



Unterwegs im Truck der Zukunft

VDA-Feature: Ein Blick auf das Nutzfahrzeug im Jahr 2030 – IAA mit New Mobility World Logistics

Wir schreiben das Jahr 2030. Auf dem Display von Thilo Schneiders Tablet blinkt eine 15. Jetzt weiß er, dass er in einer Viertelstunde den Konvoi verlassen und zumindest kurzfristig wieder selbst agieren muss. Bis dahin ist noch Zeit, die GPS-Koordinaten zu checken und das Ziel zu aktualisieren. Die Verkehrslage scheint ruhig zu sein abseits der Autobahn. Schnell noch ein Blick auf den E-Mail-Eingang, keine wichtigen News. Schneider informiert die übrigen Lkw via WhatsApp über seinen Ausstieg aus dem Platooning-Gespann.

Die mehr oder weniger zufällige Reihe von Lkw, die sich zu Autobahnzügen koppeln, sind ein echter Fortschritt gegenüber den langen einsamen Fahrten früherer Jahre, als man vor allem bergan immer wieder von langsameren Fahrzeugen ausgebremst wurde oder sich in nervigen Elefantenrennen aneinander vorbeischiebte. Dank Platooning ist die Geschwindigkeit gleichmäßig zügig, zudem sind die 40-Tonner sparsamer unterwegs und nutzen die Straße viel effizienter – es gibt mehr Platz für andere Verkehrsteilnehmer.

Auch Unfälle gehören schon seit einiger Zeit der Vergangenheit an, seitdem Sensoren und Computer die Fahrer in den kritischen Situationen entlastet haben. Die technischen Voraussetzungen sind – in diesem Szenario – längst vorhanden, damit Lkw verschiedener Hersteller im Verbund unterwegs sein können. Die Fahrzeuge kommunizieren reibungslos untereinander, Sprachbarrieren, wie sie zwischen den Fahrern der Trucks manchmal vorkamen, gibt es dank einheitlicher Systeme nicht mehr. Der Autopilot gibt rechtzeitig vor der Ausfahrt das Signal zum Ausscheren, Thilo Schneider übernimmt während der Abfahrt wieder das Steuer. Das müsste er eigentlich nicht. Sein Truck würde auch diese Fahraufgabe selbständig erledigen, aber nachdem Schneider in den letzten Stunden im Cockpit seine Logistikaufgaben online erledigt hat, gönnt er sich gern ein paar Meter Nostalgie, auch wenn der Joystick zur Steuerung des 40-Tonnens nicht wirklich an das große Lenkrad erinnert, das schwere Lkw noch bis Mitte der zwanziger Jahre des 21. Jahrhunderts hatten.

Seitdem große und kleine Transporter vernetzt und in der Regel ohne weiteres Zutun eines klassischen Fahrers unterwegs sind, braucht man das große Steuer einfach nicht mehr. Stattdessen klappt man im Cockpit einen kleinen Arbeitstisch auf, um den Arbeitstag eines Logistikers zu erledigen. Berufsbild und Image des Truckers haben sich durch die Vernetzung immens gewandelt. Waren Lkw-Fahrer früher hauptsächlich fürs Fahren und Be- und Entladen zuständig, verfügen Schneider und seine Kollegen neben der Lkw-Schulung über eine Ausbildung als Logistikkaufmann bzw. -kauffrau. Der Frauenanteil ist deutlich höher als früher. Mit der verbesserten Qualifikation sind auch die Einkommen gestiegen.

So erledigt Schneider, während sein Truck im Verbund fährt oder auf speziellen Autobahn-Fahrstreifen autonom agiert, Büroarbeiten. Schließlich wollen auch heute noch Ladungen bestätigt werden, vor allem, weil die Auftraggeber Lücken auf der Ladefläche in der jeweiligen Route schnell buchen. First come, first serve, heißt es, soweit das logistisch sinnvoll ist. Leerfahrten gilt es auf jeden Fall zu vermeiden, und dafür muss man seinen Lkw immer mit den Dispositionen der verschiedenen Auftraggeber, aber auch mit den Be- und Entladestationen vernetzt haben.

Kaum zu glauben, dass damals – also zu Beginn des 21. Jahrhunderts – im Durchschnitt rund ein Drittel aller Lkw-Fahrten noch Leerfahrten waren. Manche Ineffizienzen machten die Transporte unnötig teuer. Auch der Spritverbrauch und damit die

CO₂-Emissionen waren deutlich höher. Zwar verrichten noch immer Dieselmotoren ihre Arbeit vor allem im Fernverkehr. Es werden aber klimaneutrale Kraftstoffe genutzt. Auch Elektro- und Brennstoffzellen-Trucks sind unterwegs. Heute sind die Speditionen vernetzt, Frachtbörsen sorgen für eine effiziente Verteilung der Güter. Thilo Schneider hat mittlerweile sein Ziel erreicht – einen großen Logistikumschlagplatz in der Nähe einer Metropole. Schon lange dürfen die Langstrecken-Lkw nicht mehr in Innenstädte fahren, hier sind nur noch E-Mobile im Verteilerverkehr und auf der letzten Meile erlaubt. Da er selbst in einer Großstadt lebt, weiß er dies zu schätzen. Die Luftqualität ist seither noch besser geworden – und Lärm verursachen die flüsterleisen Fahrzeuge schon längst nicht mehr.

Beim Durchfahren des Haupttores blinkt sein Display wieder auf: Verladestation 14 wird ihm zugewiesen. Er weiß, wenn er dort vorfährt, ist die Rampe frei, Wartezeiten gibt es keine. Da das Betriebsgelände großzügig angelegt ist, übernimmt er selbst das Rangieren, ein wenig Übung schadet ja nicht. Er könnte aber auch seinen Truck dem Leitsystem überlassen, so dass der Lkw selbständig vorfahren würde. Als er an der Verladestation ankommt, wartet bereits ein Servicefahrzeug auf ihn. Sein Lkw hat registriert, dass es bei der AdBlue-Zufuhr kleinere Ungenauigkeiten gibt und dies an die Spedition gemeldet. Der Service-Techniker schaut danach, während die Ladung in die Hallen transportiert wird. Seitdem kleinere Reparaturen oder Servicemaßnahmen wie Reifenwechsel zeitnah bei solchen Gelegenheiten durchgeführt werden, sind die Lkw seiner Spedition deutlich effizienter geworden, der Verschleiß wurde zudem geringer. Während des vollautomatisierten Entladevorgangs checkt Schneider seine Mails. Er erfährt, dass er zurück auf die Autobahn fahren soll, nachdem er auch im Nachbarort Waren an Bord genommen hat. An der nächsten Raststätte ist ein Parkplatz für ihn reserviert, auf dem er die gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeit verbringen wird. Anschließend geht es im vernetzten Konvoi mit ihm als Leitfahrzeug weiter.

Vieles, was Berufskraftfahrer Thilo Schneider im Jahr 2030 erlebt, können die Besucher der 66. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover (22. - 29. September 2016) schon heute erfahren. Die „New Mobility World logistics“ bringt Besuchern die Zukunft der Logistikbranche durch vier Präsentationsvarianten nahe. Dazu zählen Vorführungen von Produkten, Services und Applikationen auf der Demonstrationsfläche „New Mobility World LIVE“, Guided Tours, Testfahrten mit Fahrzeugen sowie Kongresse mit Diskussionsforen und Ausstellungen.