Ausgabe 2021

proKanal

Das Kundenmagazin von MÜLLER

Jetzt mit **EXTRA-POSTER** im Mittelteil

- **Der FRONTLINER PRO next generation:** Keine Zeit für Lockdown!
- **Alternative Antriebe:** Wem gehört die Zukunft des LKW?
- **Individualisierung:** Des Königs neue Kleider
- **Corona:** Folgen für die Produktion

MÜLLER
THE TRUCK PEOPLE

Schon von unseren Wartungsverträgen gehört?

0800-709 85 00

Liebe Leserinnen und Leser, verehrte Geschäftsfreunde,

die Ausbreitung des Coronavirus und die dadurch entstehenden Folgen haben unsere bisherige Welt in einen Ausnahmezustand versetzt, für den es keine bewährten Lösungen oder einfachen Rezepte gibt. Uns als Produktionsunternehmen stellt die Corona-Pandemie und deren Auswirkungen vor große Herausforderungen.

Wir bewerben uns bei Ihnen um Aufträge und selbstverständlich erwarten Sie von uns, dass wir konkrete Termine für den Prozess von der Angebotserstellung bis hin zur Fahrzeugauslieferung nennen. Leider wird das aber immer schwieriger, was nicht an unserer eigenen Planung liegt. Vielmehr macht uns die Coronakrise mit aller Härte deutlich, wie groß die gegenseitige Abhängigkeit in einer globalisierten Welt tatsächlich geworden ist. Wir spüren das in unserer Branche inzwischen durch massive Probleme in der Lieferkette, die sich in akuten Lieferengpässen in den Bereichen Fahrgestelle, Elektronik, Hydraulikkomponenten, Aluminiumblechen und weiteren Komponenten äußern.

Wir sind uns bewusst, dass die derzeitige Marktsituation mit großen Lieferverzögerungen erhebliche Auswirkungen auf alle haben wird und allen Beteiligten in den nächsten Monaten viel Flexibilität und Solidarität abverlangt. Dennoch sollten wir dabei nicht vergessen, dass wir Marktpartner sind. Wir können nur einvernehmlich Lösungen erzielen. Aus unserer Sicht muss sich daher unsere gesamte Branche jetzt als Solidargemeinschaft bewähren.

Wir bei MÜLLER möchten uns trotz einer belastenden Gegenwart auch weiterhin mit der Zukunft beschäftigen. Dazu gehören interessante und innovative Produkte sowie neue Technologien. Lesen Sie daher in dieser Ausgabe einen interessanten Artikel über die Weiterentwicklung des Fahrzeugtyps FRONTLINER, bei dem wir uns Gedanken über die Fahrzeughöhe und eine bessere Nutzlast gemacht haben. Aber auch auf die stark optimierte Wasseraufbereitung sind wir sehr stolz.

Überhaupt sind wir bei MÜLLER dafür bekannt, dass wir sehr viel Wert auf die Ästhetik eines Aufbaues legen. Dabei ist unser Anspruch aber genauso, dass durch eine Innovation auch klare Vorteile für die Anwender entstehen. Wir denken, dass wir das mit dem neuen modularen Verkleidungskonzept geschafft haben. Lesen Sie darüber in dieser Ausgabe.

Das Thema „Ende des Verbrennungsmotors“ ist in aller Munde. Wir nehmen in vielen Gesprächen mit unseren Kunden wahr, dass vielerorts große Verunsicherung darüber herrscht, mit welchen Fahrgestellen in Zukunft überhaupt gearbeitet werden kann. Die Fahrgestellhersteller beschäftigen sich zwar sehr intensiv mit neuen Antriebsmöglichkeiten, jedoch sind zum momentanen Zeitpunkt noch keinerlei Signale zu vernehmen, die auch für unsere Branche in die richtige Richtung gehen. Daher haben wir versucht, in dieser Ausgabe der proKanal etwas Licht ins Dunkel zu bringen.

Die Mitarbeiter sind bekanntlich das wichtigste Kapital eines Unternehmens. Das ist bei MÜLLER nicht anders. Daher haben wir unser Personalmanagement komplett neu aufgestellt, um zukünftig professionell alle Belange der vorhandenen Belegschaft zu bearbeiten und um den Wert von MÜLLER als Arbeitgebermarke weiter zu verbessern. Lernen Sie in dieser Ausgabe unseren neuen Leiter des Personalmanagements kennen.

Wir bedanken uns für Ihr kontinuierliches Vertrauen in unser Unternehmen und wünschen Ihnen bei der Lektüre dieser Ausgabe wie immer viel Vergnügen und im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine harmonische Weihnachtszeit sowie Glück, Erfolg und vor allem Gesundheit im neuen Jahr – bleiben Sie uns gewogen und vor allem bleiben Sie zuversichtlich.

Ihre

Dr. Volkwin Müller Wolfgang G. Müller

INNOVATION: Keine Zeit für Lockdown!

Der neue FRONTLINER PRO next generation

Die letzten eineinhalb Jahre waren pandemiebedingt stark geprägt durch massive Einschränkungen vielfältigster Art in vielen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens, welche bis heute auch nicht vor der Wirtschaft halt machen (siehe dazu auch unseren Artikel zum Thema CORONA). Kurzarbeit und Teilemangel sind da nur zwei Themen, die viele Betriebe bis heute beschäftigt – einmal ganz abgesehen von den vielen bedrohten oder sogar zerstörten Existenzen.

Für MÜLLER stand jedoch von Anfang an fest: Egal, wie sich die Situation entwickeln wird – für unsere Innovationstätigkeit gibt es keinen Lock-Down, keinen Aufschub! Im Gegenteil. Das MÜLLER Innovationsteam, bestehend aus Forschung & Entwicklung, Produktion und Vertrieb, nutzte die Zeit intensiv, um den Fokus auf ausgewählte Bereiche mit Optimierungs- und Innovationspotenzial zu setzen und mit aktuellen Gesellschaftsthemen in Einklang zu bringen. Denn nach den Erfolgsschlagern wie HELICOPTER- und FRONTLINER-Ausleger oder dem legendären MU-COCKPIT ist die Zeit natürlich nicht stehen geblieben.

Die Produktanforderungen an unsere Fahrzeuge ändern sich stetig, wobei die Bedürfnisse unserer Kunden nach wie vor an oberster Stelle stehen (siehe dazu auch unseren Artikel zum Thema Elektroantriebe). Da Innovationen nicht aus dem heiteren Himmel fallen und schon einige Ideen und Konzept-Vorstudien existierten, konzentrierte sich das Innovationsteam auf die Schwerpunkte Flexibilität, Arbeitssicherheit und insbesondere auf Ressourceneffizienz, um unseren Kunden auch vor dem Hintergrund der aktuellen Klimadebatte einen echten Mehrwert zu bieten. Konkret kristallisierten sich dabei als Themen die Fahrzeug-Gesamthöhe, die Performance der Wasseraufbereitung, das Leergewicht, die Nutzlast und die Schwerpunktlage heraus – allesamt hervorragend geeignet, um in einem neuen Truck umgesetzt zu werden. Das Team nannte dieses Projekt „4L“.

Der FRONTLINER PRO next generation ist das Ergebnis dieses Projektes. Er ist ein CANALMASTER WA PROFESSIONAL neuster Generation mit FRONTLINER-Ausleger und der beste Wasseraufbereiter seiner Art, den wir je gebaut haben.

Er zeichnet sich durch eine extrem niedrige Bauhöhe, eine stark optimierte und überaus performante Wasseraufbereitung, ein reduziertes Fahrzeug-Gesamtgewicht und durch eine insgesamt erhöhte Nutzlast aus.

Wer kennt das nicht? Immer wieder gibt es Situationen, in denen beispielsweise niedrige Brücken, tiefhängender Baumbewuchs im Straßenverkehr, überstehende Gebäudeteile oder niedrige Hallentore unüberwindbare Hindernisse für Kanalreinigungsfahrzeuge im Einsatz darstellen.

Teilweise erlauben die Einsatzbedingungen vor Ort einfach kein Fahrzeug bis 4 Meter Bauhöhe. Natürlich lassen sich meistens Alternativrouten finden oder Vorgehensweisen am Einsatzort verändern. Doch das geht häufig zu Lasten der Arbeitseffizienz und damit auch der Ressourceneffizienz insgesamt. Mit dem innovativen Aufbaukonzept des neuen FRONTLINER PRO next generation ist es gelungen, dieses Einsatzlimit deutlich zu verschieben, indem die gesamte Fahrzeughöhe merklich reduziert wurde. Während bei einem vergleichbaren Fahrzeug der Vorgängergeneration eine gewisse Aufbauhöhe nicht oder – wenn überhaupt – nur mit großem Aufwand unterschritten werden konnte, liefern wir den neuen FRONTLINER PRO next generation heute je nach Ausstattung mit einer bis zu ca. 200 mm tieferen Aufbauhöhe aus.

Ein Quantensprung bei diesem Fahrzeugtyp. Denn der CANANLMASTER WA PROFESSIONAL, also der CANALMASTER mit einem Wasseraufbereitungssystem vom Typ 2, ist dadurch gekennzeichnet, rechts und links vom zylindrischen Schlammbehälter jeweils einen Wassertank für die Wasseraufbereitung bereitzustellen, wodurch größere Spülleistungen (Förderstrom) aufgrund eines größeren Vorrats wiederaufbereiteten Wassers realisiert werden können. Klassischerweise ging bei der alten Fahrzeuggeneration eine reduzierte Aufbauhöhe immer zu Lasten des Durchmessers des zylindrischen Schlammbehälters. Nicht so jedoch beim neuen FRONTLINER PRO next generation. Die Mischung aus generellem Aufbaukonzept und spezieller Aufbaukonfiguration erlauben es, sowohl eine niedrige Bauhöhe als auch einen optimal dimensionierten Schlammbehälter zu realisieren.

Durchdachtes Lichtpaket: Neben der praxistauglichen Anordnung der Rundumkennleuchten am Fahrzeug legen wir sehr viel Wert auf eine perfekte Ausleuchtung des Arbeitsumfeldes. Auch die Ausleuchtung besonderer Positionen ganz nach Kundenwunsch ist möglich. So kann z.B. der Ausleger bei Dunkelheit noch einfacher positioniert werden. Auch ein Ausleuchten des geöffneten Behälterdeckels ist denkbar, um eventuelle Reinigungsarbeiten bei Dunkelheit zu ermöglichen.

Doch wie ist das möglich? Und hier ist dem MÜLLER-Innovationsteam ein kleiner Genie-Streich gelungen, der unter anderem mit dem neuen Wasseraufbereitungssystem zu tun hat. Durch verschiedene Maßnahmen wurde erreicht, das aufbereitete Wasservolumen, welches der Hochdruckpumpe später zum Spülen wieder zugeführt wird, deutlich zu erhöhen.

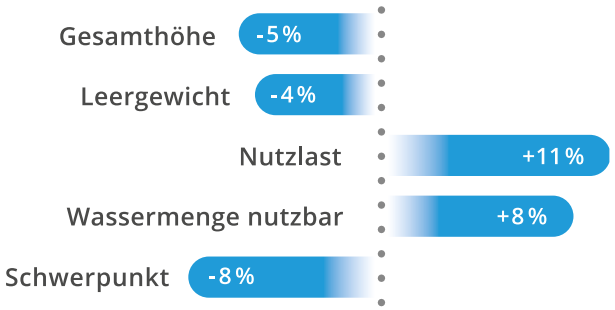
Jedoch nicht zu Lasten der Aufbereitungsqualität – ganz im Gegenteil! Diese konnte durch eine mehr als doppelt so ergiebige Sedimentation sogar stark verbessert werden. Bei deutlich erhöhter Leistung des Wasseraufbereitungssystems (mehr Spülwasser) kann ein Teil des Tankvolumens der Wasseraufbereitung zu Gunsten des Schlammbehältervolumens geopfert werden, so dass sich

eine Reduktion des Fahrzeug-Leergewichtes und damit eine Nutzlasterhöhung ergibt. Doch wer glaubt, damit insgesamt nicht mehr Wasservorrat für die Hochdruckpumpe zur Verfügung zu haben, der liegt falsch. Denn die nutzbare Wassermenge aus der Wasseraufbereitung wurde (durch Reduktion des nicht nutzbaren Teils einer Wasseraufbereitung) ebenfalls erhöht. Und das nicht nur bei Fahrzeugen mit Entleerungskolben, sondern auch bei Kippern. Bei letzteren lässt sich die Hochdruckpumpe übrigens auch bei angehobenem/gekipptem Behälter immer noch für Reinigungsarbeiten nutzen.

Und es warten noch weitere Details auf, die das Arbeiten mit dieser Maschine noch angenehmer machen. Zum Beispiel brauchen alle Kammern der Wasseraufbereitung für eventuelle Reinigungs- oder Wartungszwecke nicht begangen werden, da von außen alles über entsprechende Öffnungen gut erreichbar ist.

Die Selbstreinigung des Wasserauf–bereitungssystems wurde erhöht, so dass sich gegebenenfalls notwendige Reinigungsmaßnahmen auf ein absolutes Minimum reduzieren. Auf der linken und rechten Fahrzeugseite können jetzt noch geräumigere Werkzeug- und Geräteschränke untergebracht werden.

Key-Fakts FRONTLINER PRO next gen.*



*Angaben für eine bestimmte Fahrzeugkonfiguration und für einen bestimmten Beladungszustand.

Dadurch erhöht sich der Stauraum. Zudem verbleiben diese Schränke bei einem Kipper unten am Fahrzeug, so dass der Bediener nach dem Kippen des Behälters kein böses Wunder erlebt (siehe auch unser Artikel zum Verkleidungskonzept). Oder wie wäre es mit einem tieferen Fahrzeugschwerpunkt, der das Fahren noch angenehmer und sicherer macht?

Last but not least lässt sich der neue FRONTLINER PRO next generation mit weiteren, etablierten Optionen ergänzen, beispielsweise mit unserem unschlagbaren Beleuchtungspaket für die Arbeit in der Nacht. Wurden mit diesem Projekt die Schwerpunktthemen Flexibilität, Arbeitssicherheit und Ressourceneffizienz getroffen? Wir sind der Meinung, ja – sogar übertroffen!

Die Flexibilität wird beispielsweise durch die reduzierte Bauhöhe, aber auch die noch leistungsfähigere Wasseraufbereitung sichergestellt. Gleichzeitig ist letztere ein wesentlicher Faktor für die Erhöhung sowohl der Arbeits- als auch der Ressourceneffizienz. Und ein Fahrzeug mit reduzierter Schwerpunktlage fährt sich einfach noch sicherer im Straßenverkehr.

Wenn man bedenkt, dass trotz einer quantitativen Erhöhung der Wasseraufbereitungsleistung (Spülwassermenge) ebenso die Wasseraufbereitungsqualität deutlich gesteigert wurde und dass durch eine Volumenreduzierung der Wasseraufbereitungskammern das Leergewicht reduziert und die Nutzlast um mehr als diesen Effekt erhöht wurde – und wenn man dann noch überlegt, dass trotz Kombination aller Maßnahmen unter dem Strich sogar noch mehr nutzbares Spülwasser zur Verfügung steht, dann kann man nur sagen: Das Team hat ganze Arbeit geleistet und das Unmögliche möglich gemacht!

Wir hoffen, Sie haben Lust bekommen, noch mehr über den FRONTLINER PRO next generation zu erfahren. Freuen Sie sich auf die Details!

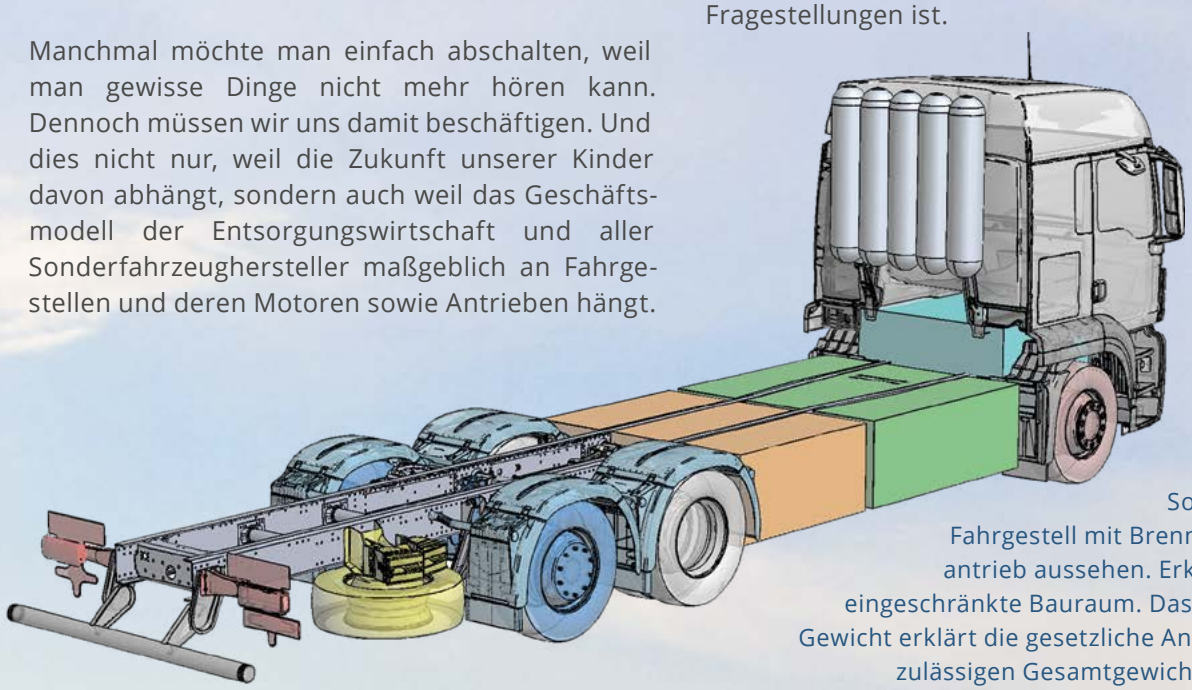
Autor: Wolfgang G. Müller
Fotos: MÜLLER Umwelttechnik

ALTERNATIVE ANTRIEBE:
Wem gehört die Zukunft des LKW?

Die Anzahl der Veröffentlichungen über die Zukunft des LKW und seiner möglichen Motoren- und Antriebsvarianten in Fachzeitschriften, Internet etc. ist kaum noch zu überschauen. Dabei schaffen immer neue Meldungen aus Politik, Gesellschaft und Wirtschaft über den anstehenden Klimawandel und wer wieviel CO2 emittiert, zunehmend Unruhe, die auch an unserer Branche nicht spurlos vorbeizieht.

Manchmal möchte man einfach abschalten, weil man gewisse Dinge nicht mehr hören kann. Dennoch müssen wir uns damit beschäftigen. Und dies nicht nur, weil die Zukunft unserer Kinder davon abhängt, sondern auch weil das Geschäftsmodell der Entsorgungswirtschaft und aller Sonderfahrzeughersteller maßgeblich an Fahrgestellen und deren Motoren sowie Antrieben hängt.

In allen Diskussionen, die die Fachwelt derzeit führt, werden vor allem zwei elektrischen Antrieben die Ablösung des Dieselmotors zugetraut: dem Batterie- und dem Wasserstoff-Antrieb. Die weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller rechnen mit einer Transformation Europas hin zur Elektro- und Wasserstoffwirtschaft, weswegen gerade auch die Frage nach dem Antrieb eines Kanalfahrzeuges für unsere Branche eine der wichtigsten Fragestellungen ist.



So könnte ein Fahrgestell mit Brennstoffzellenantrieb aussehen. Erkennbar der eingeschränkte Bauraum. Das zusätzliche Gewicht erklärt die gesetzliche Anhebung des zulässigen Gesamtgewichtes um 10%.

Der Anteil des Verkehrs- und Transportsektors an den CO2-Emmissionen ist immens. Alleine in der EU beträgt der Anteil ca. 25% an den Gesamt-CO2-Emmissionen. Davon beträgt der Anteil der Nutzfahrzeuge zwischen 25 und 30%, Tendenz immer noch steigend. Daher ist nach derzeitigen politischen Beschlüssen davon auszugehen, dass der Diesel-LKW nach mehr als einem Jahrhundert Dominanz aus unserem Straßenbild und am Kanal verschwinden wird.

Die Wirkungsgrade der verschiedenen Antriebssysteme variieren teilweise deutlich. VW formuliert das sehr anschaulich sinngemäß wie folgt: Ein Golf Diesel verbraucht sechs Liter auf 100 Kilometern. Dies entspricht einem Energieverbrauch von 60 Kilowattstunden. Damit kommt man mit einem E-Golf 400 Kilometer weit. Das zeigt, dass mit dem Verbrenner und dem elektrischen Antrieb grundsätzlich zwei vollkommen unterschiedliche Antriebssysteme zur Verfügung stehen, von denen eines die drei- bis vierfache Energie verbraucht. Vor diesem Hintergrund macht ein elektrischer Antrieb daher ganz klar Sinn.

Allerdings verfügen wir beim guten alten Verbrenner über einen Kraftstofftank, der uns das Fahren über eine längere Strecke sowie das störungsfreie Arbeiten mit der selbstfahrenden Arbeitsmaschine „Kanalfahrzeug“ ermöglicht. Beim elektrischen Antrieb jedoch bleibt die Frage nach dem Energiespeicher offen und wird weiterhin intensiv diskutiert.

Experten halten die Batterie nach heutigem Stand für die technisch ausgereifteste Lösung. Insbesondere bei den wichtigen Herausforderungen bezüglich Reichweite und Ladezeit wurden in den letzten Jahren deutliche Fortschritte erzielt. Reale Reichweiten von bis zu 500 Kilometern und mehr und Ladezeiten von 20 bis 30 Minuten für 80 Prozent Batteriekapazität unter Verwendung von Superchargern sind möglich. Unbeantwortet im Bereich von Sondernutzfahrzeugen bleiben aufgrund kaum vorliegender Erfahrungen Fragen nach wiederholtem Abruf von Maximalleistung, Thermomanagement, Gewicht, Verfügbarkeit von Platz am Aufbau etc. Für jede selbstfahrende Arbeitsmaschine sind das enorm wichtige Kriterien.

Trotzdem müssen das beim Elektroantrieb langfristig nicht unbedingt K.-o.-Kriterien sein. Jedoch wird es sicher noch einige Jahre dauern, bis sich Fahrgestellhersteller auch mit derartigen Fragen von Nischenbranchen wie der Kommunalbranche beschäftigen werden.

Die größte momentan identifizierbare Herausforderung wird neben der Unklarheit über Kosten, wirtschaftlichen Betrieb und den Anwendungsmöglichkeiten zukünftiger Fahrzeuge besonders die nicht ausreichende Infrastruktur sein. Und dies sowohl am überörtlichen Straßennetz, insbesondere den Autobahnen, als auch im städtischen Bereich. Wenn man bedenkt, dass es in den großen Städten vielfach extrem schwierig ist, überhaupt einen Parkplatz zu finden, stellt sich die Frage, wie eine funktionierende Ladeinfrastruktur aussehen kann und wie oft Anwendern beim Betrieb von Kanalfahrzeugen eine Arbeitsunterbrechung zwecks Ladung zugemutet werden wird. Des Weiteren stellt sich die Frage, wie die Ladeinfrastruktur finanziert werden soll.

Eine technisch interessante Alternative zur Batterie als Speicher ist die „On-board“- Erzeugung von Strom aus Wasserstoff mittels Brennstoffzelle. CO2-neutral wird diese Variante, wenn aus regenerativem Strom mittels Elektrolyse Wasserstoff erzeugt wird.

Bitte lesen sie weiter auf Seite 12

READY FOR YOUR ADVENTURE!

Der neue FRONTLINER PRO next generation

MÜLLER
THE TRUCK PEOPLE
MÜLLER

Fortsetzung von Seite 9

Experten stellen hier allerdings einen Effizienzverlust von Faktor zwei fest. Der Systemwirkungsgrad eines Brennstoffzellenantriebes liegt heute bei unter 40 Prozent. Große Hemmnisse stellen neben der Frage nach der Robustheit der Brennstoffzelle auch die noch enorm hohen Produktionskosten dar, die eine serientaugliche Einführung solcher Systeme bei speziellen Nutzfahrzeugen enorm erschweren. Darüber hinaus werden an Aufbauten von Kommunalfahrzeugen noch technische Anpassungen erfolgen müssen, für die bisher kaum bezifferbare Erfahrungen vorliegen. Hier wird sicher mit enormen Kostensteigerungen zu rechnen sein.

Ein zur Zeit am Markt erhältliches, wasserstoffbetriebenes Müllfahrzeug aus Deutschland wird im Moment zum vierfachen Preis eines vergleichbaren, konventionellen Müllfahrzeuges des gleichen Herstellers angeboten. Es dürfte somit klar sein, dass jeder Entsorger das Wort „Wirtschaftlichkeit eines Entsorgungsfahrzeuges“ ganz neu definieren muss.

Es scheint jedenfalls absehbar zu sein, dass deutliche Preissteigerungen bei herkömmlichen Entsorgungsdienstleistungen die Folge sein werden. Die größte Hürde dürfte allerdings sein, dass für den Einsatz von speziellen Nutzfahrzeugen mittels Wasserstoff eine komplett neue Infrastruktur aufgebaut werden muss.

In Deutschland gibt es aktuell noch ca. 14.000 konventionelle Tankstellen und derzeit rund 60 öffentlich zugängliche H2-Tankstellen. Die Kosten für den Bau einer Wasserstofftankstelle hängen sehr stark von der Kapazität ab und gehen pro Tankstelle in die Millionen.

Einige namhafte Hersteller geben im LKW-Verkehr und gerade auch im Transport Langstreckenverkehr neben dem E-LKW und dem Wasserstoff-LKW noch einer weiteren Möglichkeit eine Chance. Bei dieser sogenannten dritten Variante, den synthetischen Kraftstoffen, ist der Energieaufwand zur Herstellung zwar relativ hoch. Allerdings leisten auch synthetische Kraftstoffe einen guten Beitrag zum Klimaschutz, da sie nahezu emissionsfrei sind.

Der Bestandsfuhrpark beläuft sich auf weltweit drei Millionen Nutzfahrzeuge. Sie werden nicht bis 2030/2040 verschwunden sein. Synthetische Kraftstoffe können hier der Schlüssel sein, um die Bestandsfahrzeuge nachhaltig zu betreiben. Die obigen Ausführungen machen deutlich, dass die Bewältigung der Antriebswende für unsere Branche eine sehr große Herausforderung werden wird. Allerdings führt uns Corona und auch die daraus resultierenden Folgen für die Lieferketten gerade überaus deutlich vor, dass die Antriebswende nicht die Einzige sein wird, weswegen wir für Technologieoffenheit werben.

Was sich durchsetzt, wird der Markt entscheiden, nicht die Politik. Doch kein alternativer Antrieb kommt ohne eine entsprechende Tank- und Ladeinfrastruktur aus. Deutschland muss hier erhebliche Anstrengungen unternehmen, um die Netze auszubauen. Niemand in der weltweit viel beachteten, deutschen Entsorgungswirtschaft möchte, dass sich Negativbeispiele wie z.B. der Berliner Flughafen BER flächendeckend in Deutschland wiederholen und etablierte, funktionierende und vor allem Steuern zahlende Wirtschaftsbereiche gefährdet oder sogar in ihrer Existenz bedroht werden.

Autor: Dr. Volkwin Müller

Fotos: MÜLLER Umwelttechnik, Free-Photos (Pixabay)

INDIVIDUALISIERUNG:
Des Königs neue Kleider!

MÜLLER hatte sich zum Ziel gesetzt, ein neues modulares Verkleidungskonzept für innovative Fahrzeugaufbauten zu entwickeln. Neben einem wiedererkennbaren Design und viel Stauraum sollte die neue Verkleidung nicht nur geeignete große Werbeflächen bieten, sondern vor allem auch eine ästhetische und geschlossene Fahrzeugsilhouette mit höchster Funktionalität und möglichst geringem Gewicht.

Selbstverständlich sollte es sich um einen modularen Aufbau mit guter Zugänglichkeit zu allen relevanten Komponenten handeln, der leicht zu reinigen ist und auch Lärmemissionen deutlich reduzieren sollte. Allesamt also richtig anspruchsvolle Eckpunkte zur Konstruktionsvorgabe für das neue Verkleidungskonzept an das MÜLLER Konstruktionsteam.

Zudem sollten einige vorhandene Designelemente erhalten bleiben, um den Wiedererkennungswert eines MÜLLER-Aufbaus zu erhalten.

Das jetzt vorliegende Ergebnis ist ein funktionales Vollverkleidungskonzept, welches optional ab sofort für nahezu alle Aufbautypen von MÜLLER verfügbar ist. Für eine optimale Nutzung der fahrgestellseitig meist spärlichen Platzverhältnisse unterhalb des Fahrzeugrahmens, werden Fächer mit den unterschiedlichsten Ausführungsoptionen angeboten.

Ob als Schubladenauszug z.B. für Handschuhe, Feuerlöscher, Werkzeug oder auch als Stauplatz für Warnpylonen, Schubfächer, Handwaschvorrichtungen und Hygieneports sowie Düsenhalterungen – die Stauräume in den Geräteschränken lassen keinen Kundenwunsch offen.

Der Aufbau lässt sich aufgrund der Vollverkleidung schnell und einfach reinigen und ist auch für LKW-Waschanlagen geeignet. Für Wartungs- und Reparaturzwecke sind großzügige Klappen und Türen vorgesehen. Gasdruckdämpfersysteme sorgen für eine kraftunterstütze Öffnung, ohne zusätzlich notwendige Abstützungen geöffneter Klappen.

Großzügige Seitenklappen ermöglichen eine geschlossene Fahrzeugsilhouette und sind gleichzeitig als Ladungssicherung z.B. für Schlauchkisten hinter der Verkleidung vorgesehen. Aufwändige Zusatzsicherungen für die Ladung gehören damit der Vergangenheit an.

Der geschlossene Seitenanfahrschutz ist selbstverständlich auch als solcher vom TÜV zugelassen. Notwendige Lüftungsauslässe gegen Stauhitze fügen sich optimal in das Erscheinungsbild ein. Für die Winterpakete sind betroffene Aggregate komplett verkleidet.

Wartungs- und Reparaturarbeiten können mittels durchdachter, schnell demontierbarer oder klappbarer Zugangsmöglichkeiten schnell erledigt werden. Bei den MÜLLER-Wasseraufbereitern sind zudem, trotz Vollverkleidung, im Winterpaket die Hydrozyklone von außen über eine Plexiglasscheibe einsehbar, sodass der Wasserstrom über die Zyklone jederzeit kontrolliert werden kann.

Für die Arbeitskleidung der Bediener ist ein beheizbarer Kleiderschrank vorgesehen. Verschmutzte Kleidung braucht also nicht mehr in der Fahrerkabine verstaut zu werden. Neben der Vollverkleidung lässt auch das zugehörige und optional zusammenstellbare Lichtkonzept keine Wünsche

offen. LED-Lichtleisten sorgen seitlich entlang der gesamten Fahrzeuglänge für eine tageslichtähnliche Ausleuchtung der Arbeitsstelle.

In den Stauräumen können LED-Leuchten integriert werden, eine automatische Lichtsteuerung beim Öffnen und Schließen der Klappen und Türen ist ebenfalls erhältlich. Sämtliche Beleuchtungssysteme können bedienerindividuell über das MU-Cockpit vorgewählt und konfiguriert werden.

Die gesamte Vollverkleidung besteht aus gewichtsoptimierten Aluminiumprofilen, die mit Trussdesign-Komponenten stabilisiert werden. Die Aluminiumbeplankung wird ohne Schrauben montiert, sodass eine glatte Oberfläche für eine großzügige Werbung zur Verfügung steht. Lärmquellen am Aufbau können sehr gut abgeschirmt werden, spezielle Dämmmaterialien in den Klappen und Türen sorgen für eine erhebliche Reduzierung der Lärmemissionen.

Lassen Sie sich gerne über die Möglichkeiten an Ihrem zukünftigen MÜLLER-Fahrzeug beraten! Das neue MÜLLER Verkleidungskonzept – ästhetische Funktionalität!

Autor: Jens Elkenkamp
Fotos: MÜLLER Umwelttechnik

CORONA:
Materialmangel trifft den Sonderfahrzeugbau

Der Sonderfahrzeugbau in Deutschland hat mit den Folgen der Pandemie zu kämpfen. Zwar ist die Auftragslage gut, dennoch bremst ein nie dagewesener Materialmangel die Produktion.

Am frühen Morgen stimmen sich Thomas Nutt und Kevin Mönks nochmals mit Produktionsleiter Jens Elkenkamp ab. Der stellvertretende Produktionsleiter Thomas Nutt und der Meister im Fahrzeugbau, Kevin Mönks, sprechen jeweils den anstehenden Arbeitstag durch. *„Vor Corona hatten wir eine monatliche Produktionsplanung und eine wöchentliche Feinplanung. Heute müssen wir täglich immer noch einmal alles nachjustieren“*, erklärt Dipl.-Ing. Jens Elkenkamp. *„Der Grund dafür ist ein enormer Materialmangel. Das stört die normalen Betriebsabläufe massiv. Wir können jetzt nur das an Aufträgen umsetzen, was gerade am Lager ist. Das hat enorme Auswirkungen auf den Umsatz. So etwas hatten wir noch nie“*.

MÜLLER verfügt zurzeit über einen hervorragenden Auftragsbestand. Die Aufträge waren vor Corona schon zahlreich und haben während der Krise massiv angezogen. Allerdings kann das Auftragsvolumen zurzeit wegen des Materialmangels nur eingeschränkt abgearbeitet werden. Dadurch haben sich die Lieferzeiten deutlich verlängert.

Laut einer DIHK-Umfrage klagen Unternehmen aller Branchen und Größenklassen über Preisanstiege und Lieferproblemen bei Vorprodukten und Waren. Zu spüren sind diese Engpässe bei MÜLLER insbesondere bei Fahrgestellen, Elektronikkomponenten, Hydraulikkomponenten sowie Stahl und auch Aluminium.

Als Folge der Lieferengpässe hat MÜLLER u.a. mit höheren Einkaufspreisen für Produkte und Dienstleistungen zu kämpfen, die man bei vorhandenen Aufträgen nicht mehr weitergeben kann. Die Verzögerungen in der Lieferkette sowie die steigenden Materialpreise führen somit nicht nur zu Lieferschwierigkeiten, sondern auch zu erheblichen Unsicherheiten in der Kalkulation. Allgemeine Gründe für den Materialmangel in der Kommunalfahrzeugbranche sind neben einer gestiegenen Nachfrage zu geringe Produktionskapazitäten von Vorlieferanten sowie ein dortiger Materialmangel, der Auslieferungen bei Vorlieferanten verhindert. Hinzu kommen Logistikprobleme im Transportbereich, Containermangel, fehlende Frachtkapazitäten bei Schiffen, Straßen und Schienen. Auch die jüngste Teilschließung des chinesischen Hafens Ningbo trifft die deutsche Wirtschaft in einer Zeit, in der sie ohnehin schon erhebliche Lieferschwierigkeiten bewältigen muss.

Zusätzliche Anforderungen schafft die Politik durch festgelegte Klimaziele. Politische und gesetzliche Vorgaben aufgrund der Klimaziele stellen alle Hersteller im Sonderfahrzeugbau vor zusätzliche Herausforderungen. Hier sollte die Politik differenzieren und bereit für technologieoffene Konzepte sein. Dabei muss unter allen Umständen vermieden werden, dass im Zuge neuer Abgasrichtlinien Kollateralschäden durch ein allgemeines Verbot von Verbrennermotoren in Kauf genommen werden. Der Dieselmotor für Kanalfahrzeuge, betrieben mit e-fuels, also synthetischen Kraftstoffen, ist ein umweltschonendes Modell, das sich bewähren kann.

Andere alternative Antriebskonzepte, die ein konventionelles Kanalfahrzeug bisher vor nahezu unlösbare Energiefragen stellen, erfordern eine Infrastruktur, die in den meisten Anwendungsbereichen von Entsorgern zur Zeit kaum realisierbar sind. In der gesamten Kommunalfahrzeugbranche können Unternehmen wie MÜLLER den bestehenden Auftragsbestand nur eingeschränkt abarbeiten. Die Lieferzeiten werden sich daher durch externe Störfaktoren zunächst weiter verlängern.

Ein Materialmangel bei massiv anziehender Konjunktur ist nichts Ungewöhnliches. Allerdings ist ein derartiger Mangel an Material und Vorprodukten wie zurzeit bei sehr guter Auftragslage bisher in diesem Ausmaß noch nie dagewesen. Die große Frage wird sein, wie lange dieser Zustand anhalten wird. Experten rechnen damit, dass spürbare Besserungen erst im zweiten Halbjahr 2022, teilweise erst in 2023 zu erwarten sind.

Bis dahin kann man nur an alle beteiligten Marktteilnehmer appellieren, gegenseitiges Verständnis füreinander zu entwickeln und sich zumindest branchenweit solidarisch zeigen.

Autor: Dr. Volkwin Müller
Fotos: MÜLLER Umwelttechnik, Kathrin Biller, Bielefeld

NACHGEFRAGT: Ludwig Klotzkowski, neuer Leiter Personalmanagement

Wie kam es zum dualen Studium bei MÜLLER?

Da half der Zufall ein wenig mit. Nach einem Praktikum fragte mich Dr. Volkwin Müller, ob ich nicht eine Ausbildung bei MÜLLER beginnen möchte. Ich fragte sofort, ob auch ein duales Studium möglich sei – und das war es zu meinem Glück. Wenig später überbrachte mir dann sogar Wolfgang Müller sen. persönlich den Ausbildungsvertrag.

Warum Personalmanagement?

Weltwirtschaft und die Entwicklung von Unternehmen haben mich sehr interessiert. Für mich war schnell klar, dass ich BWL studieren will. Dass ich mich für Personalmanagement entscheiden würde, stand für mich im 3. Semester fest. Ich fand das Modul „Personalmanagement“ sehr interessant und habe dann auch diesen Schwerpunkt sowohl im Bachelor als auch im Master gewählt.

Generell mag ich das Zusammenarbeiten mit Menschen und finde es interessant, wie unterschiedlich jeder ist. Mir gefällt auch, wie mit gutem Personalmanagement z.B. das Betriebsklima, die Motivation und Produktivität der Mitarbeiter oder das Branding des Unternehmens verbessert werden kann.

Was möchten Sie in der Personalabteilung zukünftig verändern?

In der Personalabteilung möchte ich in Zukunft gerne papierlos arbeiten, indem ich erstens die digitale Personalakte einführe und mit Hilfe eines Personalmanagement-Tools die meisten Prozesse ebenfalls digitalisiere.

Zweitens finde ich das Employer-Branding sehr wichtig. Als Arbeitgeber ist es heute schwieriger als je zuvor Mitarbeiter für sich zu gewinnen und zu halten. Ich möchte durch das Einführen von verschieden Benefits MÜLLER noch attraktiver machen. Hierbei ist es auch immer wichtig auf die Mitarbeiter zu hören. So ist es mein Ziel, Firmenfahrräder (JobRad) bei uns einzuführen, da viele Mitarbeiter das gerne möchten.

Drittens halte ich die Weiterbildung von Mitarbeitern für sehr wichtig. Auf Basis einer Kompentenzmatrix will ich diese sinnvoll und effizient gestalten.

Welche Rolle spielt das Alter?

Mit 24 Jahren fehlt mir als Abteilungsleiter natürlich Erfahrung. Trotzdem bin ich guter Dinge. Denn ich habe ein gutes Team um mich herum, dass mich bei meiner neuen Aufgabe unterstützt. Ich kann den Mitarbeitern in der Personalabteilung blind vertrauen – und sowohl die Geschäftsführung als auch die anderen Abteilungsleiter unterstützen mich bei meiner Aufgabe. Ihre Erfahrungswerte geben sie gerne an mich weiter, damit ich meinen Job als Personalleiter noch besser machen kann.

Was sind ihre persönlichen Ziele für die Zukunft?

Ich möchte die Personalabteilung bei MÜLLER führen und modernisieren. Nach Abschluss des Masters kann ich mich jetzt endlich 100%ig darauf konzentrieren. Für mich ist das auch mehr als nur ein Job, weil ich die Menschen und das Unternehmen echt mag und ich mich damit identifiziere. Zusätzlich möchte ich mich persönlich stets weiterentwickeln und freue mich daher sehr auf meine neue Aufgabe.

MÜLLER
THE TRUCK PEOPLE

Und...? Was ist jetzt mit Ihrem Wartungsvertrag?

0800-709 85 00

Impressum:

Herausgeber:
MÜLLER Umwelttechnik GmbH & Co. KG
Julius-Müller-Str. 3,
DE-32816 Schieder-Schwalenberg
tel +49 (0) 5284 709 221
mail info@mueller-umwelt.de
web www.mueller-umwelt.de

Redaktion:
Dr. Volkwin Müller, Wolfgang G. Müller
Fotos: Wolfgang Müller, Kathrin Biller | Bielefeld
Meike Lothmann (Foto Rückseite)
Free-Photos (Pixabay)
Gestaltung: Postert Kommunikation | Bielefeld

Datenschutz-Hinweis:
Der Schutz ihrer Daten ist uns wichtig. Weitere Infos hierzu finden Sie unter:
www.mueller-umwelt/datenschutz-pflichtinformation.html

Frohe Weihnachten

„Die größten Ereignisse,
das sind nicht unsere lautesten,
sondern unsere stillsten Stunden.“

Wir bedanken uns für die angenehme Zusammenarbeit und für Ihr Vertrauen und wünschen Ihnen eine harmonische Weihnachtszeit sowie Glück, Erfolg und vor allem Gesundheit im neuen Jahr.

Ihr MÜLLER-Team

MÜLLER
THE TRUCK PEOPLE

MÜLLER Umwelttechnik GmbH & Co. KG
Julius-Müller-Straße 3
D-32816 Schieder-Schwalenberg

tel +49 (0) 52 84 / 7 09 - 0
mail info@mueller-umwelt.de
web www.mueller-umwelt.de