



## ZUR SACHE



**Robert Breuhahn**  
Geschäftsführer der  
Kombiverkehr GmbH & Co KG

**„Wer die Flexibilität des LKW für Abholungen und Zustellungen mit der Langstrecke per Schiene kombiniert, hat geringere Kosten für Diesel und Maut und kann 10 Prozent mehr Nutzlast befördern.“**



## TIPPS UND TERMINE

### 31.08.–01.09.2011, LEIPZIG

3. Mitteldeutsches Logistikforum:  
Energie & Logistik, [www.bvl.de](http://www.bvl.de)

### 31.08.–03.09.2011, HOMBERG/NIEDER-OFLEIDEN

Steinexpo 2011, [www.steinexpo.de](http://www.steinexpo.de)

### 06.09.2011, FRANKFURT AM MAIN

DVZ-Konferenz „Internationales Transport-,  
Speditions- und Logistikrecht“,  
[www.dvz.de](http://www.dvz.de)

### 08.–13.09.2011, NEUMÜNSTER

NordBau 2011, [www.nordbau.de](http://www.nordbau.de)

### 15.–25.09.2011, FRANKFURT AM MAIN

IAA PKW, [www.iaa.de](http://www.iaa.de)

### 26.–28.09.2011, ANTWERPEN

cool logistics,  
[www.coollogisticsconference.com](http://www.coollogisticsconference.com)

### 27.–29.09.2011, ROTTERDAM

Holland Transport & Logistics Show,  
[www.hollandtransport.com](http://www.hollandtransport.com)

## Überholspur oder Abstellgleis?

*Je nach Standpunkt ist kombinierter Verkehr entweder ein rotes Tuch oder heilsbringende Zukunftsvision des Gütertransports. Doch gerade dort, wo Emotionen hochkochen, sollte rationales Kalkül im Vordergrund stehen.*

Gegner behaupten: Kombiniertes Verkehr (KV) gilt als verspätungsanfällig und starr. Gerade wenn die Sprache auf zeitkritische Güter kommt, ist der KV schnell kein Thema mehr. Jüngster Anlass, das Kriegsbeil KV wieder auszugraben: das vielzitierte Weißbuch der EU-Kommission als verkehrspolitische „Roadmap“ der nächsten Jahre. Hierin ist von der Forderung zu lesen, dass bis 2030 ca. 30 Prozent aller Straßengüterverkehre über 300 Kilometer auf die Schiene verlagert werden sollen. Bis 2050 soll ihr Anteil sogar auf 50 Prozent steigen. Die Verbände gehen auf die Barrikaden: „Unrealistisch“ nennt der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) diese Forderungen. Für „Wünsch-dir-was-Politik“ hält der Bundesverband der Transportunternehmen (BVT) eine solche Verkehrsstrategie. Im Gegensatz dazu begrüßen die Bahnverbände erwartungsgemäß die Zielvorstellungen des EU-Weißbuchs.

Betrachtet man den kombinierten Verkehr von Straße, Schiene und Schifffahrt, so wird klar: Licht- und Schattenseiten liegen bei diesem kontroversen Thema nah beieinander. Die Interessenverbände arbeiten kontinuierlich daran, das angekratzte Image des KV zu minimieren. „Zuverlässige, umweltfreundliche und wirtschaftliche Lösungen entstehen durch die intelligente Kombination verschiedener Verkehrsträger“, so Robert Breuhahn, Geschäftsführer der Kombiverkehr GmbH & Co KG. Dabei nennt er die Vorteile, die auf der Hand liegen:

- Geringere Kosten für Diesel und Maut
- Mit 44 Tonnen 10 Prozent mehr Nutzlast beim Gesamtgewicht
- Weniger Probleme bei Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten
- Senkung transportbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen/Kohlendioxid-Emissionen

Der Vorwurf der Unflexibilität hat spätestens seit Beginn von X-Pressnet keinen Bestand mehr: Dieses Projekt wurde von einem Unternehmenskonsortium (u. a. Kombiverkehr, DB Netz, DHL, Hellmann) im Hinblick auf zeitkritische Sendungen des KEP-(Kurier-, Express-, Paket-) und Stückgutverkehrs aus der Taufe gehoben. Spezielle Trassen werden bundesweit für termingerechte KV-Sendungen bereitgestellt. Hier verkehren Güterverkehrszüge mit bis zu 140 km/h, z. B. von Hamburg direkt nach Nürnberg in nur sechseinhalb Stunden. „Entscheidend ist jedoch die Pünktlichkeit“, meint Christoph Büchner, Projektleiter X-Pressnet, gegenüber der Verkehrs Rundschau. Mit der Bahn sei eine Pünktlichkeit von 98 Prozent vereinbart, so Büchner, und zwar auf die Minute und nicht bezogen auf einen Toleranzzeitraum. Alleine durch dieses Projekt wurden seit Start im Dezember 2007 bereits 2,3 Mrd. Tonnenkilometer von der Straße auf die Schiene verlagert. Das entspricht einer Einsparung von rund 130.400 Tonnen CO<sub>2</sub> seit Projektbeginn.

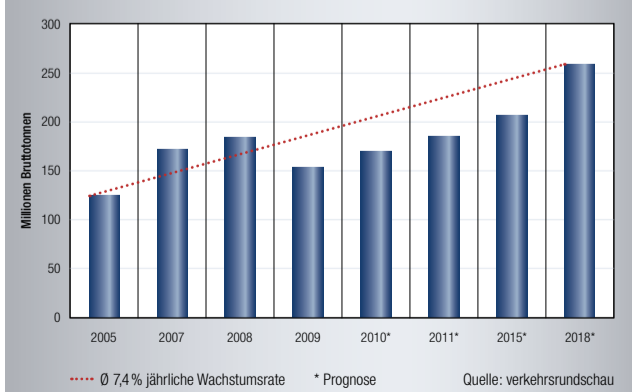


Das größte Problem des KV liegt laut Transportverbände wie BGL und VDA in der eingeschränkten Kapazität von Trassen und Container-Terminals. Ein berechtigter Kritikpunkt, den auch das EU-Weißbuch nicht entkräften kann. Der BGL geht theoretisch von einer Ausweitung des kombinierten Verkehrs um das Acht- bis Zehnfache des heutigen Volumens aus, um die ambitionierten Ziele zu erreichen. Solch ein gigantisches Investitionsprogramm könnte kaum ein EU-Land tragen.

Fakt ist, dass der Anteil des kombinierten Verkehrs mit der Zunahme des allgemeinen Transportaufkommens weiter steigen wird. „Wer die Flexibilität des LKW für Abholung und Zustellung in der Fläche nutzt und Wechselbrücken, Container und Sattelaufleger auf der Langstrecke per Schiene transportiert, hat geringere Kosten bei Diesel und Maut“, ist sich Robert Breuhahn von Kombiverkehr sicher.

Der KV wird als Ergänzung zum Straßengüterverkehr sicher auch in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Die klassische Transportform für den KV auf der Straße ist dabei nach wie vor die landläufig als BDF-Zug bekannte Wechselbrücken-Gliederzugkombination, wie ihn der holländische LKW-Hersteller DAF mit seinem 6x2-Fahrgestell mit liftablem Nachlaufachse im Programm hat. Dieser Fahrzeugart widmeten gerade erst vor Kurzem die deutschen Fachmedien der Transportbranche (siehe auch Seite 3 dieser Ausgabe) mit umfangreichen Tests ihre Aufmerksamkeit.

### ENTWICKLUNG DES KV IN EUROPA



Das durchschnittliche Wachstum des Güteraufkommens beträgt geschätzt 7,4 Prozent.

## „Da werden Sie geholfen“

Um teure Stillstandszeiten bei Pannen zu minimieren, sind Transporteure auf zuverlässige, grenzübergreifende Pannenhilfe angewiesen. ITS war der erste internationale LKW-Pannendienst und hat seine Vorreiterrolle bis heute gehalten – und zwar in 41 Ländern in- und außerhalb Europas.



365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag – das ITS-Callcenter ist immer erreichbar.

Mit seinem mehr als 35-jährigen Bestehen fällt dem DAF-eigenen Pannenservice eine Vorreiterrolle als erster internationaler LKW-Pannendienst zu. Fahrer, die mit ihrem LKW – egal wo – liegen geblieben sind, wird schnell und unbürokratisch weitergeholfen, und zwar in acht Sprachen. Unter der einheitlichen Notrufnummer (+31 40 214 30 00) sind die Pannenspezialisten im Eindhovener ITS-Callcenter rund um die Uhr erreichbar. Dort ruft der betroffene Fahrer an – alles Weitere regelt ITS. Die ITS-Mitarbeiter versuchen schon beim ersten Telefonkontakt mit dem Fahrer die Pannenursache herauszufinden, um bereits erste Anhaltspunkte zu sammeln. Dann wird der verantwortliche Heimathändler informiert, der wiederum eine Zahlungsgarantie für eventuell anfallende Kosten erteilt. Im direkten Anschluss erfolgt der Anruf bei der nächstgelegenen Werkstatt, die dafür zu sorgen hat, dass das Fahrzeug so schnell wie möglich wieder auf Achse ist. Im Bedarfsfall werden die entsprechenden Maßnahmen zur Reparatur oder zum Abschleppen koordiniert.

Eine der großen Stärken von ITS ist die Reaktionsgeschwindigkeit: Fast 90 Prozent aller Fahrzeuge können dank schnellem ITS-Einsatz innerhalb von 12 Stunden wieder flottgemacht werden. Doch besser als eine schnelle Reparatur ist die Vermeidung von Pannen. Gerade in Bezug auf die Reifenwartung mangelt es nicht selten an der entsprechenden Sorgfaltspflicht. Berry Wieland, Leiter Service bei DAF, spricht aus Erfahrung: „Beim DAF-Pannenservice ITS erleben wir, dass viele der Pannensachen auf mangelnde Wartung zurückzuführen sind. Das ist Sparen am falschen Ende“, so Wieland. Regelmäßige Reifenkontrollen und frühzeitige Wechsel verhindern teure Stillstandszeiten.



ITS-Hotline:  
+31 40 214 30 00



→ PROFIL

## 4 für alle Fälle

Das Ersatzteilegeschäft gilt als zeitkritische Komponente bei den LKW-Services. Denn: Mit jeder Stunde, die der Transporteur auf Ersatzteile wartet, verliert er Geld. Vier hochmoderne Verteilerzentren sichern die schnelle und pünktliche Lieferung aller DAF-Teile innerhalb von 24 Stunden – in ganz Europa.

Eindhoven, Leyland, Budapest und Madrid – diese vier Städte bilden das Herz des DAF-Teileservice, der über die Schwester-gesellschaft PACCAR Parts abgewickelt wird. Von hier verlaufen die Hauptschlagadern, die die DAF-Servicewerkstätten und somit ihre Kunden mit LKW-, Aufbau- und Anhängerteilen versorgen. Ersatzteile, Anbauteile, Teile für den Aufbau oder Sonderausstattung – jeden Tag gelangen so zigtausende Parts-Artikel direkt dorthin, wo sie meist dringend gebraucht werden. Während Eindhoven und Leyland historisch



gewachsene Standorte für die Verteilerzentren sind – in Eindhoven ist das Hauptwerk von DAF, während in Leyland der DAF LF produziert wird –, ist Budapest eine strategische Wahl. Von dort erreicht man nahezu den gesamten osteuropäischen Wirtschaftsraum, der zum Teil noch hohe Zuwächse im Transportsektor zu verzeichnen hat. Einen Sonderstatus nimmt das Verteilerzentrum in Madrid ein – es ist kleiner als die übrigen Zentren und sichert die schnelle Versorgung vorwiegend des spanischen und portugiesischen Marktes. Für alle Ver-

teilerzentren gilt jedoch die gleiche Zeitvorgabe, wenn es um die Auslieferung geht: Teilebestellungen ohne akuten Zeitdruck verlassen das Verteilerzentrum bereits um 13 Uhr am Tag nach Auftragsannahme und werden noch vor 8 Uhr morgens am zweiten Tag an die Heimatwerkstatt ausgeliefert. Expressbestellungen hingegen werden noch am Tag der Auftragsannahme abgewickelt und bis 19 Uhr versendet. So erreichen die dringend benötigten Teile bereits vor 8 Uhr am darauffolgenden Tag die entsprechende DAF-Servicewerkstatt.



→ KUNDENPORTRAIT

## Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind Trumpf

Roland Schirmeier ist es im Laufe seiner über 25-jährigen Selbstständigkeit als Transportunternehmer gelungen, die Großen der Paketdienstleister DHL, DPD und UPS „auf seine Ladefläche“ zu bringen. Die Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit, mit denen seine Flotte – darunter auch neun DAF 6x2 Wechselbrückenfahrzeuge – täglich zeitkritische Sendungen transportiert, haben Schirmeier zum erfolgreichen Unternehmer gemacht.



Zuverlässigkeit hat einen Namen: Roland Schirmeier

In den USA wäre dies die Geschichte eines Selfmademan: Als gelernter Kunstschmied mit wenig Perspektiven sattelte Roland Schirmeier, Inhaber der R.S. Transport GmbH, Ende der 70er Jahre um auf den Kraftfahrerberuf. Hinterm Steuer von LKW und Baumaschinen hoffte er vom Boom der Baubranche zu profitieren. Nebenbei eröffnete der leidenschaftliche Gastronom eine Wirtschaft, und wie es der Zufall will, trafen sich dort regelmäßig hochrangige Mitarbeiter des Express- und Paketdienstleisters DPD (Deutscher Paket Dienst). Man kam ins Gespräch, eine Zusammenarbeit bahnte sich an, und 1985 war es dann soweit: Roland Schirmeier wagte im Alter von 25 Jahren den Sprung ins kalte Wasser der Selbstständigkeit und schaffte sich als selbst fahrender Unternehmer den ersten Wechselbrückenzug an. Mit einem potenten Geschäftspartner wie DPD an der Seite, für den er innerdeutsche Paketsendungen aller Art bis in den bayerischen Raum und nach Hamburg erledigte, florierete der Betrieb recht schnell.



Schirmeier fährt im kombinierten Verkehr u. a. für DHL, UPS und DPD.

Das Jahr 1995 brachte dann den endgültigen Durchbruch: Im Zuge der Privatisierung schrieb die Deutsche Post die Logistik für das seinerzeit frisch in Betrieb genommene Paketzentrum im rheinhesischen Saulheim (vor allem Luftpostpakete nach Übersee) aus. Roland Schirmeier erhielt den Zuschlag, weil er sich aufgrund seiner Zuverlässigkeit längst einen guten Namen in der Szene gemacht hatte. 1996 siedelte er seinen Betrieb im Bad Vilbeler Stadtteil Gronau bei Frankfurt an und übernahm sogleich den Transport für die drei großen Paketdienstleister DPD, UPS und DHL. Zudem avancierte die Firma R.S. Transporte zum Hausspediteur der Frankfurter Spedition König und ist für das Internationale Postzentrum (IPZ) am Frankfurter Flughafen tätig.

Die Disposition koordiniert täglich bis zu 50 Fahrzeugeinsätze – zum Teil auch mit Hilfe von Subunternehmern. Die firmeneigene Flotte ist inzwischen auf 26 Lkw angewachsen, und seit 2007 setzt der 51-Jährige beim Fuhrpark verstärkt auf die Marke DAF. Verkaufsberater Andreas Pertl vom Vertrags-

händler DAF Trucks Frankfurt stellte seinerzeit erfolgreich den Kontakt her und lieferte fünf XF 105.410 4x2-Fahrgestelle für den Wechselbrückenverkehr aus. „Die Fahrzeuge sind unheimlich zuverlässig, verbrauchen erfreulich wenig, haben ein ansprechendes Fahrerhaus mit viel Stauraum und bieten eine hervorragende Übersicht“, hebt Roland Schirmeier einige der Vorzüge hervor. Die Mitarbeiter von DAF Trucks Frankfurt erlebt er als „sehr freundliche und überaus kompetente Ansprechpartner, die schnell und unbürokratisch handeln“.

Vor einem halben Jahr stellte die Bad Vilbeler Spedition weitere vier XF 105.460 in den Dienst. Im Herbst werden die fünf 2007 in Betrieb genommenen DAF nach vier Jahren und rund einer Million gelaufenen Kilometern gegen fünf neue XF 105.460 ausgetauscht. DAF stellt mit neun Wechselbrückenfahrzeugen den Löwenanteil im gemischten Fuhrpark von Roland Schirmeier. Somit trägt der niederländische LKW-Hersteller in verstärktem Maße dazu bei, dass Roland Schirmeier in puncto Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bei seinen Pakettiefierungen eine herausragende Quote von 98 Prozent nachweisen kann.



→ GUTER RAT

## Bis zu 13% Kraftstoffersparnis

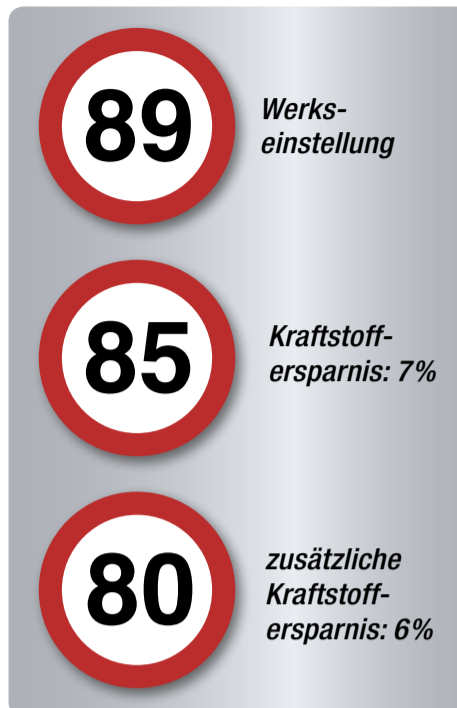
**Nicht zum ersten Mal ist Tempo 80 ein Reizthema in der Transportbranche. Was ist dran am neuen Vorstoß, das Spar- und Umwelttempo 80 auch fahrzeugseitig festzulegen?**

Erst im Januar forderte eine Arbeitsgruppe im Rahmen des Goslarer Verkehrsgerichtstags die grundsätzliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 80 für alle LKW ab 7,5 Tonnen. Als Grund wurde nicht nur die Verbesserung der Verkehrssicherheit genannt, sondern auch die Schonung der Umwelt und die Kraftstoffkosten. Ein Punkt, dem auch Klaus Peter Röskes, Vizepräsident des BGL und selbst Transportunternehmer, zustimmt: In seinem Vortrag anlässlich des Verkehrsgerichtstags bestätigte er, was sich in der Praxis zeigt: Im Vergleich der Höchstgeschwindigkeiten von 90 km/h, 85 km/h und 80 km/h ist die wirtschaftlichste Abwicklung von Transportdienstleistungen mit 80 km/h möglich. Der minimale Zeitgewinn stehe, so Röskes, in keinem Verhältnis zum Mehrverbrauch und dem Fahrzeugverschleiß. Zusätzlich, so das Argument, sind Tempo-80-Fahrten stressfreier und sicherer für den Fahrer zu absolvieren.

DAF-Trucks bestätigen das Einsparpotenzial bei der Drosselung der Werkseinstellung von 89 km/h auf 80 km/h: Bis zu 13 Prozent weniger Kraftstoff ist für die gleiche Strecke notwendig.

Klaus Peter Röskes verknüpft die Einführung einer fahrzeugseitigen Tempo-80-Drosselung für LKW mit der Forderung nach einem einheitlichen Tempolimit auf Europas Straßen. Denn, so der Einwand des BGL-Vize, die unterschiedliche Handhabung der Tempolimits innerhalb Europas sei ein Problem. Mit einem Blick auf die Landkarte findet man im gesamten Wirtschaftsraum zwischen Tempo 70 und 110 nahezu jede Geschwindigkeitsvariante – je nach Gewichtsklasse und Fahrzeugkombination. Ohne eine EU-weit einheitliche Einstellung von Geschwindigkeitsbegrenzern sei „Tempo 80“ in Deutschland – besonders im Hinblick auf die Verkehrssicherheit – keine Option, so Röskes.

Dennoch, wer schon heute von dem verminderten Spritverbrauch profitieren will, der kann in seiner Markenwerkstatt den Geschwindigkeitsbegrenzer auf jeden Wert



9 km/h Differenz machen bis zu 13% Kraftstoff-mehr- bzw. -minderverbrauch aus.

in Schritten von 1 km/h einstellen lassen. Die DAF-Servicewerkstätten erledigen das zuverlässig per Diagnosesystem in nur 15 Minuten.

→ BLITZLICHTER



## MX-Motor: Effizienz in einer neuen Dimension



Höhere Effizienz bei niedrigeren Betriebskosten – die Quadratur des Kreises scheint den Entwicklern des überarbeiteten PACCAR MX-Motors gelungen. Als Basis bleibt das bewährte 12,9-Liter-Aggregat erhalten. Doch einige innovative Raffineszen verbessern in Zukunft die Verbrauchs- und Abgaswerte entscheidend. Ein Novum in der LKW-Branche ist die thermische Isolierung des gesamten Auspuffkrümmers. Üblich ist lediglich die Isolierung des Turboladers. Diese Neuerung verbessert die Luftregelung, da die Effizienz des Turboladers erhöht und somit die Verbrennung optimiert wird. Das führt je nach Anwendung zu einer Kraftstoff- und CO<sub>2</sub>-Einsparung von bis zu 3 Prozent. Der aktualisierte MX-Motor verfügt zusätzlich über neue Kolben mit besseren Wärmeeigenschaften. Dadurch kann die Ölpumpe kleiner ausfallen – denn es wird weniger Kühlung benötigt. Das bärenstarke Drehmoment des PACCAR MX-Motors sorgt dafür, dass ein 16-Gang-Getriebe nicht mehr zwingend notwendig ist und auch das leichtere 12-Gang-Schaltgetriebe im Standard vollkommen ausreicht.

## Steinexpo und NordBau – DAF zeigt Branchenlösungen für das Baugewerbe

Anfang September finden für das Baugewerbe zwei wichtige überregionale Messen statt, die in der Branche eine große Bedeutung haben. Die **Steinexpo** vom 31. 8. bis zum 3. 9. im hessischen Homburg/Nieder-Olfelden findet traditionell in Europas größtem Basaltsteinbruch statt und hat den Charakter einer Live-Demonstrationsmesse. In Zusammenarbeit mit der Firma Langendorf präsentiert DAF hier einen 4-Achser-Hinterkipper der Baureihe CF85.

Einige Tage später ist die **NordBau** in Neumünster vom 8. bis 13. September Treffpunkt für Fachbesucher aus ganz Nordeuropa. DAF zeigt hier auf seinem Freigeländestand interessante Branchenlösungen aus dem breiten Baufahrzeugprogramm. Unter anderem aus der mittelschweren CF-Baureihe einen 4x2-Kipper mit Kranaufbau (siehe Foto), einen Vierachser mit Meiller-Kippaufbau, ein 6x2-Fahrgestell als Absetzer sowie aus der schweren XF105-Baureihe eine LKW-Variante als Abroller.



Weitere Infos über diese Bau-fachmessen erhalten Sie unter [www.steinexpo.de](http://www.steinexpo.de) und [www.nordbau.de](http://www.nordbau.de)



→ AUFGESCHNAPPT

## Geprüfte Qualität: DAF XF105 als BDF-Zug im Urteil der Fachpresse

**Die Fachpresse testet den DAF XF105 6x2 Dreiaxser mit Super Space Cab in BDF-Ausführung und zeigt sich überzeugt von der Fahrgestellkompetenz aus Holland.**

Das auffällige Gespann mit XF105 als luftgefedertem Dreiaxser mit Wechselbrückenaufbau und Anhänger absolvierte bei den Redaktionen der LKW-Fachpresse ein individuelles, umfangreiches Testprogramm. Dabei wurden sowohl die Handlingeigenschaften des BDF-Zuges als auch Komfort- und Wirtschaftlichkeitsaspekte auf den Prüfstand gestellt.

**TruckTime hat die ersten Testberichte gesammelt und O-Töne eingefangen:**

**Aus DVZ Nr. 63/2011:**

„Der DAF XF 105.460 in der 6x2-Version liefert eine überzeugende Vorstellung ab.“

„Mit dem gelungenen XF 105.460 in 6x2-Ausführung haben die Holländer unter Beweis gestellt, dass sie auch Lastwagen können.“

**Aus NFM Nr. 5/2011:**

„Ausgewiesener Allrounder: Der DAF XF macht auch im Wechselbrückenverkehr eine gute Figur.“

„Mit den kraftvollen 340 kW (462 PS) ist man im Wechselbrückenverkehr absolut ausreichend motorisiert unterwegs.“

**Aus lastauto omnibus Nr. 6/2011:**

„Viel Raum und viel Stauraum gibt es im großen DAF-Fahrerhaus ohnehin.“

„Beim Fahren zeigt sich der luftgefederte Dreiaxser von seiner komfortablen Seite.“

„Beim Verbrauch sind von einem DAF XF105 keine schlechten Nachrichten zu erwarten.“

**Aus Trucker Nr. 6/2011:**

„Auch als BDF-Fahrgestell macht der 105er-DAF Spaß.“

„Fahrkomfort und Platzangebot überzeugen ...“

„Punkte sammelt der DAF durch seine Ausgewogenheit.“



**Aus KFZ-Anzeiger Nr. 11/2011:**

„Beeindruckend ist vor allem der kräftige Antritt des Motors für zügig-elegantes Beschleunigen vom Stand weg.“

„Der DAF FAR XF105.460 beeindruckte mit wirtschaftlichem Verbrauch und hohem Fahrkomfort.“

**Aus Berufskraftfahrer Nr. 6/2011:**

„Der DAF XF105 ist auch für den Einsatz als Motorwagen im Gliederzug eine gute Wahl.“

**Aus VerkehrsRundschau Nr. 22/2011:**

„Viele Nutzer loben den XF wegen seiner Zuverlässigkeit.“

# Safety First

„Der Fahrer hat es in der Hand.“ Gilt diese Aussage auch noch in Zeiten, in denen elektronische Helfer menschliche Unzulänglichkeiten mit 100facher Präzision und Zuverlässigkeit kompensieren?

Der Begriff Fahrerassistenzsysteme (FAS) wurde nicht umsonst gewählt. Es geht nicht darum, dass elektronische Steuerungssysteme einen 40-Tonner besser durch den Verkehr manövrieren als jeder Fahrer aus Fleisch und Blut. Vielmehr steht die Unterstützung im Vordergrund: Müdigkeit, Krankheit, Stress – all diese allzu menschlichen Schwächen können selbst die besten Fahrer zu Fehlern verleiten. Genau in diesen Augenblicken ist es gut, auf elektronische Unterstützung zurückgreifen zu können. Der BGL geht davon aus, dass 87 Prozent aller im Jahr 2007 erfassten Unfallursachen auf ein Fehlverhalten der Fahrzeugführer zurückzuführen sind. Dabei dominiert mit 30 Prozent das „Abkommen von der Fahrbahn“, mit 27 Prozent fiel „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“ ins Gewicht. Auch der „Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das anfährt, anhält oder steht“ schlägt immerhin noch mit 10 Prozent zu Buche. BGL-Vizepräsident Klaus Peter Röskes wird noch konkreter: „Nach Untersuchungen

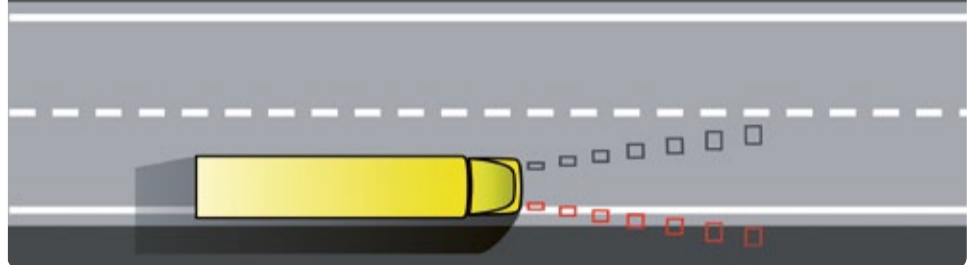
sind beim flächendeckenden Einsatz der Fahrerassistenzsysteme Elektronische Stabilitätsregelung (VSC) bis zu 9 Prozent, bei Adaptivem Tempomat (ACC) bis zu 7 Prozent und bei Spurhalteassistent (LDWS) bis zu 4 Prozent der heutigen Unfälle mit Personenschäden vermeidbar.“ Nach Röskes wären so auf Autobahnen rund zwei Drittel der Auffahrunfälle, sowie der Unfälle infolge Abkommens von der Fahrbahn zu verhindern. Die Senkung aller Auffahrunfälle beziffert er mit 28 Prozent. Statistisch gesehen würde der Einsatz dieser FAS jährlich rund 2.500 Menschenleben retten.

DAF nimmt das Thema Verkehrssicherheit sehr ernst und hat seine Fahrzeuge so konzipiert, dass sie sowohl dem Fahrer als auch den anderen Verkehrsteilnehmern die bestmögliche Sicherheit bieten. Zu diesem Zweck gibt es eine umfangreiche Palette an Sicherheits- und Assistenzsystemen wie VSC, ACC und LDWS in Kombination mit weiteren sicherheitsrelevanten Komponenten. So gehören ebenfalls elektronische

ACC = Adaptive Cruise Control



LDWS = Lane Departure Warning System



Bremssysteme genauso dazu wie Front-, Seiten- und Rückfahrkameras.

Aber auch die passiven Sicherheitssysteme wie Sicherheitsgurt-Erinnerung, Airbag und Gurtstraffer bieten einen weitgehenden Schutz für den Fahrer. Als besonderes Sicherheitsfeature bietet DAF als einziger Hersteller mit dem „DAF Night Lock“ eine

Nachtverriegelung für die Fahrerhaustüren, so dass der Fahrer vor Einbrüchen und Raubüberfällen geschützt ist.



Informieren Sie sich über die zahlreichen und modernen Sicherheitskomponenten bei Ihrem DAF-Händler.

## BLICKPUNKT

### BDF-Kompetenz in der Praxis

Bedarfsorientierte Branchenlösungen sind in der Transportbranche das A und O. Das gilt auch für Wechselbrückensysteme, wie sie im kombinierten Verkehr zum Einsatz kommen. Hier hat sich der BDF-Standard besonders in Deutschland etabliert. Das optimierte DAF 6x2-Fahrgestell bietet die beste Basis dafür.



Karl van Aalst zeichnet bei DAF in Eindhoven für die Entwicklung von BDF-Fahrgestellen verantwortlich.

Wechselbrückensysteme haben in Deutschland eine enorme Bedeutung. Das liegt in erster Linie am Stellenwert, der dem intermodalen Gütertransport Straße/Schiene/Schifffahrt hierzulande eingeräumt wird. Das spezielle Ladegefäß bringt Transporteuren viele Vorteile: Schnelles Umbrücken, standardisierte Größen und Flexibilität bei den Transportinhalten.

Das große Angebot der 6x2-Dreiachser im DAF-Portfolio, mit gelenkter oder starrer Nachlaufachse, zeigt deutlich den Schwerpunkt im Bereich der Branchenlösungen. Anfang letzten Jahres nahm sich ein holländisches Ingenieursteam,

unter der Leitung von Karl van Aalst, verantwortlich für die Produktentwicklung von Fahrgestellen in Eindhoven, dem BDF-Thema an. Ziel des Projekts: Ein komplettes Fahrzeug aus einer Hand, und zwar als Standardkonfiguration. Neben der enormen Zeitersparnis durch standardisierte Produktionsprozesse flossen vor allem Optimierungen in die Produktion ein. „Wir haben in der Entwicklungsphase viel Zeit damit verbracht, bei den Transporteuren nachzufragen und uns den Bedarf im Wechselbrückensegment genau anzuschauen“, beschreibt van Aalst den wichtigsten Schritt, den er mit seinem Team Anfang 2010 machte.



#### Entscheidende Kriterien im BDF-Einsatz

„Die Voraussetzung für ein überzeugendes und wettbewerbsfähiges Produkt, bestand in der Umsetzung der Anforderungen, die uns von den Praktikern in diesem Transportsegment genannt wurden.“ Van Aalst benannte nach der Marktanalyse die drei wichtigsten Kriterien, für einen reibungslosen Wechselbrückeneinsatz:

1. **Leichtgängige und präzise Lenkung im Stand: Das Rangieren des Fahrzeugs unter einer Wechselbrücke stellt besondere Anforderungen an die Lenkung.**

2. **Eine optimierte Luftfederung muss Luftdruckreserven bei unabsichtlicher Überladung bereithalten und gleicht Gewichtsunterschieden an den vier Ankerpunkten aus.**

3. **Schnelle Hubgeschwindigkeiten verkürzen die Umbrückzeit. Dafür muss jederzeit genügend Druckluft vorhanden sein.**

Diese praxisbezogenen Erkenntnisse flossen in das optimierte 6x2-Fahrgestell (mit liftbarer Nachlaufachse) ein und trugen entscheidend dazu bei, dass DAF ein marktrelevantes Fahrzeug aus einer Hand anbieten kann. Das BDF-Wechselbrückensystem ist optimiert für den Einsatz im kombinierten Verkehr. Wechselbrücken sind jedoch kein rein deutsches Thema: Auch in Frankreich ist kombinierter Verkehr mit Standardbehälter ein wichtiges Transportsegment.

Geht es nach DAF-Entwickler van Aalst, sind BDF-Branchenlösungen erst der Anfang: Sein Ziel ist es, DAF-Kunden immer mehr bedarfsorientierte Branchenlösungen als Standard zu liefern. Gerade im Bereich des Bau- und Baunebengewerbes wird sich in nächster Zeit noch einiges tun.

#### Impressum:

Herausgeber: DAF Trucks Deutschland GmbH  
DAF-Allee 1 · 50226 Frechen · www.daftrucks.de  
Verantwortlich: Günter Stursberg

Redaktion: TruckTime · 50655 Köln  
Fax: 0221/9312333  
redaktion@trucktime.de  
Redaktion: Max Franz

Mitarbeiter dieser Ausgabe:  
DAF-Händler-Redaktionsteam  
Konzept und Gestaltung:  
BRANDIT Marke & Beratung, Köln



Mix  
Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern und anderen kontrollierten Herkünften  
www.fsc.org Zert.-Nr. SCS-COC-001756  
© 1996 Forest Stewardship Council