

Pressemitteilung
23.10.2019

Expertentalk bei Alltrucks: Technologie und Logistik der Zukunft im Fokus

CO₂-Reduzierung, Verkehrssicherheit und Konnektivität bestimmen aktuell die Agenda in der Nutzfahrzeugbranche. Alltrucks lud anlässlich seines Partner Events Vertreter von Verbänden auf EU-Ebene, des Transportgewerbes und der Zuliefererindustrie ein. In einer Podiumsdiskussion erläuterten die Experten ihre Zukunftsvisionen und ihre Strategien im Umgang mit den aktuellen Herausforderungen.

München. Alle zwei Jahre versammelt das Partner Event des markenübergreifenden Full-Service-Werkstattkonzepts „Alltrucks Truck & Trailer Service“ die Entscheider zahlreicher Partnerwerkstätten der DACH-Region zum gemeinsamen Arbeiten und Netzwerken. Im Mittelpunkt der diesjährigen Veranstaltung am 27.09. in Bonn: eine Podiumsdiskussion mit fünf namhaften Akteuren der Nutzfahrzeugbranche.

Frank Schlehuber, Senior Consultant Market Affairs beim europäischen Verband der Automobilzulieferer CLEPA, beschreibt einleitend die Komplexität der Entscheidungsfindung auf EU-Ebene. „In Brüssel prallen die unterschiedlichsten Interessen aufeinander. Man kann es fast schon als Hexenkessel bezeichnen, der sich bei jedem Thema bildet“, erklärt er. Bis es zu einer gemeinsamen Position kommt, dauert es bei vielen Themen oft Jahre, doch zumindest bei der Dekarbonisierung stehen die Ziele nun fest. Äußerst fraglich ist jedoch, wie bei neuen Nutzfahrzeugen der CO₂-Ausstoß bis 2030 um die anvisierten 30 Prozent gesenkt werden soll. Mittelfristig ist keine technische Lösung in Sicht, mit der sich bei einem LKW eine derartige CO₂-Einsparung realisieren lässt.

Im europäischen Projekt ENSEMBLE wird aktuell erforscht, wie man mittels Multi-Brand-Truck Platooning das Verkehrssystem modernisieren und die Auswirkungen auf die Umwelt reduzieren kann. Was bereits festgestellt wurde: Die Kraftstoffersparnis allein ist nicht die Motivation für das Kolonnenfahren. „Aber es würde Sinn machen, wenn man Spontan-Platooning realisieren könnte, bei dem eine Win-Win-Situation entsteht. Zum Beispiel würde das führende Fahrzeug gegen eine ‚Belohnung‘ die Arbeit übernehmen und die folgenden würden durch ‚passive Arbeitszeit‘ beispielsweise bei ihrer Lenkzeit profitieren“, erklärt Schlehuber.

Bei den Themen Fahrzeugdaten und Konnektivität steht die Diskussion auf europäischer Ebene dagegen erst am Anfang. Bis auf Weiteres werden die Fahrzeughersteller auch zukünftig die vollumfängliche Datenhoheit besitzen. Dieser Umstand wirkt in letzter Konsequenz als Innovationsbremse. „Nur wenn alle Akteure entlang der gesamten Wertschöpfungskette fair an den Fahrzeugdaten partizipieren können, eröffnen sich Möglichkeiten für neue Geschäftsmodelle und eine echte Effizienzsteigerung im gesamten Transportwesen“, sagt Schlehuber.

Sascha Hähnke, Geschäftsführer der Rhenus Transport GmbH, bezeichnet die Ziele bei der Dekarbonisierung ebenfalls als utopisch. Er fordert eine wesentlich stärkere Unterstützung seitens der Politik. „Aktuell werden die Logistikunternehmen im Angesicht der hohen Kosten und der Verunsicherung bezüglich der zukünftigen Technologien allein gelassen. Sowohl die Grundförderung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben als auch die Mautbefreiung sind in ihrer jetzigen Form völlig wirkungslos. Niemand möchte angesichts der hohen Investitionen beim Fuhrpark auf das falsche Pferd setzen“, kritisiert Hähnke. Deshalb nutzt er für seine Flotten

schon jetzt alle verfügbaren alternativen Antriebe, jeweils den passenden für den konkreten Bedarf.

Beim Thema Verkehrssicherheit agieren besonders die Fahrzeughersteller für den Fuhrparkunternehmer noch zu bedarfsorientiert. So werden beispielsweise Bremsassistenten lediglich für das Vorwärtsfahren und Abbiegen serienmäßig angeboten, denn hier passieren statistisch die meisten Unfälle. „Wir stellen aber auch beim Rückwärtsfahren immer wieder einen dringenden Bedarf an Bremsassistenten fest. Für uns gehören alle sicherheitsrelevanten Systeme standardmäßig ins Fahrzeug und nicht auf die Liste der freiwillig dazu buchbaren Features“, mahnt Hähnke.

Die Konnektivität ist auch für Hähnke der Schlüssel zum zukünftigen Erfolg. Er nennt sechs Gründe, weshalb Fahrzeuge stehen: Sie sind kaputt, sie haben keine Fahrer oder keine Ladung, sie stehen im Stau oder beim Kunden, oder sie machen Pause. Probleme sind zum einen der Fahrermangel und zum anderen die Auslastung, denn laut Hähnke „fährt Standardequipment nur zu 82 Prozent voll.“ Allein durch das Zusammenspiel der verschiedenen Systeme von Fahrzeugherstellern, Logistikern, beladender Wirtschaft und freien IT-Anbietern könnte man beides erheblich verbessern.

Neue Technologien sind einsatzbereit

In der Zukunft sieht Hähnke „den alternativ angetriebenen, autonom und im Platoon fahrenden Gigaliner mit vollumfänglicher Konnektivität.“ Damit diese Vision Wirklichkeit wird, entwickeln die Zulieferer Bosch, Knorr-Bremse und ZF bereits entsprechende Technologien.

Andrew Allen, verantwortlich für den Bereich Commercial Vehicles and Off-Road der Robert Bosch GmbH, stellt fest: „Aktuell sehen wir im Pkw-Bereich eine starke Tendenz zu batterieelektrischen Fahrzeugen. Es bringt jedoch nichts, einen 45-Tonnen LKW mit einer 20-Tonnen Batterie zu betreiben.“ Deshalb investiert Bosch in alle Antriebe, um eine echte Alternative zu finden, wie die CO₂-Reduzierung auch auf der Langstrecke erreicht werden kann. Hier scheint die Brennstoffzelle ein zukünftiges Mittel der Wahl zu sein. Das Beispiel Nikola zeigt, welche beeindruckenden Ergebnisse mit dem ersten brennstoffzellenbetriebenen 40-Tonnen-Truck erzielt werden können. Bosch hat für diese Entwicklungszusammenarbeit zahlreiche Innovationen geliefert, um den Brennstoffzellen-LKW unter Strom zu setzen.

Auch an Sensorik und Konnektivität wird bei Bosch gearbeitet. Die intelligente Nutzung der Fahrzeugdaten ist der nächste große Schritt. Truck und Trailer müssen als eine Logistikeinheit betrachtet werden. Alle Daten, die diese produziert, können im Sinne der Effizienzsteigerung genutzt werden. „Zukünftig wird die Logistikeinheit ihren Gesundheitszustand von selbst prüfen, einen Reparaturbedarf feststellen und noch während der Fahrt auf der Strecke die richtige Lösung wählen, um die Güter zum anvisierten Zeitpunkt und Ort zu bringen“, prophezeit Allen.

Alexander Wagner, Bereichsleiter Aftermarket EMEA der Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH, erläutert, mit welchen technischen Entwicklungen sich der Weltmarktführer für Bremssysteme und führender Anbieter von Subsystemen für Schienen- und Nutzfahrzeuge auf die Zukunft einstellt. Der Fokus wird hier klar auf Gewichtsreduzierung, Modularisierung und einem kontinuierlichen steigenden Anteil an Mechatroniken liegen. Aus der Division Schienenfahrzeuge kann Knorr-Bremse Know-how in den Nutzfahrzeugbereich

übertragen, beispielsweise bei Kupplungskompressoren mit elektrischem Antrieb. Die Tochterfirma Kiepe Electric, ein weltweit tätiger Anbieter elektrischer Systeme für Schienenfahrzeug- und Bushersteller, bietet effiziente Lösungen und nachhaltige Konzepte für einen emissionsreduzierten, öffentlichen Nahverkehr mit umweltfreundlichen Elektroausrüstungen. Und beim Thema Konnektivität wurde mit der Telematik Lösung ProFleet Connect eine Anwendung entwickelt, die durch intelligente Vernetzung zwischen Fahrzeug und Fuhrparkmanagement die Effizienz des Einzelfahrzeugs erheblich steigert.

Dr. Ulrich Walz, Leiter Markt/Produkt Aftermarket bei ZF, berichtet über die aktuellen Entwicklungen bei dem führenden Technologiekonzern. Die elektrisch angetriebene Portalachse für Stadtbusse leistet einen wesentlichen Beitrag zum emissionsfreien Verkehr und ist bereits in mehreren deutschen Kommunen im Einsatz. Auch für den LKW ist ein rein elektrischer Zentralantrieb im Angebot.

Besonders spannend ist der Supercomputer ZF ProAI, der teil- und vollautomatisiertes Fahren ermöglicht. Eine wesentliche Rolle spielt dabei das Know-how im Bereich der Sensorik. Walz erläutert: „Die großen Herausforderungen beim autonomen Fahren sind, die Umgebung des Fahrzeugs mit Kamera, Radar oder Lidar exakt und in Echtzeit zu erfassen, die verkehrs- und sicherheitsrelevanten Details zu erkennen und dann die Fahrzeugaktionen daran anzupassen. Der Zentralrechner ist hierbei das ‚Herz‘ des Systems, der all diese Daten verarbeitet.“ ZF hat inzwischen vier Varianten der ZF ProAI im Portfolio, die für alle Stufen des automatisierten und autonomen Fahrens die jeweils nötige Rechenleistung und Funktionsvielfalt mitbringen – von Level 2 bis Level 5.

Ohne ein qualifiziertes Servicenetz geht es nicht

Bei allen technischen Entwicklungen muss sich die Wartungskette auf große Herausforderungen einstellen. Wagner betont aus diesem Grund die Bedeutung eines europaweiten und hochqualifizierten Werkstattnetzes. „Uns ist klar, dass sich die Bedarfe in Wartung und Reparatur von Nutzfahrzeugen massiv verändern werden. Das Alltrucks Werkstattnetzwerk ist deshalb für uns eines der wichtigsten strategischen Themen im Aftermarket. Ohne ein starkes Servicenetz, sowohl qualitativ wie quantitativ, haben wir kaum eine Möglichkeit, neue Technologien im Aftermarket zu platzieren und erfolgreich zu etablieren“, sagt Wagner.

Walz sieht das ähnlich. Im Aftermarket bei ZF ist die Nachrüstung von Bussen auf E-Mobilität eines der aktuellen Themen. Eine lokal verfügbare und entsprechend qualifizierte Werkstatt ist dabei Grundvoraussetzung. Auch für die Themen Sensorik und Assistenzsysteme sieht Walz die Notwendigkeit eines europäischen Werkstattnetzes. „Ich muss hier sicherstellen, dass ich im Bedarfsfall starke Partner an der Strecke an meiner Seite habe, die die Vielfalt an Konzepten von Herstellern und Flottenbetreibern handhaben und am Laufen halten können“, sagt Walz.

Alle Experten der Podiumsdiskussion sind sich einig, dass die Nutzfahrzeugbranche vor fundamentalen Herausforderungen steht, die aber auch eine Chance zur Weiterentwicklung und Differenzierung für alle Beteiligten bedeuten. „Die Firmen, die wirklich verstanden haben, was sie ausmacht und welche Rolle sie zukünftig in dem neuen Logistik-Ökosystem haben, werden am stärksten von den Veränderungen profitieren“, sagt Allen voraus.



BU: Teilnehmer der Diskussionsrunde, die von Saskia Naumann moderiert wurde, v.l.n.r.: Frank Schlehuber, Sascha Hähnke, Andrew Allen, Alexander Wagner, Dr. Ulrich Walz



BU: Frank Schlehuber und Sascha Hähnke in der Diskussion

ALLTRUCKS TRUCK & TRAILER SERVICE

Die von den drei führenden Automobil- und Nutzfahrzeugzulieferern Bosch, Knorr-Bremse und ZF in 2013 als Gemeinschaftsunternehmen gegründete Alltrucks GmbH & Co. KG bietet Nutzfahrzeugwerkstätten unter der Marke Alltrucks Truck & Trailer Service umfassende Service-Dienstleistungen rund um die markenübergreifende Wartung und Reparatur von Nutzfahrzeugen. Hierzu gehören unter anderem eine Mehrmarken-Fahrzeugdiagnose, eine technische Hotline, maßgeschneiderte Trainings, technische Informationen, ein 24-h-Service, Marketing-Unterstützung sowie ein professionelles Qualitätsmanagement. Die Systemzentrale mit Sitz in München baut ihr Angebot, darunter auch Kooperations- & Flottenprogramme, kontinuierlich weiter aus – mittelfristig in ganz Europa. Mehr Informationen unter www.alltrucks.com.

Kontakt: **Alltrucks GmbH & Co. KG**
Susanne Gruner
Manager Communication & Public Relation
Tel.: +49 (0) 89 462 24 66 52
E-Mail: susanne.gruner@alltrucks.com