfalls am Pilotversuch mit Euro-Combi in Thüringen beteiligen. Anders als bei Brandt sollte der Lkw nicht über eine Spedition, sondern im Werkverkehr laufen. Das Equipment war bereits angeschafft. »Wegen der damals negativen Stimmung sind wir kurzfristig aber ausgestiegen«, erklärt Prokurist Horst Höll auf Anfrage. Der Versuch sei für Breckle nicht mehr durchführbar gewesen. Der 25-Meter-Zug von Breckle hätte die Strecke von Weida ins Güterverkehrszentrum Erfurt fahren dürfen. Das Fahrzeug läuft, zerlegt in seine Komponenten, nun mit herkömmlichen Abmessungen im Breckle-Fuhrpark.



Zwieback ist leicht – und gut geeignet für den Euro-Combi.

DAS UNTERNEHMEN

Die Logistikgruppe Rigterink mit Zentrale in Nordhorn in Niedersachsen an der holländischen Grenze beschäftigt insgesamt etwa 1.050 Mitarbeiter und betreibt neun Standorte in Deutschland. Das 1949 gegründete Familienunternehmen setzt mehr als 300 ziehende Einheiten ein und betreibt eine Lagerfläche von etwa 100.000 Quadratmetern.

Lkw nicht zu bremsen

Der Güterverkehr durch die Alpen steigt weiter an, ohne dass die Schiene das Wachstum bislang auffangen konnte. Das ergab der erste Jahresbericht zum alpenquerenden Güterverkehr, den das Konsortium Alpifret vorgelegt hat. Verantwortlich dafür seien sowohl das Wirtschaftswachstum in Europa als auch die EU-Erweiterung.

Verkehrspolitische Maßnahmen zugunsten der Schiene wie Straßengebühren und Lkw-Fahrverbote haben es nicht vermocht, den Trend umzukehren. 2007 wurden 210 Millionen Tonnen Güter über die Alpen transportiert, 67 Prozent davon auf der Straße. Der Anteil der Schiene sinkt seit 1999 und betrug 2007 33 Prozent, gegenüber 36 Prozent im Jahr 1999.

Insgesamt überquerten 2007 rund 10,74 Millionen Lkw die Alpen. Der Brenner ist der wichtigste Übergang mit 2,18 Millionen Fahrzeugen. Es folgen Ventimiglia und der Schoberpass. Die Zahl der schweren Güterfahrzeuge auf den Achsen durch die Alpen kletterte von 1999 auf 2007 um 18,3 Prozent, das entspricht einem jährlichen Plus von 2,1 Prozent. Ähnlich stark verlief der Zuwachs bei der Tonnage: Das Aufkommen stieg von 1999 bis 2007 um 33,8 Prozent, das sind 3,7 Prozent jährlich.

Die Ergebnisse wiesen auf Produktivitätsgewinne auf der Straße hin, heißt es im Bericht. Die seien vor allem auf die Erhöhung der Gewichtslimite in der Schweiz von 28 auf 34 Tonnen im Jahr 2001 und auf 40 Tonnen im Jahr 2005 sowie auf Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) 2001 und deren Erhöhung 2005 und 2008 zurückzuführen. »Auch im österreichischen alpenquerenden Verkehr konnten höhere Auslastungen beobachtet werden, die Zunahme der

Alpentransit: Trotz verbesserter Angebote kann die Schiene ihren Anteil am Modal-Split nicht ausbauen. Das geht aus einem Bericht des Konsortiums Alpifret hervor.



Treffpunkt Brenner: Ein Fünftel der jährlich knapp elf Millionen Lkw wählt auf seiner Fahrt durch die Alpen diesen Übergang.

Auslastung ist jedoch deutlich geringer als in der Schweiz.« In Frankreich bestätigte sich diese Beobachtung nicht.

Der Bericht hält fest, dass in Österreich, Frankreich und der Schweiz die Straße der teurere, aber wesentlich schnellere Verkehrsträger ist. Verbesserte organisatorische Maßnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr und ein freier Infrastrukturzugang im Schienenverkehr nämlich haben den Anteil der verspäteten Güterzüge nicht verringert. Trotz einer Weiterentwicklung des Angebots bleibt das Wachstum des alpenquerenden Schienengüterverkehrs hinter der Straße zurück. »Diese Entwicklung ist am stärksten in Frankreich ausgeprägt, wo sich der Schienenverkehr von 1999 bis 2007 nahezu halbiert hat.«

Das könnte sich ändern, wenn die Maßnahmen zu Umweltschutz und nachhaltiger

Entwicklung umgesetzt werden, die Staatspräsident Nicolas Sarkozy eingeleitet hat. Immerhin hatte Frankreich 2003 eine Rollende Landstraße zwischen Aiton in Savoyen und Orbassano versuchsweise in Betrieb genommen. Das Angebot von vier Hin- und Rückfahrten täglich soll ab diesem Jahr ausgebaut werden.

Klargestellt wird in dem Bericht ferner, dass der Lkw nicht zum alleinigen Buhmann für die Luftverschmutzung in den Alpenländern abgestempelt werden kann. »Die Entwicklung der Stickstoffdioxid- und Feinstaubkonzentration in den vergangenen drei Jahren lässt keine eindeutigen Trends erkennen: Die Immissionen können nicht alleine auf Verkehrsaufkommen zurückgeführt werden.« Andere Ursachen, besonders Heizungen und Industrie, müssten dabei berücksichtigt werden.

Regina Weinrich

SCHIENE

Konzept für den Hochrhein

Baden-Württemberg und einige Schweizer Kantone wollen im Frühjahr ein gemeinsames Konzept zur Verbesserung des Schienenverkehrs am Hochrhein vorlegen und den Regierungen in Berlin und Bern präsentieren. Zunächst soll ein gemeinsames Gutachten den Handlungsbedarf ermitteln. Ziel sei ein wirkungsvolleres, gut verknüpft System von leistungsfähigen Zugverbindungen, das auch eine bessere Anbindung der Hochrhein-Kommunen an die Strecke Stuttgart-Zürich und den gesamten Bodenseeraum bewirke, heißt es aus dem baden-württembergischen Staatsministerium. Die gegenwärtige Wirtschaftslage und die Notwendigkeit zu vorgezogenen Investitionen biete die große Chance, entscheidende Verbesserungen zu bewirken.

EU-KOMMISSION

Marco Polo soll einfacher werden

Das Marco-Polo-Programm, das der Verlagerung des europäischen Straßenverkehrs auf andere Verkehrsträger beabsichtigt, soll einfacher werden. Mit ihren Änderungsvorschlägen will die EU-Kommission es den Markterfordernissen anpassen und stärker ins Bewusstsein rücken. Künftig will man die Schwellenwerte verringern, besonders wenn es um die Förderung von Projekten zur Vermeidung von Straßenverkehr geht. Die Förderhöhe soll von einem auf zwei Euro je 500 Tonnenkilometer des vermiedenen oder verlagerten Straßenverkehrsaufkommens ansteigen, um das Programm attraktiver zu machen. Die geänderte Verordnung soll 2010 in Kraft treten.

Euro 6 steht

Umwelt: Alle neuen Lkw und Busse ab 3,5 Tonnen sollen laut EU-Parlament von 2014 an verschärfte Grenzwerte erfüllen.

Der 1. Januar 2014 ist der neue Stichtag für die Euro-6-Norm. Die Abgeordneten des EU-Parlaments wollen damit den Gesetzgebungsvorschlag neun Monate früher umgesetzt sehen, als von der EU-Kommission vorgeschlagen. Neue Fahrzeugtypen müssen bereits zum 1. Januar 2013 den neuen Standard erfüllen. Da das Votum auf einem Kompromiss mit den Mitgliedstaaten beruht, kann die Verordnung demnächst verabschiedet werden.

Die neuen Abgasnormen zielen auf die Reduzierung von Schadstoffen ab, nicht auf die Senkung von Treibhausgasen. Sie legen Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NO_x) und Feinstaubpartikel (PM) fest. Im Vergleich zu Euro 5 werden die erlaubte Partikelmasse um 66 und der NO_x-Ausstoß um 80 Prozent gesenkt.

Für die Verringerung der emittierten Partikelmasse wird zwar keine bestimmte Technik vorgeschrieben, doch geht die Kommission davon aus, dass sich der neue Grenzwert kaum ohne Dieselpartikelfilter einhalten lässt. Zur Senkung des NO_x-Ausstoßes um 80 Prozent sind laut Kommission sowohl motortechnische Maßnahmen (etwa Abgasrückführung) als auch Abgasnachbehandlungssysteme (zum Beispiel selektive katalytische Reduktion) nötig.

Damit Euro-6-Fahrzeuge schneller auf den Markt gebracht werden, können die Mitgliedstaaten Anreize schaf-

fen. Nach Einschätzung der Kommission erspart die neue Verordnung der Automobilindustrie Kosten und macht sie so wettbewerbsfähiger, denn mit ihr würden weltweit harmonisierte Normen und Prüfverfahren eingeführt.

Vorgesehen ist auch ein standardisierter Zugang zu Reparaturinformationen. Die Hersteller müssen unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkter Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen und zu Reparatur- und Wartungsinformationen gewähren. Diese Informationen sollen auf den Webseiten der Hersteller oder in einem anderen geeigneten Format veröffentlicht werden.

»Euro 6 ist ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Luftqualität in Europa«, erklärte Matthias Groot (SPD), der für die Verordnung zuständige Berichterstatter des Parlaments. Gerade mit Euro 6 würden Feinstaub und Stickoxide reduziert. »Allein Feinstaub ist in Europa für mehr als 348.000 vorzeitige Sterbefälle verantwortlich«, sagte er.

Die Kommission wurde aufgefordert, sogenannte »gasförmige Schadstoffe«, also Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen und Stickoxiden zu »beobachten«. Kommt sie zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, soll sie Parlament und Rat einen entsprechenden Vorschlag vorlegen.

Regina Weinrich