

Eco-Training

Vorausschauend fahren – nachhaltig sparen

Manfred Müller,

DB Training, Learning & Consulting,
Produktmanager Kraftverkehr,
Fulda



Neben Material, Wartung und Reparatur ist Kraftstoff ein wichtiger Kostenfaktor für Transportunternehmen. Jeder eingesparte Liter zahlt sich in der Summe aus – insbesondere vor dem Hintergrund ständig steigender Kraftstoffpreise. Bis zu 20 Prozent des Spritverbrauchs lassen sich durch wirtschaftliche Fahrweise einsparen. Wie, das können Lastkraftfahrer in Eco-Trainings von DB Training erfahren. In eintägigen Lehrgängen wird den Fahrern theoretisches und vor allem praktisches Know-how mit auf die Reise gegeben. Rechtzeitig vom Gas gehen, per Tempomat im Verkehr mitschwimmen, den Schwung über die Kuppe mitnehmen – vorausschauendes Fahren und richtiger Einsatz der vorhandenen Fahrzeugtechnik sparen Sprit, Zeit und Nerven. Zudem entlastet es die Umwelt. Denn durch geringeren Kraftstoffverbrauch und weniger Verschleiß werden auch wesentlich weniger Schadstoffe produziert. Der folgende Beitrag gibt einen Einblick in den Eco-Trainingsalltag.

Das perfekte Zusammenspiel von Mensch und Maschine steht im Mittelpunkt des Eco-Trainings. Die Trainer sensibilisieren die Kraftfahrer für die Feinheiten eines wirtschaftlichen Fahrstils. Dazu gehören unter anderem: gleichmäßiges und vorausschauendes Fahren, frühes Hochschalten und Vermeiden von hohen Drehzahlen und unnötigen Stopps. Der beste Fahrstil nutzt aber nur, wenn auch die technischen Möglichkeiten und Einstellungen des Fahrzeugs voll ausgenutzt werden. Sei es der Einsatz des Tempomats, der richtige Luftdruck oder die perfekte Spoilerstellung. In 2011 schult DB Training zusammen mit seinem Kooperationspartner EcoCargo bundesweit über 100 Fahrer von DB Schenker.

Kundennah und wirtschaftlich

Die Eco-Trainings werden in den Kundenniederlassungen vor Ort durchgeführt. Die Fahrer können so im gewohnten Umfeld auf ihren eigenen und vertrauten Kraftfahrzeugen oder auf Fahrzeugen mit neuester Technik, die vom Schulungsanbieter mitgebracht werden, lernen, sprit- und materialschonender zu fahren.

Jeder Kraftfahrer muss zuerst eine Eingangsfahrt absolvieren. Das ist eine etwa halbstündige Fahrt unter Alltagsbedingungen. Dazu muss der Fahrer in seiner gewohnten Manier etwa auf eine Autobahn auf- und wieder abfahren sowie eine Landstraßenfahrt und eine Stadtfahrt mit Ampelanlagen absolvieren. Mit an Bord sind ein Trainer und ein elektronisches Verbrauchsmessgerät. Bei der Eingangsfahrt beobachtet der Trainer lediglich den Fahrstil und nimmt keinerlei Einfluss auf den Fahrer.

Am Ende der Fahrt werden die Daten ausgelesen und als Basis für das spätere Einsparpotenzial notiert. Danach bespricht der Trainer seine Beobachtungen mit dem Fahrer und gibt ihm Tipps. Zum Beispiel, bei einer roten Ampel rechtzeitig vom Gas zu gehen, um starkes Bremsen zu vermeiden oder auf „Grün“ zu spekulieren. Oder den Beschleunigungsstreifen auf der Autobahn auch wirklich zum vollen Beschleunigen zu nutzen, um möglichst schnell auf Zielgeschwindigkeit zu kommen.

Theoretisch und praktisch

Nach der Eingangsfahrt mit anschließender persönlicher Bestandsaufnahme erfolgt ein theoretischer Teil. In diesem



erläutern die Trainer wichtige Hintergründe für wirtschaftliches Fahren. Dass zum Beispiel bei einem zu geringen Reifendruck von 0,5 bar der Kraftstoffverbrauch um zirka zwei Prozent steigt. Oder warum die richtige Einstellung des Spoilers wertvolle Liter spart. Die Teilnehmer erfahren, wieviel Kraftstoff bei richtigem Umgang mit der Klimaanlage gespart werden kann. Oder warum Leerlaufzeiten, langsames Beschleunigen, hohe Drehzahlen so unwirtschaftlich sind. Doppelte Drehzahl heißt vierfacher Verschleiß des Materials.

Eine Handvoll Tipps

Tempomat auf der Autobahn nutzen: Mit konstanter Geschwindigkeit von 85 Kilometern pro Stunde rollt man am bequemsten mit dem Verkehr. Wer schneller fährt, muss häufiger bei langsam fahrenden LKW abbremesen, um dann wieder Fahrt aufzunehmen. Das kostet mehr Sprit und Nerven.

Rechtzeitig vom Gas: Kein Gas bedeutet keinen Sprit. Deshalb ruhig 500 Meter vor der Autobahnabfahrt vom Pedal. Das Fahrzeug bremst durch den Rollwiderstand langsam ab und erreicht die ideale Abfahrtgeschwindigkeit ohne Bremseneinsatz. Im günstigsten Fall kann man weiter durch die Abfahrt „rollen“.

Motor ausschalten: Schon bei drei bis fünf Sekunden lohnt das Ausschalten des Motors. Die technischen Elemente wie Anlasser und Zündung sind bei modernen Fahrzeugen auf ständiges Ein- und Ausschalten ausgelegt und nehmen keinen Schaden.

Schwung mitnehmen: An einer Kuppe kann schon weit vor dem Scheitelpunkt das Gas weggenommen werden. Das Fahrzeug schiebt über die Kuppe und gewinnt bei der abschließenden Bergabfahrt automatisch wieder Geschwindigkeit.

Routen richtig planen: Der kürzeste Weg ist nicht immer der wirtschaftlichste. Manchmal lohnt die Umfahrung eines hügeligen Gebiets. Der Kraftstoffaufwand und Verschleiß bei ständigem bergauf und -ab ist unter Umständen wesentlich höher als bei längerer Fahrt auf gleichem Niveau.

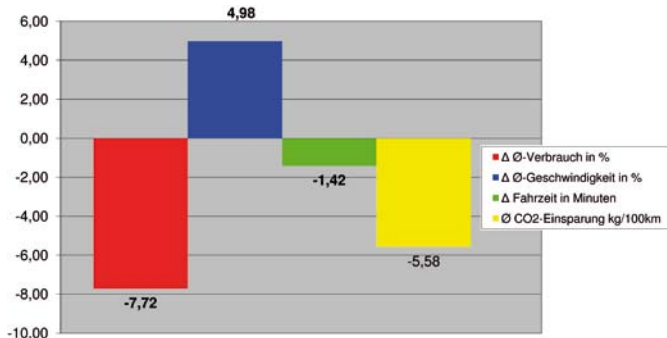
Vorher – nachher

Mit diesem geballten theoretischen Know-how an Bord startet der Kraftfahrer zu seiner zweiten Fahrt. Die gleiche Strecke, die gleichen Herausforderungen. Nur soll er bei dieser Fahrt sein Wissen einsetzen. Früher hochschalten, sich ohne Abbremsen in den Verkehr einfädeln, mit der grünen Welle schwimmen. Das Messgerät ermittelt abermals die Verbrauchswerte. Diesmal gibt der Trainer während der Fahrt Tipps.

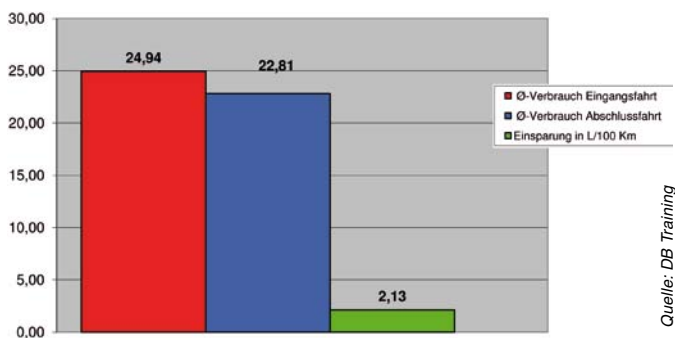
Stressfrei und schneller

Vorausschauendes Fahren ist nicht nur sprit- und nervensparender, sondern auch schneller. Die Eco-Trainings bei DB Schenker haben dies bewiesen. So konnte der Benzinverbrauch bei einem Training in Langenhagen im Schnitt um 7,72 Prozent reduziert werden. Und entgegen der Erwartungen mancher

Ergebnisübersicht Gesamtgruppe



Veränderung Durchschnittsverbrauch in L/100 Km



Fahrer war die zweite Fahrt durchschnittlich um 1,42 Minuten schneller beendet als die Eingangsfahrt.

Durchschnittlich verbrauchte jeder Fahrer – auf 100 Kilometer hochgerechnet – 2,13 Liter weniger Sprit.

Sicher von Anfang an

Auch in Punkto Sicherheit lernen die Fahrer beim Eco-Training einiges hinzu. Während die einen auf Testfahrten unterwegs sind, nehmen die anderen solange an Fahrsicherheitstrainings teil. Das Programm reicht von Sitz- und Lenkradeinstellungen über Rangierfahrten bis hin zur Notbremsung im Falle eines Bremsversagens nur mit der Handbremse. Dabei lernen die Fahrer, sicher mit Grenzbereichen umzugehen.

Fazit

Wirtschaftliches Fahren bedeutet weniger Sprit, weniger Verschleiß und weniger Schadstoffausstoß. Das Eco-Training hilft Transportunternehmen dabei, Fahrzeug- und Kraftstoffkosten nachhaltig zu senken. Fahrer lernen, vorausschauend, umweltbewusst und wirtschaftlich zu lenken – bei weniger Zeitdruck und Stress. Und die Schadstoffreduzierung bedeutet ein großes Plus für die Umwelt. Das im Lehrgang erworbene Wissen lässt sich zudem auch auf Fahrten mit dem privaten PKW anwenden. Ein weiteres Plus für eine nachhaltige Zukunft. ■



Lothar Marx/Dietmar Moßmann

DB-Fachbuch

Arbeitsverfahren für die Instandhaltung des Oberbaus

7. überarbeitete und erweiterte Auflage, September 2011, ca. 600 Seiten, Paperback, Format: 17 x 24 cm, Preis auf Anfrage
ISBN 978-3-9808002-8-0

Bei der Instandhaltung des Oberbaus sind Kenntnisse über das Zusammenwirken von Personal, Maschinen, Geräten und Material grundlegend. In übersichtlicher Weise beschreiben die Autoren die Arbeitsverfahren für den Umbau und Einbau von Gleisen und Weichen, einschließlich der Bettungsreinigung und der maschinellen Stopfarbeiten. Die Methoden der Planumsverbesserung werden ebenso behandelt wie die Inspektionen, die kleinen Instandsetzungen, die Abnahme von Oberbauleistungen und die „schotterlosen Oberbausysteme“ (Feste Fahrbahn). Ein Ausblick auf die Weiterentwicklungen von Oberbaumaschinen und Arbeitsverfahren rundet den Inhalt ab.

Bestellen Sie das Fachbuch unter:
Telefon 030/20095220, E-Mail: info@db-mb.de