

Clever in die Stadt



Fotos: Bergrath, Cornelissen

Der Fahrer bringt mit dem Öko-Kombi täglich Lebensmittel der Handelskette Albert Heijn zum Depot nach Nijmegen. Im Depot wird der Lang-Lkw in zwei einzelne City-Sattel aufgeteilt.

Deutschland diskutiert, Holland hat gehandelt. Im nordwestlichen Nachbarland gehört der Lang-Lkw – der dort unter dem Namen Öko-Kombi läuft – längst zum Straßenbild. Etwa 600 der 25,25 Meter langen und bis zu 60 Tonnen schweren Einheiten sind in den Niederlanden bereits unterwegs.

Nach einer Untersuchung des dortigen Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2010 gibt es drei wichtige Einsatzgebiete: Auf Platz drei liegt mit 14 Prozent die Pflanzenlogistik, hier vor allem der Transport von den Erzeugern zu den zentralen Auktionshallen. Platz zwei gehört mit 22 Prozent dem Containertransport. Knapp davor mit 24 Prozent liegt die Distribution für den Einzelhandel.

Für diese Einsatzzwecke braucht es besondere Fahrzeugspezifikationen: Von fünf möglichen Varianten konnte sich der Lkw mit Dolly und Auflieger klar durchsetzen,

Per Schalter die Lenkachsen arretieren

gefolgt vom doppelten City-Sattel, der für die Distribution zwischen den Zentrallagern und den Innenstädten zunehmend an Popularität gewinnt.

Auch Cornelissen Transport aus Nijmegen schwört auf den doppelten City-Sattel. Das Unternehmen erwirtschaftet mit 250 Mitarbeitern unter Inhaber Henk Cornelissen einen Umsatz von 35 Millionen Euro. Cornelissen verfügt über 160 eigene Fahrzeuge und setzt weitere 30 von Unternehmern ein. Seit vier Jahren ist Matthijs Zwart als Geschäftsführer für Transport und Logistik zuständig. Der 37-Jährige forcierte unter anderem das Distributionsprojekt für die Handelskette Albert Heijn. Nach einem auf die Stunde genau festgelegten Zeitraster werden deren Filialen in Nijmegen und der

Lang-Lkw: Während Deutschland weiterhin über Fluch und Segen von langen Fahrzeugeinheiten streitet, sind sie in den Niederlanden längst unterwegs. Unternehmen wie Cornelissen binden sie erfolgreich in Logistikkonzepte für die Distribution von Lebensmitteln ein.

angrenzenden Region täglich mit 16 kurzen Kühlauflegern, den City-Satteln, beliefert.

Die Fahrzeuge stammen von Burgers (Niederlande) oder Krone (Deutschland), sind 10,55 Meter lang, haben jeweils eine Liftachse und eine gelenkte Achse, dazu ein lärmreduziertes Kühlaggregat von Carrier und je eine geräuschedämmte Hubladebühne von Dollandia. Mit einem vier Tonnen schweren zweiachsigen Dolly von D-Tec (Niederlande) mit einer extralangen Deichsel werden beide Auflieger zu einem Öko-Kombi zusammengekoppelt. Auch die zweite Achse des Dolly ist gelenkt – die Achsen des ersten Aufliegers bilden mit den Dolly-Achsen eine starre Einheit.

Durch einen Schalter in der Zugmaschine – im Fall von Cornelissen vier DAF CF mit je 410 PS – können die Fahrer die Lenkachsen beim Rangieren arretieren, sollte der ganze Zug an die Rampe müssen. Bei einem Ladevolumen von 52 Europaletten beträgt die maximale Nutzlast in dieser Kombination 23,8 Tonnen.

Ab 2.30 Uhr pendeln die Öko-Kombis zweimal am Tag zwischen dem Cornelissen-Standort in Nijmegen und dem eine Stunde entfernten Albert Heijn-Zentrallager in Tilburg. Das Leergut entladen die Fahrer, die ein spezielles Zertifikat für die Öko-Kombis erwerben müssen, vorher beim Logistikkonzern Kühne + Nagel auf der gegenüberliegenden Straßen-

seite. Die Touren sind langfristig disponiert, jeder Auflieger hat eine eigene Tournummer, unmittelbar nach Eintreffen der Fahrer wird die Ware im Kühllhaus bereitgestellt.

Die Transporttemperatur beträgt zwei Grad, empfindliche Ware wie Paprika wird im Rollcontainer mit einer Thermoplane umwickelt. Nach etwa 30 Minuten Ladezeit tritt der Fahrer mit den versiegelten Aufliegern die Rückfahrt an. Ein Rundlauf des Öko-Kombis umfasst 290 Kilometer.

Am Depot angekommen, fällt seit Mitte Juli ein Mercedes Eonic 1828 NGT ins Auge. Das ist der neuste Schrei in der niederländischen Städtedistribution. Das Unternehmen Simon Loos aus Wognum, ebenfalls ein Partner von Albert Heijn, hat bereits zwei solcher Erdgasfahrzeuge im Einsatz und soeben 30 weitere für die City-Logistik geordert. VOS Logistics aus Oss testet den

Eonic ebenfalls. In naher Zukunft erwartet Daimler weitere 20 bis 40 Bestellungen dieser Sattelzugmaschine in den Niederlanden.

Angetrieben wird der Eonic von einem 279 PS starken Reihen-Sechszylinder-Motor, der die EEV-Norm erfüllt. Die Emissionen des Eonic mit Erdgasantrieb enthalten weder Feinstäube noch Partikel. Hinzu kommt die Geräuscharmheit des Gasantriebs. Aufgrund dieser Tatsachen darf der Eonic

NGT das Siegel »Blauer Engel« tragen.

Zurück zum Depot: Ein anderer Fahrer übernimmt den abgekoppelten hinteren Trailer und bringt ihn mit dem Eonic zu den Filialen in die Innenstadt. Das sind acht Touren am Tag. Der vordere Sattel wird bisher konventionell durch den DAF zugestellt. »Mittelfristig wollen wir mit einem weiteren Eonic auch den vorderen City-Sattel zu den Filialen brin-

gen«, kündigt Matthijs Zwart an. »Dazu planen wir noch ein eigenes Terminalfahrzeug in Tilburg, so dass sich die Fahrer der Öko-Kombis ganz auf den Pendelverkehr konzentrieren können.«

Den Anschaffungspreis für eine extralange Doppel-Kombination gibt Zwart mit rund 270.000 Euro an. Das Geld scheint gut angelegt: Für Cornelissen war die Investition eine strategische Entscheidung. »Wir konnten dadurch mit Albert Heijn einen Vertrag über mehrere Jahre und eine Umsatzgarantie verhandeln«, sagt der Geschäftsführer. Von dem neuen Logistikkonzept mit alternativen Antrieben und alternativen Lkw-Einheiten haben also alle Beteiligten etwas.

Jan Bergrath

TESTPHASE ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN

Lang-Lkw heißen in den Niederlanden »langere zwaardere vrachtauto's«, kurz LZV. Begonnen wurde der nationale Testversuch 2001 mit vier LZV, Mitte der dritten Testphase im November 2007 waren es 429 LZV von 196 Teilnehmern. Heute sind nach Angaben des Verbandes TLN mehr als 600 LZV unterwegs. Bei insgesamt rund 150.000 Lkw in den Niederlanden sind das etwas über drei Prozent. Seit Mai 2011 ist die bisherige Dauersonderegenehmigung nicht mehr erforderlich. Nach einer Änderung der

nationalen Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sollen sie jetzt nach schwedischem und finnischem Vorbild generell zugelassen werden. Zu groß sind nach Ansicht des Verkehrsministeriums die Vorteile für Wirtschaft und die Umwelt. Deswegen heißen die LZV mittlerweile offiziell Öko-Kombis. Eine stärkere Zunahme der Öko-Kombis scheitert daran, dass sie nicht grenzüberschreitend eingesetzt werden dürfen. Von den rund 89.000 niederländischen Unternehmen sind 31.000 international tätig.



Geräuscharm und ohne Partikelaustritt: Im Erdgas-Eonic erfolgt dann die Zustellung an die Läden.

Big Move

SCHWERTRANSPORT®

Der Beweis für das Können liegt im Tun!

- ✓ Gemeinsame IT/ Eigenes Frachtportal
- ✓ Standardisierte Fahrzeugflotte
- ✓ Streckengenehmigungen

www.BigMove.net

Bloedorn
GESER
GIEBEL
GUTMANN
hämmerle
Hogmann Transit

PALLMANN
inischen
Schneidmisch
SEELAND
WAGNER
Waljek