

Mobilität®

22. Jahrgang • ISSN 1424-4322 • VI - VII - 2015

Mobilität® Spezial



«Fahrzeugtechnik»

**Aftersales –
das Wichtige danach!**



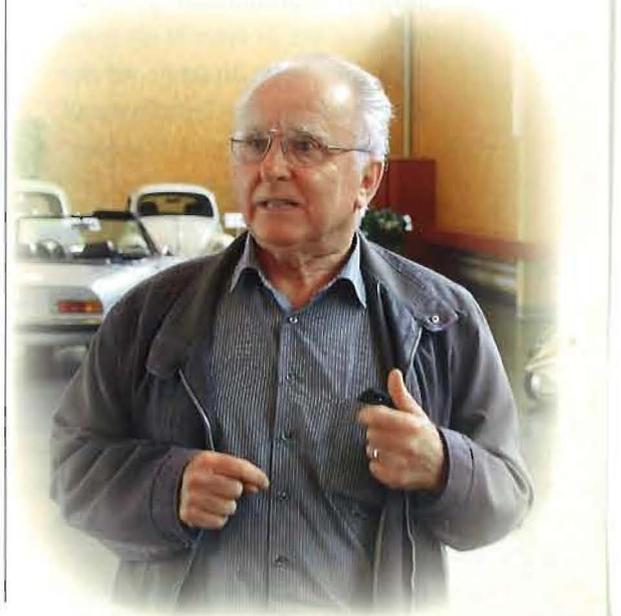
20
+2
JAHRE

Mobilität®
Fachmagazin und Sonderpublikationen

fachen, weshalb die Häfen eine emissionsfreie Transportlösung suchen. Die lokale Umweltbehörde prüft nun, ob sich die eHighway-Technik für die kommerzielle Nutzung auf dem Highway 710 eignet. Die Test-Lkw könnten auch unter realen Bedingungen in Flotten von Logistikunternehmen integriert werden. eHighway ist eine von Siemens entwickelte, energieeffiziente und emissionsarme Lösung für stark frequentierte Lkw-Pendelstrecken. Sie umfasst elektrische Oberleitungen für die Strasse sowie Elektro- oder Hybrid-Lkw mit intelligenten Stromabnehmern. Sensoren auf dem Fahrzeugdach erkennen, ob eine Oberleitung vorhanden ist und docken den Lkw automatisch an oder ziehen ihn ab. Auch Spurwechsel zum Überholen sind bis zu einer Geschwindigkeit von 90 Kilometern in der Stunde möglich. Solange eine Oberleitung vorhanden ist, verur-

sachen die Lkw keinerlei lokale Emissionen, auf konventionellen Strecken schalten sie je nach Antriebsart auf Diesel-, Gas- oder Batteriebetrieb um. Ein eHighway ist mit rund 80 Prozent Wirkungsgrad etwa doppelt so effizient wie der Transport mit Diesel-Lkw. Das liegt an der höheren Effizienz von Elektroantrieben. Ausserdem ist die Stromübertragung via Oberleitung sehr effizient: Hier beträgt der Wirkungsgrad 99 Prozent. Die Energieeffizienz des eHighway erhöht sich weiter, indem die Lkw elektrische Bremsenergie in das Versorgungsnetz zurückspeisen. Siemens entwickelte den eHighway seit 2011 im Forschungsprojekt ENUBA. In Kalifornien wird der eHighway nun erstmals auf öffentlichen Strassen betrieben und mit verschiedenen Lkw-Antrieben – elektrisch, diesel-elektrisch und gas-elektrisch – getestet.

Nachgefragt bei Hanspeter Setz
Im Rahmen der Beitragsreihen „Mobile Zukunft“ und „Die Elektronik übernimmt das Steuer“ haben wir uns mit Hanspeter Setz, dem einstigen Vorzeige-Transportunternehmer im Unruhestand, unterhalten. Uns interessierte seine Meinung



MEHR SERVICE INKLUSIVE.



zu den Verkehrsproblemen und zu möglichen Lösungsansätzen per elektronischer Verkehrsführung.

Hanspeter Setz aus Dintikon ist, siebzehn Jahre nach seiner Aktivkarriere als Transportunternehmer, noch immer bekannt als fortschrittsorientierter Technikfreak. Seinen währlichen Unruhestand pflegt er auf seine Art. Er betreibt ein grosszünftig angelegtes Museum, wo sich das Gewesene, das Derzeitige und das Künftige begegnen. In seinen historischen Bally-Immobilien in Dottikon gibt es inzwischen ein Schulungszentrum für den Chauffeuren-Nachwuchs. Federführend ist dabei die Berufsschule Baden, die ASTAG Aargau und die ASTAG Schweiz.

Hanspeter Setz, wohin steuert der heutige Güter- und Personenverkehr auf der Strasse, Schiene, in der Luft und zu Wasser?
Wir steuern direkt auf einen Herzinfarkt des Verkehrs und auf eine

massive Schädigung der Wirtschaft zu. Die Verkehrspolitik wird mehrheitlich von Leuten betrieben, die Wasser predigen und Wein trinken. Sie schieben immer wieder das Soziale, den Umweltschutz und die Sicherheit ins Feld und tun selbst genau das Gegenteil. Eine Studie hat beispielsweise aufgezeigt, dass diejenigen, welche den Strassenverkehr, und damit den Strassentransport, laufend torpedieren, zur grössten Gruppe der Vielflieger gehören und am liebsten unbeschränkt Leute in unser Land lassen wollen.

Sind Sie fremdenfeindlich?

Nein, absolut gar nicht! Nur wer diese einfache Rechnung nicht begreifen will, scheint auf Zerstörung eines noch funktionierenden Systems aus zu sein. Es kann einfach nicht sein, dass wir sinnbildlich einen Bierkrug füllen und füllen und vergessen, dass seine Kapazität irgendwann erschöpft ist und er überläuft.

Mehr Leute bedeuten mehr Bedürfnisse und mehr Raumannspruch, der sich wiederum auf das Verkehrs- und Transportwesen auswirkt. Man will beispielsweise aus fadenscheinigen Gründen den zweiten Gotthardstrassentunnel verhindern und umgekehrt grenzenlos sein. Staus ohne Ende zu produzieren ist wohl das Dummste, was man machen kann. Sie schaden der Umwelt, der Wirtschaft und beeinträchtigen in hohem Masse die Sicherheit. Man will somit auch künftig in einem nicht richtungsgetrennten Tunnel Tote akzeptieren. Die Scheinheiligkeit und der pure Egoismus der politischen Linken und Grünen gehen mir ganz einfach auf den Geist.

Wo liegt Ihrer Meinung nach denn die Lösung?

Die gibt es kaum mehr. Man kann und wird zwar Verbesserungen anbringen, die uns aber nur kurze Zeit helfen. Ohne eine radikale

DER FUSO CANTER MIT SCHWEIZER KIPPER.

Jetzt bei Ihrem Mercedes-Benz Händler.
Solange Vorrat reicht.

JETZT MIT 1,9% LEASING AB

CHF 444.-/Monat

INKLUSIVE CHARTERWAY
SERVICE COMPLETE



Eine Marke der Daimler AG


FUSO

www.fuso-trucks.ch

Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 15 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 1,92%, 1. grosse Rate: CHF 3700.-, Leasingrate ab dem 2. Monat inkl. CharterWay Service Complete: CHF 444.-. Preise exkl. MwSt. Ein Angebot der Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG. Vollkaskoversicherung obligatorisch. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls diese zu einer Überschuldung des Leasingnehmers führen kann. Änderungen vorbehalten. Angebot gültig solange Vorrat reicht.

Wende und den Machtentzug der Lösungsverhinderer, die den Fortschritt im Chaos sehen, werden wir voll ins Abseits laufen. Unsere Nachkommen werden dies sicher grosszügig verdanken.

Man müsste einen Napoleon einstellen, der ein Machtwort spricht. Er müsste einige Übel radikal beseitigen. Wie heute einige an den Machthebeln ziehen, ist unhaltbar. Darunter fallen beispielsweise auch einige Medienvertreter und ihre einseitige, rein ideologisch geführte Berichterstattung. Aber auch eine Mehrheit der Politiker, die sich mehr nach dem Wind, als nach den Notwendigkeiten richten.

Was müsste nach Ihrer Meinung im Schweizer Strassenverkehr geändert werden?

Der sofortige Ausbau des Autobahnnetzes ist unumgänglich. Auf den Hauptachsen müssen sechs, wenn nicht acht Spuren zur Verfügung stehen. Wenn das nicht möglich ist, muss man doppelstöckig verkehren. Den Gotthardtunnel haben wir ja schon behandelt. Egal wie – eigentlich kann man nur davon träumen. Der Verkehr wird zunehmen, ob wir ausbauen oder nicht.

Es ist bekannt, dass auch die Transportbranche mit grossen Nachwuchsproblemen zu kämpfen hat. Warum eigentlich?

Es gibt eine ganze Menge von Gründen. Bei der Aus- und Weiterbildung hat man meines Erachtens das Rad bereits überdreht. Ich bin dafür, dass man dieses Thema ernst nimmt, aber doch nicht akademisiert. Die Anforderungen, die man heute stellt, sind zudem in keinem Verhältnis zum Lohn. Selbst die Ausbildungskosten haben sich inzwischen verzehnfacht. Wer von den Jungen kann schon 15'000 bis 20'000 Franken einfach so aufbringen. Weitere Themen sind

die Arbeitszeiten, die Staus, die gesetzlichen Vorschriften und die Ahndung von kleinsten Verstössen mit Ausweisentzug. Wo gibt es denn das, dass man selbst bei Lappalien jemanden mit einem Berufsverbot belegt.

Vor kurzem hat Mercedes-Benz den selbstlenkenden Lkw präsentiert. Was halten Sie davon?

Vorerst bin ich überzeugt, dass diese Technologien eines Tages Einzug halten werden. Die Entwicklungen begeistern mich. Ich war schon immer für die neuste Technik. Schon zu meiner Zeit hatte ich bei unseren neuen Fahrzeugen Getriebe und Kupplung durch Allison Automaten mit Retardern ersetzt. Dies kostete mich, je nach Fahrzeug zwischen 20'000 und 40'000 Franken. Dazu kam viel Überzeugungsarbeit bei den Chauffeuren. Nun, es hatte sich alleweil gelohnt. Wir hatten massive Kraftstoffeinsparungen, kaum mehr Unfälle, viel weniger Schäden an den Fahrzeugen und extrem relaxtere Menschen am Steuerrad. Das wird in der Zukunft nicht anders sein. Es wird aber sicher noch zehn bis zwanzig Jahre dauern. Die Knacknüsse liegen in den gesetzlichen Regelungen.

Was bringt die Einführung selbstlenkender LKW?

Die teilautonomen Fahrzeuge werden sich elektronisch verbinden – man spricht hier von einer elektronischen Deichsel – und einen gleichmässigen Rhythmus ins Verkehrsaufkommen bringen. Sie bieten durch das nähere Aufschliessen die Möglichkeit, etwas Platz auf den Autobahnen einzusparen. Dann wird es wesentlich weniger Unfälle geben. Der Stress für den Fahrer und der Kraftstoffverbrauch werden sinken. Ich würde, wäre ich noch im Geschäft, sofort solche Fahrzeuge in meine Flotte aufnehmen.

Und was ist mit den Fahrern?

Viele Fahrer werden sich am Anfang mit Sicherheit dagegen auflehnen. Der Mensch reagiert gegenüber Neuem in den meisten Fällen sehr skeptisch. Hat er dann aber den Sinn eingesehen und seine Vorteile erkannt, wird er nichts anderes mehr wollen.

Ganz sicher werden die Transportunternehmer gefordert sein, denn sie müssen ihren Leuten das Ganze näher bringen. In diese Richtung ging es schon damals bei der Einführung der Automaten. Und heute gehören die Handgeschalteten schon eher zu den Exoten. Manchmal muss man die Leute auch sanft zu ihrem Glück zwingen. Das war schon zu meiner Zeit so. Und trotz allem, auch wenn ich die Leute stark gefordert hatte, gab es sehr wenig Wechsel in meiner Belegschaft. Die Mitarbeitenden hatten meistens das Modernste zur Verfügung und einen sicheren, interessanten Arbeitsplatz. Dazu wurden sie sehr gut entlohnt und waren am Gewinn beteiligt.

Welche Rolle werden die Fahrlehrer bei all den Neuerungen noch spielen?

Fahrlehrer wird es immer brauchen. Selbstverständlich wird sich auch dieses Berufsprofil verändern. Wer mit dem Neuen nicht mitzieht, wird schnell einmal im Abseits stehen.

Ihre Abschlussbemerkung?

All die fantastischen technischen Errungenschaften werden nichts nützen, wenn nicht ein gewaltiger Ruck durch die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur und letztlich durch die Politik geht. Selbst mit modernster Technik kann man überfüllte Strassen und Staus nicht einfach wegblasen.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur
Quellen und weitere Bilder:
Mercedes Benz, Siemens, Scania Truck