

1. Interview - Steen Frederiksen, Head of Commercial Road Transport bei OMV
2. Österreich – Spediteure begrüßen AUSPED III-Stiftung
3. Österreich – Mautökologisierung und Nachrüstung der Fahrzeuge mit Partikelfilter
4. Österreich – 2009 weniger Geisterfahrer
5. LKW-Hersteller – Talsole scheint erreicht zu sein
6. Kögel muss Insolvenz anmelden
7. Brenner Tunnel – Italien erfüllt UVP und finanzielle Voraussetzungen
8. Deutschland – Stuttgart erwägt Durchfahrtsverbot für LKW
9. Sekundenschlaf – System schlägt bei Übermüdung Alarm
10. Dunlop - stellt neuen Reifen für Stadtbusse vor
11. Volvo - Fahrzeuge tauschen Sicherheitsinformationen aus
12. Reifenangebot der Woche
13. Böse Buben

1. Interview - Steen Frederiksen, Head of Commercial Road Transport bei OMV

Steen Frederiksen, Head of Commercial Road Transport bei OMV, im Gespräch über das maßgeschneiderte Angebot von OMV für Transportunternehmen
OMV EuroTruck - Erleichterung in turbulenten Zeiten

Truck.at: Herr Frederiksen, welches Konzept steckt hinter der Marke OMV EuroTruck?



Herr Frederiksen: OMV EuroTruck ist ein Produkt- und Servicepaket, das speziell für die Bedürfnisse von Transportunternehmen entwickelt wurde. Wir wollen Frächtern ihr Geschäft erleichtern – denn es ist unsere Aufgabe, ihre Flotte auf der Straße in Bewegung zu halten. Leichtigkeit schaffen wir dabei durch unseren „One-Face-to-the-Customer“ Ansatz und die Spezialisierung auf die Entwicklung von maßgeschneiderten Produkten und Services für das Segment Commercial Road Transport. Kunden profitieren dabei von einem „Full-Service“ Paket: Dieses reicht von unserem internationalen Tankstellennetz und Hauszustellung bis zu einem umfassenden Bündel an Wert schaffenden Leistungen. Dazu zählen, neben der bargeldlosen Bezahlung, Rückvergütung von länderspezifischen Mehrwertsteuern, Sicherheit gegen Kartenmissbrauch, online Karten- und Fuhrparkmanagement sowie nicht zuletzt Pannen- und Bergungsdienste.

Truck.at: Was unterscheidet OMV EuroTruck von anderen Angeboten am Markt?

Herr Frederiksen: Wie gesagt ist oberstes Ziel, unseren Kunden ihre Arbeit deutlich zu erleichtern. Daher sprechen sie bei OMV EuroTruck immer mit Entscheidungsträgern. Sie haben eine Ansprechperson, die über Verhandlungskompetenz verfügt und sie in allen ihren Anliegen umfassend berät.

Transparenz und Kostenoptimierung zeichnen unser Angebot ebenfalls aus. Unsere Listenpreise werden jeweils am Vortag veröffentlicht und unterstützen bei der Kostenplanung.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Qualität unserer Kraft- und Schmierstoffe. Durch eigene Raffinerien garantieren wir die ausreichende Versorgung. Egal wo unsere Kunden innerhalb des OMV Netzes tanken, sie können sich einer gleichbleibend hohen Produktqualität sicher sein.

Truck.at: Welche Vorteile bietet die OMV EuroTruck Karte Transportunternehmen?

Herr Frederiksen: Kunden erzielen natürlich einen Kostenvorteil, wenn sie mit ihrer Karte an den EuroTruck Stationen tanken. Mit der Karte können LKWs momentan an 15 OMV EuroTruck und über 200 LKW-geeigneten OMV Tankstellen in 12 Ländern sowie mehr als 500 ROUTEX-4-TRUCKS Stationen in ganz Europa betankt werden. Die OMV EuroTruck Karte bietet bargeldlose Bezahlung von Diesel und AdBlue, Maut- und Tunnelgebühren sowie Pannen- und Bergungsdiensten. Sie erleichtert Unternehmen die Kontrolle über Fahrtkosten und ermöglicht es Fahrern, sich ohne große Zeitverluste und Stress voll auf ihren Job zu konzentrieren.

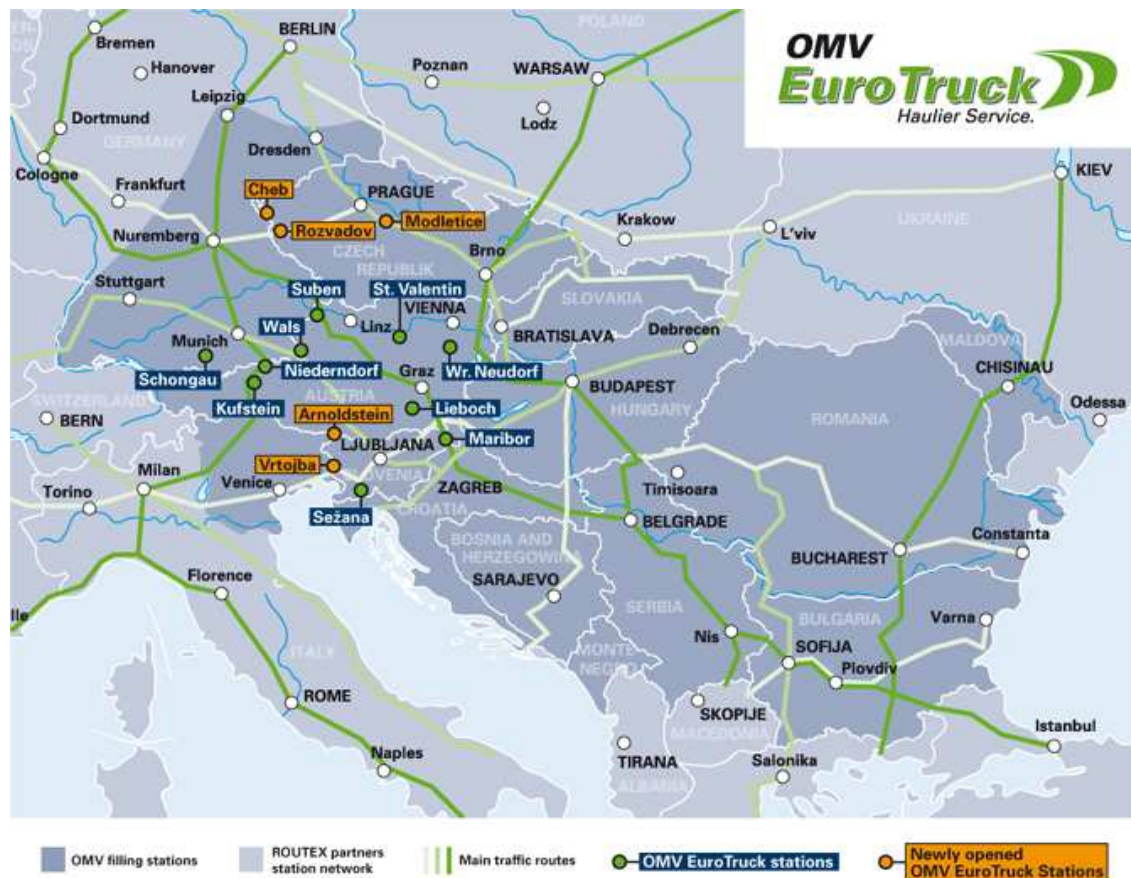
Truck.at: Was sind die größten Herausforderungen, mit denen Frächter heute konfrontiert sind, und wie unterstützt OMV sie in ihrer Geschäftstätigkeit?

Herr Frederiksen: Es ist klar, dass der wirtschaftliche Abschwung für Unruhe in der Transportbranche sorgt. Ich bin überzeugt, dass wir Frächtern dabei helfen werden, Ihre Geschäftstätigkeit auch zukünftig profitabel zu entwickeln, indem wir auf ihre Bedürfnisse maßgeschneiderte Dienstleistungen entwickeln wie zum Beispiel Tools zur Fahrtkostenkontrolle.

Truck.at: Was ist Ihre Vision für OMVs Commercial Road Transport Geschäft? Was sind die nächsten Entwicklungsschritte?

Herr Frederiksen: Das OMV EuroTruck Tankstellennetz wird laufend ausgebaut. Derzeit verfügen wir über 15 Stationen in Österreich, Deutschland, Slowenien und Tschechien. Noch in diesem Jahr werden weitere Stationen in Rumänien, Slowenien, Tschechien und Kroatien eröffnet. Insgesamt sind bis zu 45 OMV EuroTruck Tankstellen entlang der europäischen Hauptverkehrsstraßen bis Ende 2012 geplant. Natürlich entwickeln wir auch unser Servicepaket kontinuierlich weiter, um den Bedürfnissen unserer Kunden in diesem dynamischen Umfeld gerecht zu werden.

Truck.at: Vielen Dank für das Gespräch, Herr Frederiksen!



2. Österreich – Spediteure begrüßen AUSPED III-Stiftung

In Krisenzeiten wichtige Hilfe für Branche – Mittel für rund 630 Stiftungsteilnehmer projektiert

Mit der Genehmigung durch das Arbeitsmarktservice startet die Speditionsstiftung AUSPED nun ein weiteres Programm zur Unterstützung der Branche. Wie bereits anlässlich des österreichischen EU-Beitritts 1995 und der EU-Erweiterung 2004 wird AUSPED auch in der aktuellen wirtschaftlich schwierigen Situation Dienstgeber wie ArbeitnehmerInnen in der Speditionsbranche unterstützen, wie Fachverbandsobmann Walter Mönichweger erklärt: „Besonders der Rückgang im Produktionssektor zieht eine substantiell verringerte Nachfrage nach speditionellen, logistischen Dienstleistungen nach sich.“ Gerade eine spezialisierte Branche – die österreichischen Spediteure weisen etwa 1.500 Unternehmen auf – müsste ihre Attraktivität auch durch soziale Verantwortung beweisen. „Wenn wir uns in Krisenzeiten über den unmittelbaren betrieblichen Bedarf um unsere Mitarbeiter kümmern, tragen wir dazu bei, auch künftig engagierte und qualifizierte Mitarbeiter zu finden“, skizziert Mönichweger branchenpolitischen Hintergrund und soziale Verantwortung.

Um im gegenwärtigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld die österreichische Speditionswirtschaft zu unterstützen, forcierten beide Sozialpartnerseiten die neuerliche Stiftung. Angestellte, die in den Speditionsbetrieben ihren Arbeitsplatz verlieren, können in die Speditionsstiftung aufgenommen werden und werden in der Optimierung ihrer beruflichen Qualifikation – im wesentlichen durch marktorientierte Schulungs- und Fortbildungsmaßnahmen - unterstützt. Alexander Friesz, Kollektivvertrags-Chefverhandler auf Arbeitgeberseite unterstreicht den AUSPED-Auftrag: „Ich bin froh über diesen Erfolg angewandter Sozialpartnerschaft. Wir bieten mit der Stiftung jahrelang verdienten Mitarbeitern eine fundierte Fortbildungsmöglichkeit und damit Chancen auf einen erfolgreichen Wiedereinstieg in ein aktives Berufsleben.“ Nicht zuletzt wird durch die Qualifizierungsmöglichkeiten auch der auf den Unternehmen lastende Druck, betriebswirtschaftlich notwendige Personalentscheidungen angesichts des angespannten Arbeitsmarktes hinauszuzögern, verringert.

Ein Erfolg angewandter Sozialpartnerschaft

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt zur Hälfte durch Mittel des Arbeitsmarktservice sowie durch Zahlungen der Bundesländer. Die weiteren 50 Prozent der Finanzmittel werden von der Branche im Weg eines Zusatz-Kollektivvertrages aufgebracht. Projektiert ist für etwa 630 Stiftungsteilnehmer ein Finanzvolumen von knapp Euro 5 Mio. Die Eintrittsfrist in die AUSPED endet mit Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl jedenfalls aber mit Jahresende 2010. „Mit der kollektivvertraglichen Finanzierung haben wir einen Erfolg angewandter Sozialpartnerschaft erzielt“, unterstreichen Friesz und Mönichweger unisono.

Harald Bollmann, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich sowie Obmann der Wiener Spediteure sieht AUSPED III ebenfalls positiv: „Die Beiträge der öffentlichen Körperschaften sind natürlich zu begrüßen. Aber ich möchte schon hervorheben, dass hier ein hoch spezialisierter Wirtschaftszweig, der voll im internationalen Wettbewerb steht, ganz massiv solidarische Selbsthilfe organisiert und umsetzt.“

Quelle: Sparte Transport und Verkehr, Wirtschaftskammer Wien

3. Österreich – Mautökologisierung und Nachrüstung der Fahrzeuge mit Partikelfilter

Laut ASFINAG wird in Österreich der Einbau von Partikelminderungsfiltern nicht tarifrelevant berücksichtigt.

Mit dem Einbau von Partikelminderungsfiltern wird in der Regel eine Reduktion der Emissionen CO, HC und PT erreicht, nicht jedoch bei den NOx Emissionen. Es werden somit nicht alle Grenzwerte eingehalten, um das Kraftfahrzeug bzw. dessen Motor gemäß den maßgeblichen EU-Richtlinien in eine bessere EURO- Emissionsklasse einstufen zu können.

Sollte ein zusätzlicher Filter gegen NOx Emissionen eingebaut werden und damit eine bessere EURO-Emissionsklasse gemäß der maßgeblichen EU-Richtlinien erreicht werden, kann dies in Österreich nur dann tarifmäßig berücksichtigt werden, wenn dies in der Zulassungsbescheinigung (bzw. in einer dieser gleichwertigen Bescheinigung) eindeutig vermerkt wurde.“

4. Österreich – 2009 weniger Geisterfahrer

Seit 1999 gibt es die Geisterfahrer-Halbjahresanalysen, die heuer das bisher beste Ergebnis auswerten. Von Jänner bis Juni 2009 verzeichnete "Hitradio Ö3" 187 Geisterfahrer-Meldungen. Das sind gegenüber dem Vergleichszeitraum 2008 um fast 14 Prozent weniger.

- Eine Person wurde im ersten Halbjahr 2009 bei einem Geisterfahrer-Unfall getötet. Am 30. März prallte in NÖ auf der A21 bei Gießhübl ein PKW-Lenker als Geisterfahrer gegen einen LKW. Der Geisterfahrer starb, der LKW-Lenker überstand den Unfall nahezu unverletzt.
- Fast jeder zweite Geisterfahrer ist betrunken.
- Jeder vierte Geisterfahrer ist in Niederösterreich unterwegs.
- Deutliche Zuwächse an Geisterfahrern gibt es in Salzburg und in Vorarlberg.
- Die A2, die Südbahn, bleibt die Autobahn mit den meisten Geisterfahrern, auch wenn die Anzahl zurückgegangen ist.
- Die am stärksten betroffenen Teilstücke waren im ersten Halbjahr die S5 und die A21 im gesamten Verlauf mit jeweils 8 Meldungen.
- Die gefährlichsten Zeiten waren der Vormittag und das Wochenende.
- In der Tagesverteilung wurden in der 13-Uhr-Stunde (15 Meldungen) die meisten Geisterfahrer gezählt. Im Stundenschnitt waren am Vormittag (9-12 Uhr) die meisten Geisterfahrer unterwegs, die mit Abstand wenigsten in den Nachtstunden (0-6 Uhr).

5. LKW-Hersteller – Talsole scheint erreicht zu sein

Laut MAN-Chef Håkan Samuelsson ist eine Verbesserung der wirtschaftlichen Lage für LKW-Hersteller noch nicht in Sicht, allerdings, so scheint es, sei die Talsohle nun erreicht.

Im Zuge des merkbar dünner gewordenen Warenstroms ist auch der Bedarf an Transportmitteln zurückgegangen. Eine logische Folge davon ist, dass Transportunternehmer keine neuen Fahrzeuge ankaufen und sogar alte Aufträge stornieren.

Die LKW-Hersteller sind durch das stark verminderte Produktionsvolumen gezwungen Stellen abzubauen und Kurzarbeit anzuordnen. Ganz wichtig ist dabei allerdings im Auge zu behalten, dass ein Aufschwung wieder eintreten wird und es wichtig ist, für diese Zeit Arbeitskräfte zu halten. Der Beginn des Aufschwungs wird vorsichtig mit 2010 prognostiziert, aufwärts gehen dürfte es dann ab 2011. Zu bedenken sei jedoch, dass die Flotten in Westeuropa noch sehr jung sind und der Erneuerungsbedarf noch in der Ferne liegt. Daher heißt es neue Märkte zu erfassen. Erst jüngst hat sich MAN mit 25 Prozent am chinesischen Marktführer für schwere LKW, Sinotruck, beteiligt. Daimler hat ein Joint Venture mit dem chinesischen Hersteller Beiqi Foton geschlossen. Die Partner wollen gemeinsam speziell auf die Märkte in China, Russland und Südamerika zugeschnittene Fahrzeuge entwickeln.

Transportunternehmer setzen ebenfalls alles daran sich über Wasser zu halten. Auch hier mussten viele Unternehmen Kurzarbeit einführen und auch Mitarbeiter entlasten. Denn wo nicht produziert wird, wird auch nicht befördert – das betrifft alle Waren von der Herstellung bis zur Entsorgung.

Beim Blick in die Zukunft ist man in der der Transportbranche mit positiven Aussichten eher zaghaft. Noch heißt es ums Überleben kämpfen und sich so gut als möglich auf die Zukunft vorzubereiten.

6. Kögel muss Insolvenz anmelden

Die Kögel Fahrzeugwerke GmbH, Burtenbach, muss aufgrund der drastischen Marktverwerfungen in der Logistikindustrie und der Trailerbranche Insolvenz anmelden.

Wie die gesamte Branche hatte auch Kögel seit dem Ausbruch der Finanzkrise im September letzten Jahres mit einem Nachfrageeinbruch von über 90 Prozent zu kämpfen. Neben der Finanzkrise führte unter anderem auch die Erhöhung der LKW-Maut zu weiteren drastischen Belastungen der Kundschaft. Es mussten bereits mehrere Kunden Insolvenz anmelden.

Durch umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen, die die Gesellschaft bereits ab Sommer 2008 umgesetzt hat, und mehrmalige Kapitaleinschüsse durch die Gesellschafter konnte das Unternehmen vorübergehend stabilisiert werden. Die restriktiven Tendenzen am Finanzmarkt führten jedoch zu einem nicht mehr auszugleichenden Liquiditätsengpass. Erschwerend kamen Einschränkungen der Kreditversicherungen hinzu, die neben den Effekten auf die Lieferanten auch eine erhebliche Reduzierung des Factoring-Volumens zur Folge hatten - eine Praxis, die in diesem Umfang vor dieser Krise nicht bekannt war.

Kögel hatte bereits frühzeitig über ihre Hausbanken einen Antrag auf Hilfsmittel aus dem KfW-Sonderprogramm 2009 gestellt. Die Mittel wurden auch grundsätzlich von der KfW in Aussicht gestellt. Trotz aller Bemühungen der beteiligten Kreditinstitute, KfW und Gesellschafter konnte aufgrund der Komplexität des Vergabeprozesses und der schwierigen Abstimmungen zwischen Banken und KfW die Insolvenz leider nicht mehr verhindert werden. Auch die zuletzt mit diversen Lieferanten getroffenen Stundungsvereinbarungen konnten hieran nichts mehr ändern.

Kögel wurde im Jahr 2008 zum Turnarounder des Jahres und vor kurzem zur besten Trailermarke gewählt, produzierte per Mitte 2008 noch annähernd 24.000 Trailer jährlich und erzielte in den zwölf Monaten von Juli 2007 bis Juni 2008 einen Umsatz von rund 540 Millionen Euro. Für dieses Jahr kann unter den aktuellen Marktbedingungen - trotz konstanter Marktanteile - nur mit einer Absatzmenge von etwa 1.500 – 2.000 Einheiten und einem Umsatz von etwas mehr als 50 Millionen Euro gerechnet werden.

Von der Insolvenz sind insgesamt circa 1.150 Mitarbeiter betroffen, hiervon rund 830 in Deutschland.

Die Schwestergesellschaft in Frankreich Jean Chereau SAS ist von der Insolvenz nicht betroffen.

Die Gesellschafter möchten Kögel weiterhin unterstützen und arbeiten an einer entsprechenden Fortführungslösung im Rahmen eines Insolvenzplanverfahrens. Das Unternehmen Kögel soll demnach weitergeführt werden.

Zum vorläufigen Insolvenzverwalter wurde der Wirtschaftsprüfer Arndt Geiwitz aus Neu-Ulm bestellt. Der vorläufige Insolvenzverwalter arbeitet bereits mit der Geschäftsleitung an der uneingeschränkten Betriebsfortführung des Unternehmens.
www.koegel.com

7. Brenner Tunnel – Italien erfüllt UVP und finanzielle Voraussetzungen

In Italien hat der Interministerielle Ausschuss für Wirtschaftsplanung (CIPE) die UVP-Genehmigung und Finanzierungsentscheidung für den Brenner-Basistunnel getroffen. Damit sind nun auch von italienischer Seite alle technischen und finanziellen Voraussetzungen für den Baustart erfüllt. In Österreich wurde dies ja bereits sichergestellt. Das Startsignal für die Realisierung wird voraussichtlich im Herbst jeweils mit einem Regierungsbeschluss gemäß dem Staatsvertrag zwischen Österreich und Italien erfolgen. Danach wird von den Eigentümern der Errichtungsgesellschaft BBT SE der konkrete Projektauftrag zur Errichtung des Brenner-Basistunnels erteilt.

Infrastrukturministerin Doris Bures betont dazu: "Der Weg für den Baustart ist frei. Der Brenner-Basistunnel ist ein Jahrhundert-Vorhaben in der österreichischen und europäischen Verkehrspolitik, für einen umweltfreundlichen und nachhaltigen Verkehr durch die Alpen."

Die zentralen Ziele dieses Großprojekts sind insbesondere die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, die Entlastung der Bevölkerung und der Umwelt entlang der Transitstrecke und die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Und die Ministerin hebt überdies hervor, dass eine moderne Verkehrsinfrastruktur Arbeitsplätze schafft, sowohl durch die Investition in den Bau selbst als auch durch die Aufwertung des Wirtschaftsstandorts.

Mit Verwirklichung des mit insgesamt 62 km längsten Eisenbahntunnels der Welt wird die Fahrzeit von Innsbruck nach Bozen von derzeit 2 Stunden auf 50 Minuten reduziert. Der BBT ist das Herzstück des vorrangigen TEN-Vorhabens Nr. 1, das von Berlin über München, Innsbruck, Bozen, Verona und Mailand nach Neapel, Messina und Palermo führt und damit die wichtigen Wirtschaftszentren Nord- und Südeuropas verbindet.

Bures erinnert an die mittlerweile 29-jährige Geschichte dieses Projekts, das 1980 mit einer Machbarkeitsstudie seinen Ausgang nahm. Die Studie wurde 1989 abgeschlossen, 1994 erfolgte im Memorandum von Montreux der Beschluss über den schrittweisen Ausbau der Eisenbahnachse Brenner (höchste Priorität UnterinntalBahn) und gleichzeitig Aufnahme der Brennerachse als Projekt Nr. 1 in den Katalog der prioritären TEN-Vorhaben. 1999 erfolgte die Entscheidung Italiens und Österreichs, die Planungen zu beginnen. 2004 wurde der Staatsvertrag von Salzburg zwischen Italien und Österreich zur Realisierung des Brenner-Basistunnels unterzeichnet. 2007 wurde schließlich durch Koordinator van Miert die Brenner Korridor Plattform gegründet und das Memorandum von Wien unterzeichnet.

Am 18. Mai 2009 wurde schließlich die gemeinsame Erklärung von Rom unterzeichnet, in der die gerade für Österreich so wichtigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen festgelegt sind, darunter die Querfinanzierung in Österreich und Italien, die bedarfs- und zeitgerechte Errichtung der Zulaufstrecken, das länderübergreifende Umweltmonitoring und die Terminalstandorte entlang der gesamten TEN-Strecke für einen effizienten Güterverkehr auf der Bahn. "So stellen wir sicher, dass die Strecke auch genutzt wird und die geplante Entlastung für die Bevölkerung realisiert wird", erläutert Bures.

Für besonders wichtig erachtet Bures auch die Unterstützung der Europäischen Union. Bis 2013 trägt die EU 786 Mio. Euro zur Realisierung bei. Alle durch den BBT begünstigten Länder und Regionen (Österreich, Deutschland, Italien, Tirol, Bayern, Südtirol, Trento, Verona) setzen sich dafür ein, dass es auch nach 2013 die notwendigen Zuschüsse gibt. Die restlichen Kosten werden von Österreich und Italien zu je 50 Prozent getragen.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie www.bmvit.at

8. Deutschland – Stuttgart erwägt Durchfahrtsverbot für LKW

Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster fordert in einem Brief an das Regierungspräsidium die Wiedereinführung des Durchfahrtsverbots für LKW ab Beginn kommenden Jahres.

Laut Schuster habe der seit 2006 geltende Luftreinhalteplan nicht den erwünschten Erfolg erzielt.

Gefordert wird auch, das Fahrverbot für Fahrzeuge mit roter Plakette um ein Jahr auf 2011 vorzuziehen. Autos, LKW und Busse mit gelber Plakette sollen ab Jänner 2012 verboten sein. Vor allem Nutzfahrzeuge werden von diesen Regeln betroffen sein. Bei den PKW war laut Ordnungsminister Martin Schairer nur rund ein Zehntel aller 261.763 in Stuttgart vergebenen Plaketten rot oder gelb. Von den 12.363 Plaketten für Lkw und Busse sei rund jede Fünfte rot und etwa 40 Prozent gelb gewesen.

An der Messstation Neckartor wurden 2009 die zulässigen Feinstaubwerte bis 19. Juli bereits an 66 Tagen überschritten, erlaubt sind 35 pro Jahr. Nach einer Studie des ADAC ist jedoch die Feinstaubbelastung in Städten mit Fahrverboten gleich hoch wie anderswo. Der Autoclub strebt daher eher eine Abschaffung der Umweltzonen an.

9. Sekundenschlaf – System schlägt bei Übermüdung Alarm

Ein indisch-amerikanisches Forscherteam arbeitet an einem System, um das Verkehrsrisiko, das von übermüdeten Fahrern ausgeht, zu reduzieren. Dazu wird eine einfache Digitalkamera im Inneren des Autos so montiert, dass sie das Gesicht des Fahrers im Blickfeld hat. Mithilfe einer speziellen Software werden die Aufnahmen analysiert, um zu erkennen, ob der Fahrer gähnt - denn das ist ein typisches Ermüdungszeichen. Diese Gähnerkennung kann dann genutzt werden, um den ermüdenden Fahrer entsprechend zu warnen.

"Es ist sinnvoll, in dieser Richtung Forschung zu betreiben. Aus unserer Sicht ist es für reale Warnsysteme aber wichtig, mehr als nur einen Parameter zu berücksichtigen", meint Wolf Stankowitz, Technikexperte beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) <http://www.dvr.de>. Er betont, dass aufgrund von Mercedes-Arbeit bekannt ist, dass beispielsweise vom Spurenassistentensystem beobachtetes gehäuftes Spurabweichen, abruptes Einlenken oder auffälliges Bremsverhalten als Ermüdungs-Zeichen gedeutet werden können. Erst die Kombination vieler Anzeichen könne ein

zuverlässiges System schaffen. "Ein oder zwei Parameter würden nicht ausreichen, was auch an den persönlichen Unterschieden zwischen verschiedenen Fahrern liegt", betont Stankowitz. Die aktuelle Forschungsarbeit versucht, das Gähnen als biologischen Warnparameter zu erschließen. In ersten Experimenten haben Mihir Mohanty vom Institute of Technical Education & Research <http://www.iter.ac.in> der Siksha 'O' Anusandhan University und Kollegen eine einfache Webcam in einem Fahrzeug montiert. Damit wurde das Gesicht beobachtet und per Software-Analyse der Mundstellung ermittelt, wann die Testperson gähnt. Wie sie in der Erstausgabe des International Journal of Computational Vision and Robotics berichten, konnte ihr Algorithmus für zehn Probanden unterschiedlichen Hauttönen, darunter fünf mit Schnauz- oder Vollbart, bei verschiedenen Lichtverhältnissen Gähnen gut von anderen Lippenbewegungen wie Sprechen und Singen unterscheiden. Die Wissenschaftler betonen auch, dass die Gähnerkennung Vorteile gegenüber der Messung anderer biologischer Parameter hat. Im Gegensatz zu Ansätzen, welche die Augentätigkeit beobachten, stören auch verdunkelte Sonnenbrillen nicht. Im Gegensatz zu Herztätigkeits- oder Gehirnstrommessungen muss auch keine Ausrüstung am Fahrer befestigt werden.

Seitens des österreichischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit <http://www.kfv.at> wird betont, dass Warnsysteme allenfalls Hilfsmittel sind und den Fahrer nicht aus der eigenen Verantwortung entlassen, auf nötige Pausen zu achten. Damit liegt man auf einer Linie mit dem DVR. "Die Schlafforschung besagt, dass es eigentlich fast schon zu spät ist, wenn äußere Anzeichen der Ermüdung erkenntlich werden", betont Stankowitz. Denn dann sei es schon so, dass Aufmerksamkeit oder Reaktionsvermögen bereits leiden. "Daher ist unser Tipp, auf das innere Ermüdungsgefühl zu hören und dementsprechend Pausen einzulegen", so der DVR-Technikexperte. Er betont in diesem Zusammenhang den Wert des Power napping, also kurzer Schlafpausen von nur 15 bis 30 Minuten Dauer. Das Recht auf Pausen bei subjektivem Ermüdungsgefühl dürfe gerade Berufskraftfahrern auch langfristig nicht durch die Existenz ausgereifter Warnsysteme streitig gemacht werden.

(Die wissenschaftliche Arbeit "A non-rigid motion estimation algorithm for yawn detection in human drivers" zur Gähnerkennung als englisches PDF: <http://www.inderscience.com/filter.php?aid=26829>)
(Ende)

10. Dunlop - stellt neuen Reifen für Stadtbusse vor



Mit dem neuen SP 372 City stellt Dunlop einen Reifen vor, der speziell für die Anforderungen des Stadtbusverkehrs entwickelt wurde.

Der mit M+S gekennzeichnete Ganzjahresreifen besitzt hohe Widerstandsfähigkeit im Laufflächen- sowie im Seitenwandbereich. Der neue Dunlop SP 372 City löst den erfolgreichen SP 741 ab und wird sicherlich dazu beitragen, den bereits hohen Marktanteil von Dunlop im Stadtbussreifen-Segment weiter auszubauen.

Der tägliche Einsatz im Stadtbusverkehr verlangt modernen Reifen viel ab: Sie müssen für häufiges Anfahren und Bremsen ausgelegt sein, ein gutes Nassbremsverhalten sowie hohe Traktion besitzen. Da die Reifen oft mit Bordsteinkanten in Kontakt kommen, ist auch eine hohe Widerstandsfähigkeit gegen Anprall- und Schnittverletzungen unerlässlich. Zudem sollten sich gute Busreifen für den Einsatz im ganzen Jahr eignen, die Möglichkeit zur Runderneuerung bieten und nicht zuletzt leise und komfortabel sein.

Der neue SP 372 City vereint alle diese Eigenschaften: Sein durch tiefe Lamellen geprägtes Profil sorgt für höhere Traktion und für verbessertes Bremsen bei Nässe. Eine längere Haltbarkeit und die Möglichkeit zur Runderneuerung erhält der Reifen durch die besonders robuste Konstruktion mit verstärkten Seitenwänden und eine spezielle, abriebfeste Laufflächenmischung. Fahrgäste und Busfahrer profitieren von der daraus resultierenden Laufruhe und den geringen Geräuschemissionen, die die tägliche Busfahrt deutlich komfortabler machen.

Es handelt sich hier um die erste „Zweite Generation“ von Dunlopreifen für Stadtbusse. Im Vergleich zu seinem Vorgänger, dem SP741 City, zeigt das Netzdiagramm die verbesserten Leistungsparameter. Die größten Verbesserungen konnten bei Verschleiß bezogenen Merkmalen erzielt werden. So zeigt der neue City-Reifen eine 15prozentige Verbesserung des gleichmäßigen Abriebs, eine 10 Prozent höhere Laufleistung und eine ca. 5 Prozent bessere Verletzungsresistenz. Auch die Nassbremsleistung wurde signifikant verbessert.

Das Geräuschniveau konnte auf dem niedrigen Niveau des SP741 gehalten werden. Bei Verwendung des SP327 City als Lenkachsreifen empfiehlt sich ergänzend die Montage des SP531 City auf der

Antriebsachse. Dieser Reifen wurde speziell für diesen Zweck im Einsatz bei Stadtbussen entwickelt, wo gute Traktion erforderlich ist.

Der Dunlop SP372 City ist in der Dimension 275/70R22.5 148/145 J (152/148 E) erhältlich.

Über Dunlop

Als führender Reifenhersteller weltweit entwickelt, produziert und vertreibt Dunlop Pkw-, Nutzfahrzeug- und Motorradreifen. Die Nutzfahrzeugreifenpalette von Dunlop umfasst mehr als 130 unterschiedliche Produkte für Lkw, Busse und Transporter. Viele der führenden Nutzfahrzeughersteller der Welt rüsten ihre Fahrzeuge serienmäßig mit Dunlop-Reifen aus – darunter DAF, ERF, Isuzu Truck, Iveco Ford, LCV, Leyland Trucks, MAN, Mercedes-Benz, Renault und Volvo.

Weitere Informationen auf www.dunlop.at.

11. Volvo - Fahrzeuge tauschen Sicherheitsinformationen aus



Die Verkehrssicherheit ist ein Thema, das in der EU höchste Priorität genießt. Indem man Fahrzeuge in so genannten kooperativen Systemen miteinander und mit der Infrastruktur kommunizieren läßt, kann die Sicherheit deutlich erhöht werden.

„Die technische Entwicklung ist heute bereits weit fortgeschritten. Dass Fahrzeuge miteinander kommunizieren, ist keine Utopie“, sagt Carl Johan Almqvist, Leiter des Bereichs Verkehrs- und Produktsicherheit bei Volvo Trucks.

Stellen Sie sich vor, Sie sitzen hinter dem Lenkrad eines schwer beladenen Lkw. Sie fahren auf der Autobahn, es kommt Nebel auf und die Sicht wird allmählich schlechter. Plötzlich taucht vor Ihnen ein stehendes Fahrzeug auf. Sie haben keine Chance zu bremsen – die schlechte Sicht gab Ihnen keine Möglichkeit, den Stau zu sehen, bevor es zu spät war.

Stellen Sie sich andererseits vor, dass Sie auf einem Display in Ihrem Lkw frühzeitig eine Warnmeldung über die stehenden Fahrzeuge vor Ihnen erhalten. Sie können Ihre Fahrweise ruhig und sicher anpassen. Außerdem schickt Ihr Fahrzeug die Informationen automatisch an Fahrzeuge hinter Ihnen weiter, die die Informationen wiederum weitergeben.

Das ist kein Science-Fiction-Szenario, sondern etwas, das wahrscheinlich Wirklichkeit wird. Im Rahmen eines umfassenden europäischen Forschungsprojekts namens Safespot wird derzeit untersucht, wie Personen- und Lastkraftwagen in so genannten kooperativen Systemen miteinander und über die Infrastruktur kommunizieren können, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zwischen den Jahren 1970 und 2000 hat sich der Verkehr auf Europas Straßen verdreifacht. Parallel dazu ist die Anzahl der Verkehrsunfälle in die Höhe geschossen. Jedes Jahr sterben in Europa etwa 40.000 Menschen bei Verkehrsunfällen, und ungefähr 1,7 Millionen Menschen werden verletzt. Neben den Tragödien und dem menschlichen Leid verursachen sie auch enorme Kosten für die Gesellschaft – etwa 160 Milliarden Euro. Die EU betrachtet die Verkehrssicherheit mittlerweile als eine der wichtigsten aktuellen gesellschaftlichen Fragen.

Das Safespot-Projekt, das zum Teil von der EU finanziert wird, wurde 2006 ins Leben gerufen, und heute sind 51 Akteure aus zwölf europäischen Ländern daran beteiligt. Viele der großen europäischen Fahrzeughersteller sind ebenso mit dabei wie Zulieferer, Universitäten und Behörden, die die Verantwortung für das Straßennetz tragen. In sechs verschiedenen Testzentren in ganz Europa wird Forschung betrieben, unter anderem in Dortmund, wo erprobt wird, wie die technischen Lösungen von Safespot in städtischen Umgebungen funktionieren.

Mit neuen Lösungen aus der Telematik – integrierte Nutzung von Telekommunikation und Informatik – können Fahrzeuge immer intelligenter gemacht werden. Schon heute sind viele Lkw beispielsweise mit dem Navigationssystem GPS (Global Positioning System) oder mit kamerabasierten Spurwechsel-Assistenzsystemen ausgestattet. Einzigartig am Safespot-Projekt ist, dass man Fahrzeuge mit Hilfe der Telematik miteinander kommunizieren lässt, was als V2V, Vehicle-to-Vehicle (= Fahrzeug zu Fahrzeug) bezeichnet wird. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, Fahrzeuge sogar mit einer Infrastruktur kommunizieren zu lassen (V2I, Vehicle-to-Infrastructure = Fahrzeug zu Infrastruktur), um aktive Sicherheit durch Fahrassistenzsysteme zu schaffen.

„Das wird einer vollkommen neuen Generation von Sicherheitslösungen zur Unfallvermeidung die Tür öffnen“, meint Carl Johan Almqvist, Leiter des Bereichs Verkehrs- und Produktsicherheit bei Volvo Trucks, einem der an dem Projekt mitwirkenden Unternehmen.

Das Safespot-Projekt hat verschiedene Anwendungen definiert und getestet. Einige davon gehen vom Fahrzeug aus, wie beispielsweise Sicherheit an Kreuzungen, Warnung vor Frontalkollisionen,

schlechtem Wetter und erkannten Radfahrern oder Fußgängern. Andere Anwendungen basieren auf der Infrastruktur: Geschwindigkeitswarnungen, Warnungen vor eintretenden Unfällen und die Schaffung von Spielraum für Einsatzfahrzeuge. Der Fahrer erhält die Informationen über einen Bildschirm oder Ton-/Lichtsignale in seinem Fahrzeug. Die Informationen können aber auch über Schilder oder blinkende Lichter an der Straße übermittelt werden.

Die Grundlage der kooperativen Systeme von Safespot bilden drei innovative Technologien: Accurate Cooperative Localisation (= genaue kooperative Positionsbestimmung), Local Dynamic Maps (= lokale dynamische Karten) und Ad-Hoc Communication Networking (= situationsangepasste Kommunikationsnetzwerke).

„Ziel ist es, eine mindestens auf den Meter genaue Positionierung zu erreichen“, sagt Johan Fjellström, Projektleiter des Teils von Safespot, um den sich Volvo Technology kümmert, und in dessen Rahmen unter anderem innovative technische Lösungen für Volvo Trucks entwickelt werden. Um die gewünschte Genauigkeit zu erreichen, werden GPS-Daten, Informationen von den Sensoren des Fahrzeugs sowie Kenntnisse der exakten Position verschiedener Landmarken verwendet, beispielsweise Laternenpfähle und Fahrbahnmarkierungen, die der Local Dynamic Map (LDM) des Systems entnommen werden. Die LDM ist eine zentralisierte Datenbank und bildet den Kern des Systems. In die Informationen von einer herkömmlichen digitalen Karte integriert sie Schichten von Informationen, die über Fahrzeuge oder Infrastruktur erfasst werden, was eine völlig neue Arbeitsweise darstellt. „Es geht darum, dem Fahrer auf der Grundlage von Informationen über die Position und Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge, die Straßensituation und eventuelle Hindernisse frühzeitig relevante Informationen darüber zu geben, was im Verkehrsumfeld geschieht. Damit dies zuverlässig funktioniert, ist eine verlässliche und schnelle Kommunikation in einem lokalen Netzwerk erforderlich. Safespot verwendet den Standard für Car2Car – das Protokoll IEEE 802.11p und das 5,9-GHz-Frequenzband“, erklärt Johan Fjellström. Die technischen Lösungen des Safespot-Projekts befinden sich noch im Forschungsstadium. Bevor das Projekt 2010 abgeschlossen wird, werden noch umfassende Analysen durchgeführt. „Momentan kann man unmöglich sagen, wann kooperative Systeme in unseren Fahrzeugen Standard sein werden“, betont Johan Fjellström: „Man braucht eine kritische Masse, damit es effektiv wird. Gleichzeitig müssen auch die Kunden einen Nutzen von den Lösungen haben. Das Konzept der kooperativen Systeme ist äußerst vielversprechend und hat viele wichtige Vorteile. Der größte davon ist, dass der Fahrer bereits zu einem viel früheren Zeitpunkt Informationen erhalten kann, auch über Dinge außerhalb des eigenen Sichtfeldes und darüber, was in anderen Fahrzeugen geschieht. Das ist ohne die kooperativen Systeme unmöglich. Darüber hinaus bieten sie die Möglichkeit, eine große Anzahl von Sicherheitsanwendungen mit einem einzigen System abzudecken – was ansonsten zahlreiche Sensoren konventionellen Typs erfordern würde, wie beispielsweise Radar.“

Fakten Safespot Ein EU-Projekt, das auf der Grundlage von Infrastruktur und Fahrzeugen sicherheitsrelevante Informationen durch kooperative Systeme übermitteln soll. Das Projekt entwickelt und erprobt Technik, die in Zukunft die Verkehrssicherheit erhöhen soll. Car2Car Das Car2Car Communication Consortium ist eine Arbeitsgemeinschaft, die unter anderem an der Schaffung eines gemeinsamen europäischen Standards für Kommunikationssysteme zwischen Fahrzeugen arbeitet. Das System verwendet mit Funkwellen arbeitende LAN-Netzwerke (Local Area Network). Das Car2Car- Funksystem basiert auf dem Standard IEEE 802.11p.

Besuchen Sie auch [HTUhttp://www.thenewsmarket.com/volvogroupUTH](http://www.thenewsmarket.com/volvogroupUTH). Hier steht Ihnen das Video des Volvo Konzerns in Fernsehqualität zur Verfügung - Sie können sich das Video als Vorschau ansehen und es sich auch schicken lassen. Es ist als MPEG2-Datei oder als Beta SP Kassette erhältlich. Registrierung und Videos sind für Medienvertreter kostenlos erhältlich. Volvo Trucks bietet umfassende Transportlösungen für anspruchsvolle Geschäftskunden an. Das Unternehmen vertreibt eine umfangreiche Palette an Schwerlast-Trucks mit einem starken, globalen Netzwerk von 3.000 Servicestellen in mehr als 140 Ländern. 2008 hat Volvo Trucks weltweit 106.000 Trucks verkauft. Volvo Trucks gehört zum Volvo Konzern, einem der weltweit größten Hersteller von Lkw, Bussen, Baumaschinen, Antriebssystemen für Schiffs- und Industrieanwendungen sowie Komponenten und Dienstleistungen für die Luft- und Raumfahrt. Ein umfassendes Spektrum an Finanzierungs- und Service-Dienstleistungen gehört ebenfalls zum Angebot des Konzerns.

12. Reifenangebot der Woche



Marke: BRIDGESTONE
Dimension: 385 / 65 R 22,5
Typ: Bridgestone R 168, Auflieger, Fernverkehr

Jetzt um 299,93 Euro per Stk.
(solange der Vorrat reicht)

Bestellmöglichkeiten und weitere Angebote finden Sie auf www.truck.at in der Rubrik Reifen oder telefonisch unter +43 3622/72 305

13. Böse Buben

In der Kalenderwoche 24/2009 berichteten wir in der Rubrik "Böse Buben" über Menschenmuggel bei der Fähr-Überfahrt zwischen Dover und Calais. Damals versteckten sich sieben Männer indischer Staatsbürgerschaft als blinde Passagiere auf dem Auflieger eines LKWs.

Wie wir erfahren haben, häufen sich derartige Fälle in letzter Zeit. Auch erhielten wir die Insider-Information, dass betroffene LKW-Lenker / Transportunternehmen anscheinend besser aussteigen, wenn die blinden Passagiere so schnell als möglich vom LKW verwiesen werden, anstatt sie der Polizei zu übergeben. Die englische Polizei soll pro Flüchtling 2.500,- Pfund kassieren. Das ist die "Belohnung" für das Melden von illegalen Einwanderern. Für den LKW-Fahrer und auch den Frächter ist es äußerst schwierig nachzuweisen, dass es sich nicht um Menschenmuggel handelt. Es erscheint so, dass ein ehrlicher LKW-Fahrer sich mit dem Melden von illegalen Einwanderern nur Probleme einhandelt.

Sehr geehrter Abonnent,

wir freuen uns, dass Sie Zeit gefunden haben unseren Newsletter zu lesen und wünschen Ihnen eine erfolgreiche Woche!

Falls Sie uns Ihren Kommentar zu einem unserer Artikel oder ein generelles Feedback schicken möchten, bitten wir Sie unser Team zu kontaktieren. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung.
info@truck.at oder 0043 (0)3622 72313

Alle in diesem Jahr verschickten Newsletter können Sie in unserem [Newsletterarchiv](#) nachlesen.

Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

Für den Inhalt verantwortlich: Onlineportal Truck.at | Altaussee 22 | A-8992 Altaussee.

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, bitte eine Kurze Mail mit "Newsletter Storno" an info@truck.at senden.

© Copyright Truck.at – Die Vervielfältigung – in Auszügen oder im Gesamten bedarf einer schriftlichen Genehmigung