



1. Umfrage „European Truck Customer 2010“ – Ihre Meinung ist gefragt!
2. Feierliche Eröffnung des ungarischen PPP-Projekts M6 Tolna
3. Europanotruf „112“ ist weitgehend unbekannt
4. Volvo Trucks – Umfassende Praxistests mit Dieseltechnologie für alternative Kraftstoffe
5. Güterverkehr auf der Donau ging um 17% zurück
6. Deutschland - Zahl der NFZ- Neuzulassungen sank 2009 auf Fünfjahrestief
7. Deutschland – Bundesminister Ramsauer will LKW-Parknot entgegenwirken
8. Kurzinfo - Bauarbeiten auf der Tauernautobahn bis Juli
9. Reifenangebot der Woche
10. Böse Buben

## 1. Umfrage „European Truck Customer 2010“ – Ihre Meinung ist gefragt!

Wie zufrieden sind Flottenbetreiber, Speditionen und Fahrer mit ihren Fahrzeugen und den dazugehörigen Services? Welche Angebote sind künftig von den OEMs gefragt? Nach welchen Kriterien werden Fahrzeuge, Anhänger und Dienstleistungen ausgewählt? Ihre Meinung ist gefragt! Nehmen Sie an der europäischen Umfrage „[European Truck Customer 2010](#)“ zur Ermittlung des Kaufverhaltens und der Kundenzufriedenheit in der europäischen Nutzfahrzeugindustrie teil.

### Ihre Meinung ist gefragt

Nehmen Sie unter [www.truckcustomer.com](http://www.truckcustomer.com) an der europäischen Umfrage teil und unterstützen Sie damit die Erhebung des Meinungsbildes der europäischen Nutzfahrzeugkunden. Als Dankeschön erhalten alle Teilnehmer ab Juli 2010 einen Ergebnisbericht der Studie. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bei einem Gewinnspiel mit zahlreichen attraktiven Preisen mitzumachen.

Durchgeführt wird die Umfrage von Oliver Wyman in Zusammenarbeit mit Europe Net und Pleon C-Matrix. Das europaweit vertretene Netzwerk Europe Net bietet Assistance-Leistungen und Mobilitätslösungen für OEMs und Serviceunternehmen in 39 europäischen Ländern an. Die europaweit tätige Managementberatung Oliver Wyman verfügt über langjährige Erfahrung im Bereich der Nutzfahrzeugbranche. Sie startete 2006 in Deutschland die Befragung „Truck Customer“, um die Bedürfnisse von Nutzfahrzeugkunden systematisch zu erheben. Inzwischen hat sich die alle zwei Jahre durchgeführte Studie zu einem renommierten Branchenstandard entwickelt. Weiterer Partner der Umfrage ist die Kommunikationsberatung Pleon C-Matrix, die Teil des größten europäischen PR-Netzwerkes KetchumPleon ist.

### Präsentation der Ergebnisse

Die ersten Ergebnisse der Umfrage werden beim Branchenevent “Truck Customer Needs 2010 – a Challenge for the OEM and Service Providers” von Europe Net am 22. Juni 2010 in Wien nicht nur vorgestellt, sondern auch mit namhaften Vertretern der Nutzfahrzeugindustrie diskutiert. Nähere Informationen hierzu sind unter [www.europenet24.com](http://www.europenet24.com) verfügbar. Im September 2010 werden die gesamten Ergebnisse im Rahmen der 63. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentiert.

## 2. Feierliche Eröffnung des ungarischen PPP-Projekts M6 Tolna

Exakt nach Zeitplan erfolgte die feierliche Eröffnung der ungarischen M6 "Middle Section" zwischen Dunaújváros und Szekszárd, eines der bisher größten PPP-Infrastrukturprojekte Ungarns: Der 65 km lange Autobahn-Teilabschnitt zwischen Dunaújváros und Szekszárd wurde in nur 20 Monaten realisiert.

„Das Modell Finanzierung, Planung, Errichtung, Betrieb- und Instandhaltung aus einer Hand garantiert zeitnahe Abwicklung kombiniert mit betriebswirtschaftlicher Effizienz“, freute sich PORR-Generaldirektor Wolfgang Hesoun über die gelungene Projektumsetzung.

Für die Errichtung des Autobahnabschnitts zeichnete ein Joint Venture bestehend aus PORR AG und Bilfinger Berger AG verantwortlich. Das Vorhaben umfasst den Neubau des rund 65 km langen mittleren Abschnitts der M6 (inklusive 8 Anschlussstellen, 58 Brücken, 4 Rastplätzen sowie einer Autobahnmeisterei) und dessen Betrieb für eine Laufzeit von 30 Jahren im Rahmen einer Konzession über Planung, Bau, Finanzierung, Wartung und Betrieb zwischen der M6 Tolna Motorway Concessions Ltd. (Konsortium aus PORR, Bilfinger Berger, Asfinag International und Égis) und dem ungarischen Staat. Das Gesamtinvestment beläuft sich auf insgesamt rd. 520 Mio. Euro.

### **3. Europanotruf „112“ ist weitgehend unbekannt**

Zum Europa-Tag der „112“ hat die EU-Kommission die Mitgliedstaaten aufgefordert, über diesen Notruf besser zu informieren. Die europaweit einheitliche Telefonnummer **112** könne in Notsituationen wie Verkehrsunfällen Leben retten, so EU-Kommissarin Neelie Kroes.

Auch wenn sich der Bekanntheitsgrad der Nummer leicht verbessert habe, wüssten drei viertel der EU-Bürger immer noch nicht, dass sie von jedem Ort der EU im Notfall die „112“ wählen können, um Polizei, Feuerwehr oder einen medizinischen Hilfsdienst zu erreichen

Der Europanotruf gilt in allen Ländern der EU sowie auf Island, in Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz. Unter dieser Rufnummer ist eine Leitstelle zu erreichen, die je nach Notfall die zuständigen Organisationen wie Polizei, Rettungsdienst oder Feuerwehr alarmiert. Die Leitstellen sollen in der Lage sein, Notrufe in verschiedenen Sprachen bearbeiten zu können. Neben dem Euronotruf sind die lokalen Notrufnummern meist weiterhin gültig. Bei einem Mobiltelefon ist der Euronotruf großteils auch ohne eingelegte SIM-Karte, Eingabe des PIN-Codes oder Aufhebung der Tastensperre wählbar.

### **4. Volvo Trucks - Umfassende Praxistests mit Dieseltechnologie für alternative Kraftstoffe**

Auf dem Energiesymposium Energitinget in Stockholm vom 16. bis 17. März präsentierte Volvo Trucks verschiedene Lösungen, die beweisen, dass das Unternehmen bei alternativen Kraftstoffen für Lkw sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr führend ist. Diese Lösungen könnten Schweden und der EU entscheidend dabei helfen, das Ziel zur Reduzierung von Kohlendioxidemissionen um 20% bis 2020 zu erreichen.

„Wir werden in Kürze sowohl die Methan-Diesel-Technologie als auch die Bio-DME-Technologie in der Praxis erproben“, verriet Lennart Pilskog, Leiter der Öffentlichkeitsarbeit bei Volvo Trucks, auf dem Symposium. „Damit wird die Initiative von Volvo Trucks aus dem Jahr 2007 fortgesetzt, als das Unternehmen Lkw vorstellte, die sich mit sieben verschiedenen alternativen Kraftstoffen betreiben ließen.

#### **Tests von Bio-DME-Lkw in diesem Herbst vorgesehen**

Das Symposium Energitinget 2010 wurde zum zwölften Mal veranstaltet und zog ungefähr 2.300 Besucher an. Auf dem Symposium diskutierten fünf Sprecher von Volvo Trucks über Energieeffizienz, Logistik und Kraftstoffentwicklung. Volvo Trucks sprach auch über eines der Themen, die im Zusammenhang mit alternativen Kraftstoffen bei Volvo im Fokus stehen: Bio-DME, das gegenüber Diesel 95% weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen produziert. Im September 2010 beginnen Praxistests mit den ersten FH Lkw mit 13-Liter-Motoren. Das Unternehmen teilte zudem mit, welche Kunden an den Praxistests teilnehmen werden.

„Es wurde gerade erst abschließend vereinbart, dass sechs Speditionen an vier Standorten die Lkw täglich im Fernverkehr und Regionalverkehr fahren“, sagt Per Salomonsson, DME Projektmanager bei Volvo. „Diese Speditionen sind DHL, Posten Logistik, Green Cargo, Bröderna Lindqvist Åkeri, J-Trans und Ragn-Sells. Die Praxistests werden 2012 ausgewertet. Danach entscheiden wir, wie wir weitermachen.“

## **Methan-Diesel soll in Kürze kommerzialisiert werden**

Volvo Trucks ist auch bei der Entwicklung der Methan-Diesel-Technologie ganz vorne dabei. Laut Pilskog ist diese Technologie äußerst interessant, da sie mit geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen, hoher Energieeffizienz, hervorragenden Fahrleistungen und reduzierten Wartungskosten verbunden ist. Praxistests der Methan-Diesel-Technologie für den Gasbetrieb werden in Kürze in Zusammenarbeit mit acht schwedischen Speditionen beginnen. Dabei werden Diesel und Methangas (CNG) in den 7-Liter-Motoren der Volvo FL und Volvo FE Lkw verbrannt.

## **Methan-Diesel-Technologie auch für Fernverkehr geeignet**

Der nächste Schritt ist eine neue Lösung, die auf dem Symposium Energitinget präsentiert wurde: Diesel in Kombination mit flüssigem Methangas (LNG). Diese Lösung wird in GB und Schweden an Volvo FM Lkw mit 13-Liter-Motoren in der Praxis erprobt.

„Methangas kombiniert mit Diesel in einem Dieselmotor bietet die zweifache Reichweite eines herkömmlichen Dieselmotors. Flüssiges Methangas bietet die vierfache Reichweite der heute üblicherweise eingesetzten Diesel-Lkw und macht die neue Technologie damit für den Fernverkehr äußerst interessant“, erläutert Pilskog. „Hinzu kommt, dass der Lkw seine Fahrt im Dieselmotor fortsetzen kann, wenn die Methangastankstellen zu weit auseinander liegen. Diese Technologie könnte Schweden entscheidend dabei helfen, das Ziel der Reduzierung von Kohlendioxidemissionen um 20 Prozent bis zum Jahr 2020 zu erreichen.“

„Wir haben verschiedene wichtige Schritte unternommen, um die Technologie zu kommerzialisieren, und planen den Verkauf von Lkw, die mit Methangas und Diesel betrieben werden, ab 2011. Wir werden mit einer begrenzten Anzahl von Lkw starten und die Stückzahlen 2012 ggf. erhöhen.“

## **Zusammenarbeit liefert Ergebnisse**

„Wichtig ist für uns, dass wir Ergebnisse erzielen, und die lassen sich am besten in Zusammenarbeit mit anderen Stellen erreichen“, erläutert Lars Mårtensson, Leiter des Umweltschutzes bei Volvo Trucks. „Wir stehen ständig im aktiven Dialog mit Herstellern und Lieferanten von Kraftstoffen, Transport- und Logistikunternehmen, Behörden und Forschungseinrichtungen, und sind stets offen für eine Zusammenarbeit.“

Ein konkretes Beispiel ist das Projekt Klimaneutrala godstransporter på väg (Klimaneutraler Güterverkehr), eine Zusammenarbeit zwischen Behörden, Universitäten, Herstellern und der Transportindustrie. Dieses Netzwerk hat die Basis für verschiedene gemeinsame Projekte zwischen den Teilnehmern geschaffen, darunter auch Praxistests für die neuen Kraftstoffe.

„Chemrec wird in Vorbereitung auf die Bio-DME-Tests eine Produktionsstätte in Piteå, Schweden, errichten, während Preem Tankstellen in Stockholm, Göteborg, Jönköping und Piteå bauen wird. Bei den Methan-Diesel-Praxistests werden AGA, Eon und Fordonsgas verantwortlich für die Errichtung von Tankstellen für flüssiges Methangas sein. Kunden, die ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren möchten, werden sich aktiv an den Tests beteiligen, und Behörden arbeiten an entsprechenden Bestimmungen“, so Pilskog.

## **Fakten**

- Sowohl die Methan-Diesel- als auch die Bio-DME-Technologie stützen sich auf den bewährten, zuverlässigen Volvo Dieselmotor mit Euro-5-Technologie, der die strengen Abgasemissionsnormen nach neuestem Stand erfüllt.
- Die Methan-Diesel-Technologie zündet den Motor mit einer kleinen Menge Diesel, während der Kraftstoff im Wesentlichen aus Methangas besteht. Zunächst kommt fossiles Methangas zum Einsatz. Die Gasanbieter beabsichtigen jedoch den Umstieg auf Biogas, da die Biogasproduktion in Schweden immer verbreiteter wird. Fossiles Methangas reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 20%; Biogas reduziert diese Emissionen um 95%.
- Bio-DME Lkw werden mit Bio-DME betrieben, das in diesem Projekt aus Schwarzlauge, einem Nebenprodukt der Zellstoffproduktion, gewonnen wird. Dabei werden die CO<sub>2</sub>-

Emissionen um über 95% gesenkt, wenn man die gesamte Kette von der ursprünglichen Kraftstoffproduktion bis hin zur vorgesehenen Verwendung betrachtet.



## 5. Güterverkehr auf der Donau ging um 17% zurück

Der Hoffnungsträger Wasserstraße hat 2009 kräftig geschwächelt. Das Transportaufkommen auf dem österreichischen Streckenabschnitt der Donau sank um 17% gegenüber 2008 und betrug 9.321.810 t.

Die Anzahl der beladenen Fahrten reduzierte sich um 18% auf insgesamt 9.669. Der grenzüberschreitende Empfang lag 2009 mit 4.945.292t um 14% unter dem Vorjahreswert. Das Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Versand reduzierte sich im Berichtszeitraum um 27% auf 1,581.387t. Im Transitverkehr wurden um 12,2 % weniger durch Österreich transportiert als im Jahr davor.

Auffallend: Während alle Güterarten ein Minus verzeichnete, gab es für die Gütergruppe "Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere" hingegen eine Zunahme um 29%

In Deutschland warf die Wirtschaftskrise die Binnenschifffahrt auf das Niveau der 60er Jahre zurück: 204,5 Mio.t Baustoffe, Öl, Nahrungsmittel und Metalle beförderten Schiffe und Lastkähne im vergangenen Jahr auf Deutschlands Flüssen und Kanälen. Das ist der niedrigste Wert seit 1964: Damals lag die Beförderungsmenge - inklusive der Zahlen der DDR - bei 195,8 Mio.t.

Im Vergleich zu 2008 verringerte sich die Menge im vergangenen Jahr um 16,8% oder 41,2 Mio.t. Besonders kräftig nach unten ging es - sowohl prozentual als auch absolut - bei der Einfuhr aus dem Ausland. Hier gab es zum Vorjahr ein Minus von gut einem Fünftel oder knapp 24 Mio.t. Ein Grund: Viele Firmen produzierten wegen der Krise weniger und bezogen daher auch weniger Rohstoffe aus dem Ausland.

## 6. Deutschland - Zahl der NFZ- Neuzulassungen sank 2009 auf Fünfjahrestief

Aus Informationen des deutschen Kraftfahrtbundesamtes in Flensburg geht hervor, dass das Krisenjahr 2009 die Zulassungszahlen stark schmelzen ließ. Rund 204.000 neue LKW (-26 Prozent) und 56.500 Zugmaschinen (-26,4 Prozent) zählten die Statistiker im vergangenen Jahr – dies drückt den Zulassungswert auf das Niveau von 2003! Damals wurden die Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen mautpflichtig. Dies sorgte für einen nachhaltigen Wandel innerhalb der Truck-Segmente.

Vor zehn Jahren war der Anteil der 12 bis 18 Tonner fast doppelt so groß wie jener der 7,5 bis 12 Tonner. Heute sind die mautfreien Fahrzeuge im Bereich bis zu 12 Tonnen deutlich in der Überzahl, heißt es im Jahresbericht der Behörde. Meldeten zum Beispiel im Jahr 2000 noch knapp 11.000 Käufer mittelschwere Nutzfahrzeuge (12 bis 18 Tonnen) an und nur knapp 6000 Einheiten zwischen 7,5 und 12 Tonnen, kehrte sich seitdem das Verhältnis um. So standen im vergangenen Jahr knapp 6300 leichten LKW nur rund 4700 Mittelschwere gegenüber.

Auch bei den Emissionsklassen hat sich das Gewicht verschoben. 2008 wurden nur rund 30 Prozent der Fahrleistung mit Euro-5- oder EEV-LKW erbracht, der Anteil bis Herbst 2009 kletterte auf 43,4 Prozent. Rund 38 Prozent entfielen auf Euro-3-Modelle. Für jeden zehnten Transport wurde ein Euro-4-Truck verwendet.

## 7. Deutschland – Bundesminister Ramsauer will LKW-Parknot entgegenwirken

Zur Behebung der verkehrsbehindernden Lkw-Parknot sollen Stellplätze neben Raststätten und Autohöfen vermehrt auch an einfachen Autobahn-Parkplätzen eingerichtet werden. An ausgewählten Standorten soll es statt verrotteter WC-Gebäude künftig verbesserte Sanitäreinrichtungen mit Duschen geben. Privater Service solle auch kleine Mahlzeiten ermöglichen, berichtete das deutsche Bundesverkehrsministerium. So ist daan gedacht, diesen Service privat auszuschreiben, erläuterte ein Sprecher das jetzt den Ländern vorgestellte Vorhaben. Weitere Modelle sehen vor, neue Flächen für den Bau zusätzlicher Lkw-Parkstände neben den Bundesautobahnen zu erschließen.

Eigentumsrechtlich schwierig gestaltet sich dem Vernehmen nach der seit 2007 verfolgte Parkflächenzuwachs an den bevorzugten Rastplätzen. Oft stauen sich dort bei Überfüllungen Lkw auf Standspuren vor den Ausfahrten. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) sagte dazu: "Der Neu- und Ausbau der großen Rastanlagen ist aufwändig und braucht Zeit. Deswegen werden wir jetzt ganz pragmatische Wege einschlagen, damit die Profis der Straße die notwendigen Pausen einlegen können. Künftig werden vermehrt Flächen an und neben den Bundesautobahnen, abseits der großen Rastanlagen für die Pausen genutzt. Situationen, in denen Lkw-Fahrer einfach auf der Standspur parken, weil sie keinen Stellplatz finden, sind lebensgefährlich."

Ein Anfang sei jedoch gemacht. An den deutschen Bundesautobahnen gibt es bundesweit 430 bewirtschaftete und 1520 unbewirtschaftete Rastanlagen. Die Zahl der Stellplätze erhöhte sich von März 2008 bis jetzt von 28.500 auf 31.500. Bis 2012 sollen nur an den Rasthöfen noch 8000 Stellplätze gebaut werden. Von 2007 bis einschließlich 2010 wendet der Bund für die Schaffung von Lkw-Parkraum 237 Mio. Euro auf - davon in diesem Jahr 130 Mio. Euro. Einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zufolge fehlten 2008 rund 14.000 Stellplätze auf Rastanlagen und Autohöfen.

## 8. Kurzinfo - Bauarbeiten auf der Tauernautobahn bis Juli

Von 31. März bis 13. Juli wird es auf der A10 Tauernautobahn aufgrund der Sanierung der Tunnelgruppe Werfen Verkehrsbeeinträchtigungen geben. Die Tunnelgruppe Werfen umfasst die Tunnel Brentenberg, Zetzenberg, Helbersberg und Reit zwischen den Anschlussstellen Paß Lueg und Hütttau. Laut ASFINAG müssen die sicherheitstechnischen Einrichtungen erneuert werden.

"Wir sind jedoch stets bestrebt, die Verkehrsbeeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Daher werden die Sanierungsarbeiten in der Tunnelgruppe Werfen bis zum Beginn der großen Sommerreisewelle abgeschlossen", betont DI Gernot Brandtner, Geschäftsführer der ASFINAG Bau Management GmbH.

## 9. Reifenangebot der Woche



Marke:.....Continental  
Dimension: .....385 55 R22,5  
Typ:.....HTR1 Auflieger/ Regionalverkehr  
Preis:.....€ 341,85/ Stk. (solange der Vorrat reicht)

## 10. Böse Buben - Bierqualitätskontrolle

Eine Geschichte, die sich unlängst in Deutschland abspielte, wollen wir Ihnen diese Woche nicht vorenthalten:

Der Fahrer eines italienischen Getränketransporteurs konnte der für ihn sehr interessanten Ladung von 2500 Kisten Bier der Versuchung nicht widerstehen, ein paar „Qualitätskontrollen“ der Ladung vorzunehmen. Die Polizei stoppte den betrunkenen 42-Jährigen, als er auf der Autobahn mit seinem LKW Schlangenlinien fuhr.

Nur mit Mühe konnten die Beamten den Fahrer anhalten. Eine genaue Überprüfung des Mannes klärte den Sachverhalt rasch auf: Der Alkoholpegel des Berufskraftfahrers lag bei nicht weniger als 2,3 Promille. Der Mann wurde zur Ausnüchterung in Gewahrsam genommen, seinen Führerschein zog die Polizei auf der Stelle ein. Außerdem hat er mit einer saftigen Geldstrafe zu rechnen.

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](mailto:info@truck.at) oder 0043 (0)3622 72313

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

Falls Sie den Newsletter nicht mehr empfangen wollen, klicken Sie bitte [hier](#)  
Mit besten Grüßen

Ihr Truck.at Team

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

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