



trans aktuell-Symposium Elektromobilität

Unter Kostendruck

Kommt eine Maut für Landes- und Kommunalstraßen? Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann setzt auf eine Umsetzung der Pläne ab 2027.

Das besondere Bild

Automatisches Auf- und Absatteln

Safe20: Das Forschungsprojekt stellt Prototypen für autonom arbeitende Fahrzeuge für den Hofumschlag vor.

Kommentar

Weiterer Kostenfaktor

Eine Landesmaut für Baden-Württemberg? Spediteure im Ländle setzen auf Abwahl, sagt Chefredakteurin Ilona Jüngst.

Hintergrund Symposium

Disposition der Zukunft

Effizientes Transportmanagement trotz Volatilität: Antworten bietet das trans aktuell-Symposium bei BTK am 25. April.

Hintergrund

Klimaneutral heißt nicht billiger

Kritiker von E-Fuels stellen die Herstellungskosten und die Verfügbarkeit für den Lkw-Verkehr in Frage.

Politik und Wirtschaft

Entlastung für die Unternehmen

Die Autobahn GmbH hat ein bundesweites Projekt für den eBeifahrer im Großraum- und Schwertransport gestartet. Die digitalen Fahrtassistenzen erleichtern die Arbeit und sparen Personalkosten.



Schwerpunkt Elektromobilität

Mehr als 100 Teilnehmer beim trans aktuell-Symposium

E-Lkw laden auf dem Betriebsgelände ist zuverlässig und vergleichsweise günstig – das ist eines der Ergebnisse des trans aktuell-Symposiums bei der Rüdinger Spedition in Krautheim.

Bitte groß denken

Das trans aktuell-Symposium benennt auch die Anforderungen an Stromnetz, Ladeinfrastruktur und Parkplätze. Wichtig sind eine zukunftsfähige Planung sowie Skalierbarkeit.



Spedition und Logistik

Nachhaltigkeitspioniere gesucht

Bewerbungsstart für den Nachhaltigkeitspreis Eco Performance Award 2024. Unterstützung kommt von sechs Verbänden und weiteren Branchenunternehmen; eine Kategorie ist neu.

Eurotransport VIP-Club bei Iveco in Ulm

Rund 30 mittelständische Unternehmer gehören dem VIP-Club an. Bei einem persönlichen Treffen diskutierten sie die Elektrifizierung der Flotte und erhielten exklusive Einblicke.



Schwerpunkt Letzte Meile

Schritte zu mehr Nachhaltigkeit

DPD Deutschland plant bis 2030 eine Emissionsreduktion von 43 Prozent. Gerd Seber, Group Manager City Logistics and Sustainability bei dem KEP-Dienstleister, berichtet über die Maßnahmen.



Schwerpunkt Reifen

Zu 100 Prozent recycelbar

Der japanische Hersteller Sumitomo vertreibt in Europa Lkw-Reifen der Marke Falken. Zu seinen Entwicklungsschwerpunkten gehört die Forschung mit nachwachsenden Rohstoffen.

Hohe Reichweite und wenig CO₂

Reifenhersteller optimieren die Pneus mit Blick auf mehr Abrieb bei E-Fahrzeugen. Continental und Michelin setzen auf zahlreiche Neuerungen.

Sicherheitskampagne

Gefahrenabwehr für die Umwelt

Bei Umweltgefahren nach Transportunfällen arbeiten die Experten von Kravag Umweltschutz und Sicherheitstechnik (KUSS) und die Havariekommision von Dekra Claims Service Hand in Hand.



Fahrzeug und Technik

H2-Gesamtpaket für alle

Paul Nutzfahrzeuge bietet mit dem PH2P einen Wasserstoff-Lkw mit Mercedes Atego 4x2-Chassis bis 500 Kilometer Reichweite und mit Pay-per-Use-Miete an.

Knallroter Sympathieträger

Viel Lob von den Fahrern – auch deswegen sind bei Ansorge Logistik inzwischen sieben Ford F-Max Teil der Flotte. Der Geschäftsführung gefallen auch Verbrauch und Preis.

Vom Transporter bis zum 44-Tonner

Mit den E-Tech-Modellen der Baureihen T und C komplettiert Renault Trucks seine Elektro-Familie und bietet einen 360-Grad-Ansatz für den Umstieg auf den E-Antrieb.

Neustart in Steyr

Volta hofft nach der Insolvenz auf Fortführung der Produktion noch in diesem Jahr. Im Hintergrund des Herstellers steht inzwischen der Hedgefonds Luxor Capital.

trans aktuell VORTEILSWELT

Exklusiv für unsere Leser

Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Verkaufen, Kaufen, Suchen rund ums Nutzfahrzeug

trans aktuell MARKT

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

Annahme für gewerbliche Anzeigen: Telefon 07 11/7 84 98-94, norbert.blucke@etm.de

Fotos: Volker Dührkopp/Dekra, DPD, Julian Hoffmann, Thomas Küppers, Matthias Rathmann, Seifert Logistics/EPA, Sumitomo Rubber Europe

Unter Kostendruck

Winfried Hermann hält an Landesmaut fest – Praktiker wehren sich gegen neue Belastung – Branchendiskussion beim trans aktuell-Symposium Betriebshof und E-Mobilität



Beim trans aktuell-Symposium „Betriebshof und E-Mobilität: So planen Sie für die Zukunft“ machte sich Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen) weiter für eine Lkw-Maut für Landes- und Kommunalstraßen stark.

„Wir haben Straßen, die passen nicht zu den Lkw“, sagte Hermann bei seiner Keynote. Zu offensichtlich sei die Infrastruktur sanierungsbedürftig und insbesondere das Brückenproblem massiv.

Finanzierungswelle für Infrastruktur

Daher müsse es eine Finanzierungswelle für die Infrastruktur geben, sagte der Landesverkehrsminister, der damit an der Idee einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen festhält. Pro Jahr könnten demnach etwa 250 Millionen Euro eingenommen werden, wenn das System des Bundes übertragen würde. Diese Summe könnte man zwischen Kommunen und Land aufteilen, um die Sanierungskosten zumindest teilweise zu decken. Auf 300 Millionen Euro schätzt Hermann allein den Bedarf an Sanierungsmitteln für die Landesstraßen pro Jahr. „120 Millionen Euro könnten da schon helfen“. Allerdings rechnet der Verkehrsminister inzwischen frühestens mit einer Realisierung 2027, also erst in der nächsten Legislaturperiode. Wie bei der Bundesmaut auch, plädierte der Grünen-Politiker dafür, dass auch die Landesmaut perspektivisch für den Transformationsprozess im Verkehr – sprich für eine Verkehrswende – eingesetzt würde. Die marode Schieneninfrastruktur benötige mindestens ein 20-jähriges Sanierungsprogramm.

Straßengüterverkehr trägt Hauptlast

Auch wenn er „als Grüner gerne mehr Bahn hätte“, sei die als Alternative aktuell im Vergleich zum Straßengüterverkehr aber noch beschränkt unterwegs, sagte Hermann in seiner Keynote bei der Veranstaltung. Der Straßengüterverkehr sei hingegen Hauptlastträger des Güterverkehrs, der jetzt klimaneutral werden müsse, neben der Vermeidung und der Verlagerung auch durch die Antriebswende.

Ziel der baden-württembergischen Landesregierung ist es, bis zum Jahr 2030 die Emissionen im Verkehrssektor um mindestens 55 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren und jede zweite Tonne klimaneutral zu fahren. Mittelfristig hält Hermann den Batterieelektrischen Antrieb am geeignetsten, um die Emissionen zu senken. Aktuell seien etwa 6.300 batterieelektrische Lkw in Baden-Württemberg zugelassen – ein kleiner Anteil gemessen an den Diesel-Lkw.



Einen Ersatz für die beendete KsNI-Förderung für die Fahrzeuge können auch die Länder aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel nicht bieten, sagte Hermann. Künftige Förderungen des Landes würden sich aber auf die Infrastruktur für das Laden der E-Lkw, unter anderem Depotladen, konzentrieren, und sollen noch in diesem Jahr starten.

Diskussionsrunde (von links) mit dem Verkehrsminister Winfried Hermann, Matthias Rathmann (VSL), Spediteur Roland Rüdinger, Christian Zimmermann (Mercedes-Benz Trucks Deutschland), Simon Brunner (Denkinger Internationale Spedition) und Andrea Marongiu (VSL).

Maut kein durchlaufender Posten

Realitätscheck in der anschließenden Diskussionsrunde: Andrea Marongiu, Geschäftsführer des Verbands Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg, machte klar, dass das Thema Nachhaltigkeit und Antriebswende sehr präsent in der Branche sei, aufgrund der aktuellen Situation aber der Kostendruck ganz oben auf der Prioritätenliste stehe. „Bei unseren Mitgliedern ist die Stimmung aktuell nicht gut, es ist daher nicht der richtige Zeitpunkt, eine Landesmaut in Baden-Württemberg zu planen.“ Hermanns Replik: Nur wer sich an der Transformation im Güterverkehr nicht beteilige, müsse einen vermehrten Kostendruck fürchten. Marongiu warnte davor, von Seiten der Politik die Mautunternehmen zu betrachten: „Für die Mauterhöhung im Dezember mussten sich die Unternehmer in sehr heftige Diskussionen begeben, und aktuell verhandeln viele Verlagerer wieder ein Zurück zur alten Kostenstruktur“. Laut Marongiu benehme sich die Politik beim Klimaschutz wie ein Schiedsrichter, der zudem auf dem Platz auch Tore schießen wolle.

Netzanschluss als Hürde

Dass es gar nicht so einfach ist, aus der Elektromobilität ein Geschäftsmodell zu machen, machten die Praktiker in der Runde klar: Laut Roland Rüdiger, Geschäftsführer der Rüdinger Spedition aus Krautheim, ist ohne Förderung nicht nur der deutliche Mehrpreis der BEV-Fahrzeuge eine Herausforderung, sondern auch das Thema Stromkosten und Netzanschluss. „Die Erwartungshaltung der Politik ist sehr hoch, was uns unser Netzbetreiber aber sehr, sehr überschaubar“, sagte der Spediteur.

Auch Simon Brunner, Geschäftsführer der Denkinger Internationale Spedition aus Ehingen, ist bereits in die Elektromobilität eingestiegen, maßgeblich auch mithilfe der KsNI-Förderung: diverse BEV-Fahrzeuge und eine PV-Anlage sind im Einsatz, fünf eActros werden noch ausgeliefert. „Wir werden mit der Nachhaltigkeit weitermachen, mit noch ein bis zwei Fahrzeugen pro Jahr. Bei zehn wird aber unsere Grenze sein. Wir können aufgrund der Herausforderung Ladeinfrastruktur nicht weiter investieren“, sagte Brunner. Die Branche, so der Spediteur, zeige sich angesichts des Liquiditätsabflusses durch Steuern und Abgaben sehr skeptisch über das künftige Wirtschaftswachstum.

Antriebswende ausgebremst

Diesen Trend in der Branche sieht auch Christian Zimmermann, Koordinator eMobility Consulting bei Mercedes-Benz Trucks Deutschland. „Es geht weiter beim Ausbau, aber mit geringerer Schlagzahl. Ein Großteil der Kunden setzt in Planungssicherheit fehlt“. Zimmermann plädierte daher in Richtung Politik, sich dringend der Herausforderung Netzausbau und -anschluss zu widmen.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Thomas Küppers, Matthias Rathmann

250 Millionen

EURO KÖNNTE
BADEN-WÜRT-
TEMBERG
LAUT VER-
KEHRSMINIS-
TER WINFRIED
HERMANN
JÄHRLICH
DURCH EINE
LKW-MAUT
AUF LANDES-
UND KOMMU-
NALSTRASSEN
EINNEHMEN

[zum Kommentar hier](#)

[mehr zum Symposium](#)



STARTSEITE

Autonomes Rangieren



Foto: Ilona Jüngst

Abschluss des Forschungsprojektes Safe20: Ein Konsortium aus acht Unternehmen hat seit 2020 an einem Konzept für einen autonomen Hofumschlag mit mindestens 20 km/h gearbeitet. Bei Dachser in Langenau wurden die Fahrzeuge vorgestellt – noch mit einem Sicherheitsfahrer an Bord.

[STARTSEITE](#)

Warten auf Neuwahlen



Foto: Juliane Bezold

Der Baden-Württembergische Verkehrsminister hält weiter an der Idee einer Lkw-Maut für Landes- und Kommunalstraßen fest und spricht auf einer Veranstaltung von trans aktuell Klartext: 250 Millionen könnte das – auf Grundlage der bundesweiten Mautsätze für Bundesstraßen und Autobahnen – pro Jahr einbringen. Das könnte dem Land bei der Sanierung maroder Landesstraßen und Brücken erheblich helfen.

Die Spediteure schlagen die Hände über dem Kopf zusammen, haben sie doch erst im vergangenen Dezember im zähen Ringen mit vielen Kunden die CO₂-Mauterhöhung durchbringen müssen, im Juli kommt die Senkung der Mautbemessungsgrenze auf 3,5 Tonnen.

Eine Maut auf Landes- und Kommunalstraßen würde vor allem den regionalen Wirtschaftsverkehr belasten, sozusagen das Fundament der deutschen Wirtschaft.

Einige Hürden sind aber vorher zu meistern – und die Spediteure setzen ganz offen darauf, dass nach den Landtagswahlen 2026 im Südwesten ein neuer Kurs eingeschlagen wird, der keine weitere Kostenbelastung mit sich bringt.



Ilona Jüngst
Chefredakteurin



STARTSEITE

Richtig disponieren

trans aktuell-Symposium zum Ladungsverkehr am 25. April



Die Volatilität im Ladungsverkehr bringt ein Auf und Ab der Frachtraten, und vor allem stellt sie die Unternehmen bei der Planung und Disposition der Kapazitäten vor große Herausforderungen. Verstärkt wird dies noch durch Fahrermangel und lange Lieferzeiten bei Neufahrzeugen. Ist das Delta dieses Jahr schon erreicht, wann kommt der nächste Volumenschub? Da braucht es kreative Lösungen, um den Spagat zwischen Kapazität und Wirtschaftlichkeit in Erfolge umzumünzen.

Gastgeber BTK in Raubling

Um diese Herausforderungen geht es beim zweiten trans aktuell-Symposium in diesem Jahr, das am Donnerstag, 25. April, bei BTK Befrachtungs- und Transportkontor in Raubling (Landkreis Rosenheim) stattfindet.

Zum Auftakt führt Josef Heiß, Geschäftsführender Gesellschafter von BTK, in die Thematik ein. Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des Landesverbands Bayerischer Spediteure (LBS) in München, beleuchtet, was das „Güterverkehrskonzept in Bayern“ an positiven Effekten für den Landverkehr bringt.

Best Practice steht im Vordergrund: Bernd Reinig, Leiter des 1.600 Fahrzeuge starken Fuhrparks bei Duvenbeck, berichtet aus seiner Praxis und über die Herausforderungen durch die Elektromobilität. Der Speditionsleiter von BTK, Franz Neuner, zeigt die KI-gestützte Dispositionslösung, die für Teil- und Komplettlösungen zum Einsatz kommt.

Um eine Innovation geht es auch im Vortrag von Larissa Eger von Neo-Cargo in Karlsruhe, die das neue KI-getriebene Matchingtool Neo-Match vorstellt. In eine ähnliche Richtung geht das Referat von Florian Modrich von der ZF-Tochter Transics. Er berichtet über die Fleet-Orchestration-Plattform Scalar.

Aber auch andere Lösungen werden vorgestellt, die das Transportmanagement effizienter machen: „Die Zukunft des Lkw-Einsatzes liegt im Begegnungsverkehr“, ist Jochen Eschborn, Vorstandsvorsitzender des Ladungsverbands Elvis, der Meinung, und stellt das neue Cross Load Network vor. Andreas Rinnhofer, Geschäftsführer von INN-ovativ mit Sitz in Kiefersfelden, spricht über das Thema E-Learning.

Ressourcen managen

Und auch der Blick auf das große Ganze darf nicht fehlen; „Ressourcen richtig managen“ heißt es bei einer Podiumsdiskussion, an der unter anderem auch Georg Dettendorfer, Geschäftsführer der Johann Dettendorfer Spedition aus Nußdorf, sowie Julius Koehler, Co-Founder und Managing Director des Digitalspediteurs sennder, teilnehmen.

Text: Ralf Lanzinger | Foto: BTK

Gastgeber des nächsten trans aktuell-Symposiums ist der Logistikdienstleister BTK in Raubling bei Rosenheim.

DIE PARTNER

Premium-Partner



The Trailer Company.

Mit freundlicher Unterstützung von

SPEDIFORT®

spedijobs®



VSL

gemeinsam mehr bewegen
Verband Spedition und Logistik
Baden-Württemberg e.V.



Aktuelle Informationen & Anmeldung unter
eurotransport.de/tasymposien



STARTSEITE

Klimaneutral heißt nicht billiger

Debatte um E-Fuels-Einsatz im Lkw-Verkehr – Kritiker stellen Herstellungskosten und Verfügbarkeit in Frage



Für Befürworter des Verbrennermotors sind sie eine Art letzte Hoffnung: E-Fuels. Diese werden mithilfe von Strom aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO₂ aus der Luft hergestellt und setzen anders als herkömmliche Kraft- und Brennstoffen kein zusätzliches CO₂ frei. Vielmehr sind sie in der Gesamtbilanz CO₂-neutral.

EU: minus 90 Prozent CO₂-Emissionen

Die Zeiten scheinen günstig für E-Fuels, denn erst im Februar dieses Jahres hat die EU-Kommission eine 90-prozentige CO₂-Emissionsreduktion bis 2040 vorgeschlagen. Und bereits Stand heute gilt: Ab 2035 an dürfen in der EU nur noch Fahrzeuge mit Elektro- oder mit Wasserstoffantrieb verkauft werden. Ein ähnliches Szenario plant die EU-Kommission für Nutzfahrzeuge.

Das wäre auch das Aus für sämtliche Fahrzeuge, die mit E-Fuels unterwegs wären. Doch ob es dazu kommt, ist offen. So ist Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) ein Verfechter von E-Fuels und hat vergangenen Herbst einen internationalen „E-Fuels-Dialog“ ins Leben gerufen. Das Ziel unter anderem: Die Potenziale von E-Fuels für einen erfolgreichen Markthochlauf diskutieren. Doch hat die EU-Kommission eine Entscheidung darüber, ob mit E-Fuels angetriebene Fahrzeuge über 2035 hinaus zugelassen werden können, im Januar 2024 verschoben.

Unabhängig davon bezweifeln Kritiker immer wieder, dass E-Fuels für den großflächigen Einsatz im Lkw-Güterverkehr überhaupt geeignet sind. Aus Sicht von Prof. Dr. Martin Wietschel vom Fraunhofer Institut sind sie das eher nicht: „Eine großflächige Nutzung von E-Fuels ist nicht zielführend“, erklärt der Experte gegenüber trans aktuell.

Seiner Ansicht nach könnte sich die Förderung von E-Fuels sogar negativ auf die Verkehrswende auswirken. „Notwendige Initiativen in Richtung Elektromobilität oder andere alternative Mobilitätsformen könnten verlangsamt werden.“ Er bekräftigt: „Zum Gelingen der Verkehrswende braucht es auch klare Signale sowie Planungs- und Erwartungssicherheit.“

Enorme Umwandlungsverluste

Darüber hinaus seien die Umwandlungsverluste enorm, während sich Alternativen wie die direkte Elektrifizierung auf die Stromnutzung bezogen bis zu fünf mal effizienter darstelle. Ein Problem sieht er auch im Preis. „Studien gehen von einem Preis zwischen 1,20 Euro und 3,60 Euro pro Liter für E-Fuels aus – zuzüglich Kosten für Steuern, Gewinnmargen, Vertrieb sowie für F&E. Allein Steuern dürften den Literpreis bereits um einen Euro verteuern.“ Er vergleicht: „Der Literpreis für fossile Kraftstoffe ohne Steuern und Abgaben liegt aktuell bei 0,60 bis 0,70 Euro pro Liter.“



„Eine großflächige Nutzung von E-Fuels ist nicht zielführend“

PROF. DR. MARTIN WIETSCHEL, LEITER DES COMPETENCE CENTERS ENERGIETECHNOLOGIEN UND ENERGIESYSTEME AM FRAUNHOFER ISI IN KARLSRUHE

Anzeige

NICHT VERPASSEN!
Die MICHELIN Nutzfahrzeug Neureifen Aktion 2024:
01.03.-31.05.
praemie.michelin.de

**MICHELIN X[®] MULTI™ Z & D
NEUREIFENGARANTIE**

Reifen kaufen ohne Risiko

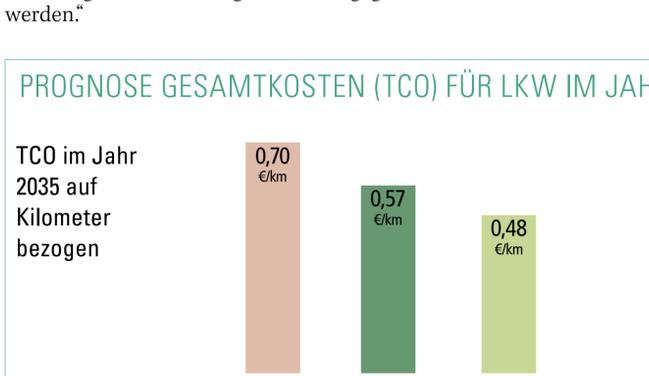
MICHELIN X[®] MULTI™ Z & D überzeugen durch Zuverlässigkeit auf der Straße. Bei einer Beschädigung an den neuen Reifen erstatet Ihnen Michelin einen Betrag, abhängig vom Restprofil des Reifens. Die **Neureifengarantie gilt für MICHELIN X[®] MULTI™ Z & D in den Dimensionen 17.5 und 19.5**. Die vollständigen Garantiebedingungen finden Sie auf unserer Webseite.

©2024 - MICHELIN, MICHELIN REIFEN und die gelbe Darstellung des Michelin Manns sind Eigentum der Compagnie Générale des Établissements Michelin, Boulogne-Billancourt, Frankreich. Michelinstraße 4, 70372 Karlsruhe/Deutschland. Foto: Michelin.

Eine ähnliche Rechnung macht Transport & Berlin ansässiger Think Tank für verkehrspolitische Fragen und Klimaschutz. T & E verglich die Betriebskosten von E-Lkw und mit E-Fuels betriebenen Lkw im Jahr 2035, wenn E-Fuels im Handel verfügbar sein werden und alle neuen Lkw emissionsfrei sein sollen.

Das Ergebnis: E-Lkw werden deutlich günstiger sein. „E-Fuels für Nutzfahrzeuge werden in keinem Szenario wirtschaftlich sein“, erklärt Kim Kohlmeyer, Bereichsleiterin Nutzfahrzeuge bei T&E, gegenüber trans aktuell. Kohlmeyer führt aus: „Selbst im günstigsten Fall sind E-Fuels nicht wettbewerbsfähig – das heißt, wenn Batterie- und Strompreise für Lkw hoch und die Kosten für gebrauchte Verbrenner niedrig sind. Das liegt daran, dass die höheren Anschaffungskosten von E-Lkw schnell durch ihre niedrigeren Energie- und Wartungskosten ausgeglichen werden.“

PROGNOSE GESAMTKOSTEN (TCO) FÜR LKW IM JAHR 2035



Zumindest in einem Punkt stimmt Ralf Diemer, CEO der Interessengemeinschaft E-Fuel-Alliance, den Kritikern zu. „Die Produktion von E-Fuels ist grundsätzlich kostenintensiver als die Produktion fossiler Kraftstoffe.“ Doch gibt er zu bedenken: „Allerdings werden durch den Hochlauf der industrialisierten Massenproduktion massive Skaleneffekte wirksam, die die Produktionskosten deutlich senken werden.“

Hinzu kommt seiner Ansicht nach auch die Standortfrage: E-Fuels sollten in Zukunft vor allem dort produziert werden, wo es Strom aus erneuerbarer Energie in großen Mengen und zu günstigen Preisen gibt.

Schrittweise beimischen

Mit einer schrittweisen Beimischung von klimafreundlichen Kraftstoffen können die Mehrkosten während des Markthochlaufs demnach geringgehalten werden. Ein klarer Kostenvorteil für eine der beiden Technologien lässt sich Diemers Ansicht nach bei der Vielzahl von Unsicherheiten nur schwer vorhersagen. Als Beispiele nennt er den Ausbau des Stromnetzes oder das bislang nicht existierende Mega-Watt-Ladnetzwerk für E-Lkw. Daher sei es wichtig, technologieoffen zu bleiben.

Mit Blick auf die Produktionskosten ist sich Diemer sicher: „Die Marktentwicklung von E-Fuels und damit auch künftige Produktionskosten hängen von vielen Faktoren ab – jedoch maßgeblich von der Gesetzgebung. Die bislang sehr strengen europäischen Vorgaben zur Herstellung von grünem Wasserstoff als Basis für E-Fuels erschweren eine schnelle Skalierung und einhergehende Preissenkungen in der Herstellung.“

Zahlreiche Studien belegen seiner Ansicht nach, dass mit ausreichend politischer Ambition, technologischem Fortschritt und sinkenden Kosten für erneuerbare Energie, die Produktionspreise von E-Kraftstoffen unter zwei Euro pro Liter erreicht werden können.

Zahlreiche Studien belegen seiner Ansicht nach, dass mit ausreichend politischer Ambition, technologischem Fortschritt und sinkenden Kosten für erneuerbare Energie, die Produktionspreise von E-Kraftstoffen unter zwei Euro pro Liter erreicht werden können.

Zahlreiche Studien belegen seiner Ansicht nach, dass mit ausreichend politischer Ambition, technologischem Fortschritt und sinkenden Kosten für erneuerbare Energie, die Produktionspreise von E-Kraftstoffen unter zwei Euro pro Liter erreicht werden können.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Fraunhofer Institut, Henry Schmitt - stock.adobe.com

E-FUELS

- lassen sich als Beimischung in Benzin oder Diesel sowie als reiner CO₂-neutraler Kraftstoff nutzen
- haben die gleichen Eigenschaften wie Benzin, Diesel oder Kerosin
- werden mithilfe von Strom aus erneuerbaren Energien, Wasser und CO₂ aus der Luft hergestellt
- setzen im Gegensatz zu herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen kein zusätzliches CO₂ frei
- sind in der Gesamtbilanz CO₂-neutral

Steuerliche Vergünstigungen für E-Fuels?



STARTSEITE

Entlastung für die Unternehmen

eBeifahrer-Projekt im Großraum- und Schwertransport durch die Autobahn GmbH – erste Ergebnisse des Prüftools GST.Autobahn



Bei den Großraum- und Schwertransporten ist Bewegung im Spiel. Seit Monatsanfang darf der digitale Beifahrer im Rahmen eines Probeversuchs der Autobahn GmbH auf den Autobahnen eingesetzt werden. Und das Bundesverkehrsministerium hat weitere Pfeile im Köcher.

In Bayern startete bereits im November 2021 der probeweise Einsatz von digitalen Fahrtassistenten statt der Mitnahme eines physischen Beifahrers. Seit dem 1. März testet auch die Autobahn GmbH des Bundes mit einem Pilotprojekt den Einsatz des digitalen Beifahrers. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert das Projekt.

Vorteil digitaler Assistenzsysteme

Der eBeifahrer ist eine Alternative zur Auflage 21 RGST (Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten), wonach der begleitende Großraum- und Schwertransport mit einem Beifahrer zu besetzen ist. „Da ein Großteil der Schwertransporte über die Autobahn abgewickelt wird, kommen die Vorteile der digitalen Assistenzsysteme nun voll zum Tragen“, so die Aussage der Autobahn-Gesellschaft.

Der eBeifahrer ist mit Hilfe einer Navigationssoftware in der Lage, die Fahraufgaben aus dem Genehmigungsbescheid elektronisch bereitzustellen. Damit trägt er zu mehr Verkehrssicherheit und zum Schutz der Infrastruktur bei. Denn Testfahrten haben laut Autobahn GmbH gezeigt, dass Sprachassistenten zu weniger Fahrfehlern in Belastungssituationen führen.

Zur Anwendung wird der Genehmigungsbescheid einfach in der jeweiligen Software des Anbieters hochgeladen. Mit entsprechenden Anforderungen und Musterauflagentexten, die den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGB) zur Verfügung gestellt wurden, stellt die Autobahn GmbH die ordnungsgemäße Nutzung eines eBeifahrers sicher. Beispielsweise darf er den Fahrer nicht bei der Fahrt ablenken oder muss auf Anforderung des Fahrers akustische und optische Anweisungen zu den Fahraufgaben im jeweiligen Streckenabschnitt geben.

Geplantes Projektende 2025

Die Erprobung des eBeifahrers endet zunächst Ende 2025 beziehungsweise vorzeitig, falls eine bundeseinheitliche Regelung in Kraft tritt. Anschließend erfolgt eine Evaluation der Erprobung.

Jörn Demmer, Speditionsleiter des Unternehmens STL Logistik aus dem hessischen Haiger, unterstützt die Idee des elektronischen Beifahrers. Das Unternehmen hat als Leistungsschwerpunkt europaweite Diagonaltransporte von großvolumigen Industriegütern mit Hydraulikschrägladern. Laut Demmer verfügt STL zudem über großzügige Lager- und Umschlagflächen mit Einrichtungen zum Handling von Schwergütern aller Art. Der Fuhrpark, inklusive der Fahrzeuge der Schweizerunternehmen, umfasst rund 200 ziehenden Einheiten.

Auch STL setze die Software dort, wo sie als Alternative zum menschlichen Beifahrer im Erlaubnis- und Genehmigungsbescheid zugelassen ist – in Bayern, NRW, Brandenburg, Saarland und Baden-Württemberg – gerne und effizient ein, sagt Demmer.

Vertracktes Genehmigungsverfahren

Er beklagt bei den Erlaubnis- oder Genehmigungsbescheiden einen „Wildwuchs an mitunter doppelten Auflagen, Stellungnahmen und Anhängen jeder einzelnen Behörde“. Dies habe zur Folge, dass es sich selbst den kaufmännischen Mitarbeitern im Genehmigungsverfahren erst nach mehrmaligem Studieren der Fahrtgenehmigungen erschließe, welche Auflagen wann und wo zu erfüllen sind. Selbst eine chronologische Abfolge sei nicht gewährleistet.



„Das Ziel muss sein, diese Assistenz zeitnah in ganz Deutschland einzuführen“

JÖRN DEMMER,
SPEDITIONSLEITER
STL LOGISTIK AUS HAIGER

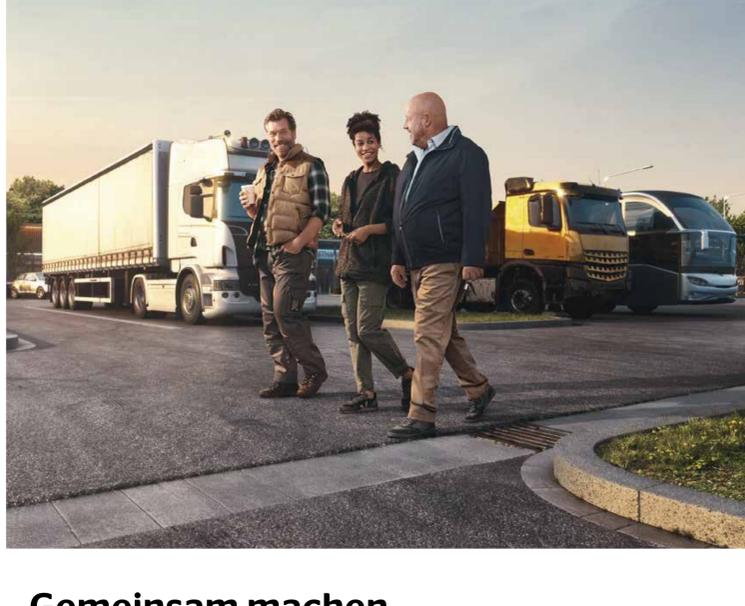
GEPLANTE MASSNAHMEN

- Die Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von GST (RGST) wird für eine bundesweit einheitliche Auflagengestaltung und eine bessere Nachvollziehbarkeit überarbeitet.
- Es sollen Möglichkeiten für größere Toleranzen bei der Unterschreitung von Abmessungen und Gewichten geprüft werden.
- Die Straßenverkehr-Transportbegleitung durch private Beliehene wird aktuell umgesetzt, einige Länder wollen noch 2024 erste Transportbegleiter ausgebildet haben.
- Weiterentwicklung des digitalen Verfahrensmanagements VEMAGS zu einer vollständig digitalen und medienbruchfreien Bearbeitung der VEMAGS-Anträge von der Antragstellung bis zum Bescheid mit abschließender digitaler Weiterverarbeitung.

(Quelle: BMDV)

Anzeige

Continental
The Future in Motion



Gemeinsam machen wir den Unterschied.

Die Generation 5

Denn: Jetzt ist die Zeit für starke Partnerschaften.

Unermüdet. Wie Du. Der Blog rund um LKW und Bus.



UNERMÜDET . BLOG



www.conti.direct/gen5

„Einem GST-Fahrer ist nicht zuzumuten, sich vor Fahrtantritt innerhalb des Bescheides von Seite 76 zu Seite 134 über Seite 178 und wieder zurück zu Seite 17 zu hangeln, um die Quintessenz dessen, was gefordert wird, herauszufiltern“, sagt der Schwerlast-Profi. „Er hat sich während des Transportes voll und ganz auf sein Equipment und dessen Fahreigenschaften zu konzentrieren.“ Der digitale Beifahrer biete hier eine enorme Entlastung für den Fahrer, daher müsse das Ziel sein, diese Assistenz zeitnah in ganz Deutschland einzuführen.

Erleichterung für die Mitarbeiter

Und auch Holger Dechant, Schwerlast-Experte und Managing Director Universal Transport bei Gruber Logistics, ist von den Entwicklungen angetan: „Selbstverständlich ist der digitale Beifahrer eine Erleichterung für unser Personal. Für mich ist der digitale Beifahrer allerdings nur der Anfang – in einer digitalen Welt sind wir in Deutschland hier sicherlich nicht vorne“, sagt Dechant gegenüber trans aktuell.

Bei der Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten kommt demnach Bewegung in die Sache. „Wir hatten in den letzten Wochen und Monaten auch sehr gute Gespräche mit der Autobahngesellschaft“. Laut Dechant sei das GST-Volumen derzeit aufgrund der Wirtschaftslage eher gering, die Baubranche habe Probleme und die Windkraftbranche sei nicht auf „Vollast“. Dennoch seien Autobahngesellschaft und Branche auf einem gemeinsamen Weg – wenn auch ganz am Anfang.

Erst im Februar hatte es einen Austausch zum Großraum- und Schwerlastverkehr gegeben. Dabei waren Vertreter der Logistik- und Baubranche und der Verbände des BMDV. Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, hatte weitere Maßnahmen für den GST angekündigt (siehe Kasten).

Bessere Fahrwegprüfung

Luksic lobte etwa den Erfolg des Prüftools GST.Autobahn zur automatisierten Fahrwegprüfung und kündigte an, dass als nächster Schritt die Autobahn GmbH bis Mitte des Jahres durch weitere Automatisierung die Auflagen im Bescheid fahrtwegchronologisch bündeln werde, um so einen Beitrag zu einem deutlich kompakteren und übersichtlicheren Genehmigungsbescheid zu leisten.

In der Praxis kommt an, dass die Bearbeitungszeiten für die GST-Tool im vergangenen Jahr sukzessive eingeführte GST-Tool um ein Vielfaches reduziert wurden. Eine Verbesserung ist laut Jörg Demmer aber eine Frage des Blickwinkels: „Transporte im Sondermaß sind in den seltensten Fällen in ihrer Geometrie auf eine durchgehende Länge, Breite und Höhe zu reduzieren.“

Die Eigenschaften der zu transportierenden Güter und der zum Einsatz kommenden Spezialfahrzeuge würden nach den Erfahrungen Demmers oftmals eine Passage von in GST.Autobahn hinterlegten Engstellen ermöglichen. Dies werde aber von der KI des Prüftools abgelehnt. „Beigefügte Ladungsskizzen, Angaben zu seitlichen Überhängen und dazu, in welcher Höhe sich welche Transportbreiten befinden, helfen wenig“

Entscheidung des Tools übersteuern

Dann müssten die technischen Eigenschaften des Transportes den Mitarbeitern der Niederlassungen der Autobahn GmbH aufwendig erklärt werden, um so im positiven Falle die Entscheidung des Prüftools zu übersteuern. „Das setzt aber die Erreichbarkeit übersteuern. „Das setzt aber die Erreichbarkeit voraus“, sagt Demmer, „ein Thema, dem sich die Autobahngesellschaft ebenfalls annimmt.“

Laut dem Experten gebe es noch viele Themen, die dringend angegangen werden müssten: ein führendes GST-Geoinformationssystem, Fahrzeugclustering, Anhebung der Anhörfreigrenzen oder eine Vereinheitlichung der Gebühren. Wünschenswert sei daher, dass Behörden und Entscheidungsträger die Expertise der Praktiker schon in der Findungsphase mit an den Tisch nehmen. Der Austausch mit der Verbändeinitiative GST zeige beispielhaft, wie lösungsorientiert, effizient und konstruktiv ein solcher Dialog sein könne.

ANFORDERUNGEN DIGITALER BEIFAHRENER

Auch Baden-Württemberg testet seit Dezember auf den Straßen im Land den digitalen Beifahrer, und zwar bis Ende 2025.

Die Voraussetzungen für den Einsatz:

- Hardware: etwa eine akustische und optische Ausgabemöglichkeit (bei Bedarf auch gleichzeitig), optische Darstellung über ein mindestens neun Zoll großes Display, Unterbindung von Stand-by während der Transportdurchführung, Stromversorgung beziehungsweise Ladefunktion über das Fahrzeugbordnetz.
- Software: etwa eine Datenablage für alle Erlaubnis- und Genehmigungsbescheide, rechtzeitige Vorankündigung der anstehenden Fahraufgabe, Auflageninhalte und Navigationsanweisungen sind voneinander unterscheidbar wiederzugeben. Verlassen der genehmigten Fahrtstrecke ist für mindestens 15 Sekunden eine Warnung sowohl optisch wie auch akustisch auszugeben.
- Systemverantwortlicher: muss etwa die ordnungsgemäße Dateneingabe und Gerätefunktion in Form der Funktionsbescheinigung digitaler Beifahrer bestätigen und werktags von 8 bis 17 Uhr zu erreichen sein.

Genehmigungstau für Schwertransporte



STARTSEITE

„Uns fehlt die Powerbank“

trans aktuell-Symposium bei der Rüdinger Spedition – E-Mobilität auf dem Betriebshof



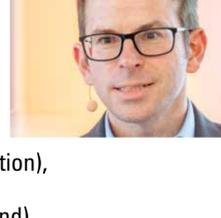
Beim Thema Elektromobilität stellt sich nicht mehr die Frage nach dem Ob, sondern nach dem Wie. Mit diesen Worten begrüßte trans aktuell-Chefredakteurin Ilona Jüngst die mehr als 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer beim trans aktuell-Symposium „Betriebshof und E-Mobilität: So planen Sie für die Zukunft“. Gemeinsam mit Matthias Rathmann, stellvertretender Geschäftsführer beim Verband Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg, führte sie durchs Programm. Die Keynote zur Antriebswende sprach Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen).

Gastgeber war die Rüdinger Spedition in Krautheim. Geschäftsführer Roland Rüdinger plant bis Jahresende den Einsatz von acht Elektro-Lkw. Aktuell sind seit Oktober 2023 zwei eActros und seit März 2024 zwei Renault E-Tech D-Wide im Einsatz.

Bezahlbarer und zuverlässiger Strom

Er stelle sich jedoch die Frage, wie der Strom bezahlbar und zuverlässig in den Lkw komme. Eine mögliche Antwort: Laden auf dem Betriebsgelände, was zuverlässig und vergleichsweise günstig sei. Insgesamt 110.000 Quadratmeter Photovoltaik-Fläche, aus der grüner Strom gewonnen wird, helfen dabei. Dennoch kommt er zu dem Schluss: „Uns fehlt die Powerbank.“

Besonders aufschlussreich für die Teilnehmer war seine Energiekosten-Rechnung für 100 gefahrene Lkw-Kilometer. Mit einem herkömmlichen Diesel-Lkw kostet demnach bei einem Verbrauch von 28 Litern pro 100 Kilometer à 1,40 Euro je Liter der Kilometer rund 40 Cent.



Die Referenten (von links), obere Reihe: Roland Rüdinger (Rüdinger Spedition), Dr. Daniel Haag (PwC Strategy&), Prof. Dr. Dirk Lohre (Forlogic). Mittlere Reihe: Christian Zimmermann (Mercedes-Benz Trucks Deutschland), Achim Lotter (Netze BW, Sparte Dienstleistungen), Dr. Michael Schmitt (Egility).

Unten: Winfried Hermann, Thorsten Gutmann (Kravag Truck Parking), David Gradilone (Kravag Truck Charging), Matthias Rathmann (VSL).

Bei einem Strome mit 1,2 kW je Kilometer be-laufen sich die Kosten pro Kilometer ebenfalls auf 40 Cent – solange die Stromkosten bei 33,3 Cent je Kilowatt liegen. „Wenn der Strom aber teurer ist, gibt es ein Problem.“

Die Energiekosten liegen laut Rüdinger beim Stromer aktuell höher als beim Diesel. Vor allem unterwegs sei der Preis von 33,3 Cent je Kilowatt unrealistisch. Das mache das Laden auf dem Betriebshof so notwendig.

Wie Spediteure vorgehen können

Die nachfolgenden Referenten präsentierten Lösungsvorschläge, wie Spediteure die Umstellung angehen könnten. Dr. Daniel Haag, Director PwC Strategy & (Germany), machte den Anfang mit dem Thema Elektrifizierung im Landverkehr. Der promovierte Umweltwissenschaftler berät Unternehmen zu deren Nachhaltigkeitsstrategie. Die Logistik rücke dabei zunehmend in den Fokus. „Der Business Case für grüne Technologien kommt. Man kann sukzessive damit Geld verdienen“, sagte Haag.



Den Teilnehmern stellte er eine Strategie zur Dekarbonisierung der Logistik vor. Neben Punkten wie den richtigen Technologien, der Energieversorgung oder der Instandhaltung hob er die Bedeutung unsichtiger Partnerschaften hervor: „Wenn wir uns nicht gegenseitig beim Lernen helfen, werden wir den Umstieg nicht schaffen.“ Partnerschaften mit Verladern und Spediteuren sowie mit Lieferanten und Kunden seien daher essentiell für die Transformation.

Prof. Dirk Lohre, Leiter des Steinbeis-Beratungszentrums Forwarding and Logistics Center (Forlogic), referierte darüber, welche Herausforderungen die grüne Transformation für die Stückgutdepots bringt. „Es gibt immer mehr zufällige Schwankungen, die schwer vorherzusagen sind“, sagte Lohre. Probleme entstünden, wenn die Mengen wieder steigen.



„Das Depot der Zukunft ist nachhaltig“, sagte Lohre. Man müsse selbst nicht mal den Wunsch haben, nachhaltig zu werden. „Es wird reingebracht.“ Er prognostiziert einen Dreiklang aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit. Akuten Handlungsbedarf sieht er bei Lkw-Parkplätzen, denn rund 22 Prozent der Parkfläche werde künftig für Ladeplätze benötigt.

Dass der Standort der Fahrzeuge entscheidend ist, bekräftigte auch Christian Zimmermann, Koordinator eMobility Consulting Mercedes-Benz Trucks Deutschland. Er teilte seine Erfahrungen mit dem Umstieg in die Elektromobilität mit den Teilnehmern. „Es ist nicht primär die Auswahl der richtigen Ladesäule, sondern der Standort der Fahrzeuge an sich“, sagte Zimmermann.

Künftig werde Fahrplan-basiertes Laden immer wichtiger. „Welche Energie gebe ich welchem Fahrzeug“, laute die Frage. Durch den Einsatz solcher intelligenter Lösungen könnten Betriebskosten gespart werden. Dazu zähle auch der Aspekt, dass nicht immer mit der vollen Leistung geladen werden muss. Außerdem zahle sich der Kontakt zum lokalen Netzbetreiber, den lokalen Elektroinstallations-Betrieben und der Politik aus. „Das lokale Netzwerk ist entscheidend.“

Text: Franziska Nieß | Fotos: Thomas Küppers

DIE PARTNER

Premium-Partner



The Trailer Company.

Mit freundlicher Unterstützung von



33,3 Cent

JE KILOWATT – BEI DIESEM STROMPREIS BESTEHT LAUT ROLAND RÜDINGER KOSTEN-PARITÄT ZWISCHEN DIESEL UND STROMER

Mehr als 100 Teilnehmer interessierten sich für die Unternehmung, die mit der Elektromobilität für die Unternehmen einhergehen.

 BILDERGALERIE

Das nächste trans aktuell-Symposium zum Thema Ladungsverkehr findet am 25. April 2024 bei BTK statt.

 STARTSEITE

Bitte groß denken

trans aktuell-Symposium – Anforderungen an Stromnetz, Ladeinfrastruktur und Parkplätze



Mit dem Einzug der Elektromobilität lohnt es sich, von Anfang an groß zu denken, sagte Achim Lotter, Senior Manager Großprojekte eTrucks von Netze BW, Sparte Dienstleistungen. Die entscheidende Frage sei nicht die nach der Art der Ladesäule, sondern nach dem künftigen Geschäftsmodell. Denn für die Elektromobilität brauche es ein ganzheitliches Konzept, sagte Lotter, der in seinem Alltagsgeschäft Unternehmen entsprechend bei der Projektentwicklung berät.

Etappenplan für Investitionen

Im Falle einer Spedition aus Nagold sah die Aufgabenstellung die Transformation des Fuhrparks und einen Etappenplan für die Investitionen vor. Die Schritte reichten von der Ermittlung von Lastgang und Ertragssimulation, der Analyse der Dimensionierung der passenden Ladeinfrastruktur anhand Faktoren wie Anzahl E-Fahrzeuge, täglicher Energiebedarf sowie Ladezeiten, über die Simulation verschiedener Energie-Szenarien bis zur Ermittlung der künftigen Ladebedarfe und der Vermeidung von Netzengpässen. Im Rahmen der Handlungsempfehlungen konnten dann die KPI für zwei Szenarien der Elektrifizierung aufgezeigt werden.

Lange Planungszeiten sind beim Thema Energie nicht selten. „Der Weg zur Elektromobilität geht aber nicht ohne Flexibilität“, sagt Dr. Michael Schmitt, Geschäftsführer des Dienstleisters Egility aus Kaufbeuren.

Nachladen einplanen

Eine Herausforderung sei die noch geringe Reichweite im Vergleich zum Diesel-Lkw. „Wenn die Anzeige unter zehn Prozent geht, will kein Fahrer mehr weiterfahren“, sagte Schmitt. Es muss also schnell nachgeladen werden: „Nur ein Fünftel der Ladungen sind Vollladungen, die meisten sind Nachladungen. Deswegen sollten auch mindestens 50 Prozent des Lkw-Energiebedarfs als Speicher für den Tageseinsatz zur Verfügung stehen“, so der Mobilitätsexperte.

Anhand des Praxisbeispiels eines Logistikers mit zehn E-Lkw zeigte er auf, wie flexibles Schnellladen aussehen kann, idealerweise mit dem eigenen PV-Strom. Im Beispiel wurde so im Shuttle-Verkehr eine Rundtour von bis zu 400 Kilometern möglich. Ziel war dabei, innerhalb der Pausenzeiten der Fahrer nachzuladen, also maximal in einer Stunde. Dafür braucht es laut Schmitt eine Ladeleistung von mindestens 200 Kw.

Die ersten Elektrofahrzeuge in der Rüdinger-Flotte: Zwei eActros und zwei Renault E-Tech D-Wide sind bereits im Einsatz, im Laufe des Jahres folgen vier E-Sattelzugmaschinen von Renault.

Forderung nach mehr Tempo beim Ausbau der Lkw-Ladeinfrastruktur

Anzeige

UNSERE LEBENSMITTELFLOTTE STILLT DEN HUNGER NACH ZUVERLÄSSIGKEIT

Sicher liefern, auch wenn es eng wird.

S.KO CITY
mit Lenkachse

WENDIG » Lenkachse für mehr Wendigkeit und weniger Reifenverschleiß
EFFIZIENT » Telematik TrailerConnect® serienmäßig ab Werk mit digitalem Temperaturrekorder für eine optimale Fahrzeugauslastung
LEISE » Elektrisches Kühlgerät und Aluminium-Airline-Boden für reduzierte Geräusch- und CO₂ Emissionen

Mehr erfahren unter www.cargobull.de/URL

Möglich wird das mit einer Einheit aus einem Schnelllader, einer stapelbare Netzeinheit, die kontinuierlich Strom zieht und in Pufferbatterien speichert, sowie einem Lademanagement. Mit dem System ist laut Schmitt ein optimierter Verbrauch möglich, insbesondere des Stroms aus der eigenen PV-Anlage. Der Einsatz der Pufferspeicher ermögliche ein Peak Shaving, also das Vermeiden von Lastspitzen.

Modulares Energiesystem

Ein Pluspunkt sei zudem, wenn alle Teile sich transportieren lassen. Die Modularität und Skalierbarkeit eines entsprechenden Energiesystems ist laut Schmitt sehr wichtig, um flexibel auf den Ausbau der E-Flotte, auf neue Standortbedingungen oder Kundenaufträgen reagieren zu können

Voll- und nachladen – dafür braucht es künftig ein Netz von Ladestationen. Was aber, wenn der Ausbau des öffentlichen Angebots nicht ausreicht oder zu schleppend verläuft?

Dann zündet die Lösung zur Selbsthilfe von Kravag Truck Parking, die Thorsten Gutmann, CO-Projektleiter Kravag Truck Parking, vorstellte. Unternehmen stellen sich dabei gegenseitig Parkraum zur Verfügung. Das entlastet Fahrer bei der Parkplatzsuche und bietet Planungssicherheit für den Transport. Bundesweit 400 Unternehmen nutzen das Netzwerk, aktuell stehen 80 Standorte mit fast durchgehend 300 Parkplätzen zur Verfügung. Noch 2024 sollen Schnittstellen zu den Transport-Management-Systemen (TMS) geschaffen werden, die notwendigen APIs (Application Programming Interface) stehen für Anwendungen wie das Laden bereit.

„Denn die Unternehmen aus dem Netzwerk fragen jetzt auch nach Möglichkeiten zum Laden“, berichtete David Gradilone vom Business Development Kravag Truck Charging. „Und wir sind uns sicher, dass entsprechende Ladeinfrastruktur schneller auf den Betriebshöfen entsteht als dort, wo schon Parkraum knapp ist“, sagte Gradilone.

Parken und Laden beim Partner

Auf den Betriebshöfen sei gesichert, dass die Infrastruktur entsprechend dimensioniert und Lkw-gerecht sei. Über das Kravag Truck Charging soll ein Buchungssystem bereitgestellt werden, um Zeitslots für eine Ladesäule und für die Kapazität der Ladeleistung zu buchen. „Laden und parken – in der Zukunft muss das immer zusammen betrachtet werden“, sagte Gutmann.

Das ist auch gut so, denn die meisten Unternehmen vermissen die nötige Ladeinfrastruktur für einen Durchbruch der E-Mobilität, so eine Umfrage des Verbands Spedition und Logistik (VSL) Baden-Württemberg unter 400 Mitgliedern, die Matthias Rathmann vorstellte. Den 17 Nennungen stehen elf Nennungen für niedrigere Anschaffungspreise gegenüber.

28 Prozent der Befragten haben bereits einen E-Lkw in Betrieb, 27 Prozent wollen 2024 ein E-Fahrzeug erwerben. Was die anderen Unternehmer aktuell von einem Erwerb abhält? Die zu hohen Anschaffungskosten und die fehlende Ladeinfrastruktur, so die klare Ansage.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Thomas Küppers

80

Standorte

**STEHEN BEI
KRAVAG TRUCK
PARKING
AKTUELL ZUR
VERFÜGUNG.
KÜNFTIG SOLL
AUCH DAS
THEMA LADEN
ANGEBOTEN
WERDEN**

 **STARTSEITE**

Nachhaltigkeitspioniere gesucht

Bewerbungsstart für Eco Performance Award 2024 – Unterstützung von sechs Verbänden und weiteren Branchenunternehmen



Die nächste Runde des Nachhaltigkeitspreises Eco Performance Award steht an: An der Ausschreibung für den Branchenwettbewerb, der zum 16. Mal stattfindet, können sich große sowie kleine und mittelständische Unternehmen, Start-ups und Anbieter von Digitalen Innovationen bewerben. Neu ist die Beteiligung der großen Transport- und Logistikverbände in der Jury und eine Medienpartnerschaft mit der Fachzeitung trans aktuell.

Ökologisch, ökonomisch und sozial

Ziel ist es, die Nachhaltigkeitspioniere der Branche auszuzeichnen. Die Jury ehrt innovative Unternehmen, die sich durch die Vereinigung ökologischer, ökonomischer und sozialer Bestrebungen besonders hervorgehoben haben.

„Pioniere gehen voran, sind ihrer Zeit voraus oder begehen neue Wege, abseits der Pfade, welche die Masse beschreitet. Unser Ziel ist es, aus der Breite der Logistikunternehmen die verborgenen Ideen und Innovationen hervorzuheben“, sagt Ludwig Häberle, Projektleiter vom Schweizer Unternehmen Logistics Advisory Experts.

Während große Unternehmen demnach geübt darin sind, Innovationen auch nach außen zu kommunizieren, sind laut Häberle gerade kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) zwar auch extrem innovativ, leben dies aber meist nur nach innen aus: „Was im eigenen Unternehmen aber als Selbstverständlichkeit gilt, kann für andere erfolgsversprechend und neu sein, und sogar Pioniercharakter haben“.

Mit der Teilnahme an dem Wettbewerb könnten diese Firmen ihre Bemühungen in puncto Nachhaltigkeit in die Öffentlichkeit tragen und andere inspirieren. Und natürlich auch Vorteile für das eigene Unternehmen generieren: Nicht zuletzt durch eine breit angelegte Medienkampagne erreichen die Finalisten und Preisträger laut Häberle eine große Sichtbarkeit, zudem Anerkennung nach innen und außen: „Nicht zu unterschätzen ist der Motivationscharakter der Mitarbeiter, wenn das ganze Unternehmen für seine Leistung ein externes, unabhängiges Siegel erhält“, berichtet Häberle.

Und die Außenwirkung ist demnach auch für Unternehmen interessant, die sonst nicht aktiv kommunizieren. Ein Bonus sei die Wertschätzung der vorhandenen Kunden und die Tatsache, dass neue Kunden auf das Unternehmen aufmerksam werden.

Preis der Verbände

Neu ist 2024, dass der Nachhaltigkeitspreis als „Award der Verbände“ und mit leichten Veränderungen in den Kategorien durchstartet: Unterstützt wird der Preis von den Verbänden Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Spedition und Logistik (DSL), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) sowie dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (AS-TAG) und dem Verband der international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen in der Schweiz (SpedLogSwiss).

Der EPA wird von einem Konsortium getragen, das aus den sechs vorgenannten Verbänden und den Unternehmen Schaeffler, Kravag, der SVG Süd sowie der Kooperation transcoop09 besteht, die Konsortialführung haben die Unternehmen Logistics Advisory Experts (Schweiz) und Venkinto (Deutschland) inne. trans aktuell ist Medienpartner in Deutschland, das Medium Log-Info24 in der Schweiz.

Neue Kategorie Digitale Innovationen

Als Kategorien bietet der EPA 2024 große Unternehmen, kleine und mittelständische Unternehmen, Start-ups und, als neue Kategorie, Digitale Innovationen. Damit sollen neben den Start-ups, die oft einen Softwarehintergrund haben, auch die etablierten Softwareunternehmen eine Chance haben, die durchaus auch neue, nachhaltige Geschäftsfelder und Innovationen entwickeln. Mit der neuen Kategorie habe man daher einer ganz neuen Zielgruppe den Zugang zu dem Wettbewerb geöffnet. Bedingung für die Teilnahme sind hier digital gestützte Lösungen und Transformationsprozesse.

Start-ups dürfen hingegen nicht älter als fünf Jahre alt sein und müssen einen Wachstumspfad sowie hoch-innovative Ideen aufweisen; Voraussetzung für KMU und große Unternehmen ist die Dispositionshoheit über die eigene Flotte, bei KMU zudem, dass sie inhabergeführt sind.

Die Bandbreite der Innovationen und Projekte ist groß: „Die Erfahrung aus den 15 Jahren des Eco Performance Award zeigt, dass in der Branche viel Potenzial schlummert“, sagt Häberle. Der Preis habe daher einen „spill over-Charakter“: Was im ersten Unternehmen als Ansatz mit kleineren Schritten beginne, erreiche später viele andere und könne dann in Summe viel bewegen.

Vorbildcharakter habe etwa der sehr breite Ansatz zum Thema Nachhaltigkeit von Seifert Logistics aus Neu-Ulm gehabt, einem der letztjährigen Sieger. Dies beinhaltete am neuen Standort Ulm-Nord die nachhaltige Bauweise, ein Gesamtkonzept für die Umstellung auf E-Lkw mit Energieerzeugungskonzept, sowie den neuen Bürokomplex inklusive Betriebsrestaurant, der einen besonderen Stellenwert der Mitarbeiter signalisiere.

Nachhaltigkeit im Blick

Im Bereich KMU wurde 2023 der Schweizer Logistikdienstleister Krumben Kerzers ausgezeichnet, der sich auf den nationalen und internationalen temperaturgeführten Transport von Lebensmitteln und Pharmaprodukten spezialisiert hat. Die Jury mit seiner Nachhaltigkeitsstrategie, die es seit Jahren konsequent verfolgt, „Das Unternehmen strebt aus eigener Überzeugung die 1,5-Grad-Ziele der Science Based Targets-Initiative an und dies unter den KMU-eigenen ökonomischen Zwängen. Diese ökonomische und ökologische Reife hat die Jury stark überzeugt“, sagt Häberle.

Historisch bedingt liege der Fokus des Preises auf dem Straßengüterverkehr, es können allerdings auch Projekte mit Beteiligung anderer Verkehrsträger, etwa Intermodaltransport, angemeldet werden. Die drei Nachhaltigkeitssäulen – sozial, ökonomisch, ökologisch – hat die elfköpfige Jury dabei immer im Blick. „Wir erheben einen Anspruch auf herausragende Bewerbungen und behalten uns auch vor, in einzelnen Kategorien keinen Preis zu vergeben, wenn dieses Kriterium nicht erfüllt wird“, so der Projektleiter.

Dementsprechend sei auch die Jury zusammengesetzt worden: ein breites Gremium aus renommierten und akzeptierten Mitgliedern mit Know-how und Fachkenntnissen im Bereich Logistik und Logistikinnovationen, länderübergreifend im Bereich Deutschland, Österreich, Schweiz (DACH) verankert.

Pluspunkt: Durch die Vernetzung und den Austausch der Verbände untereinander könne das Gremium auch gut beurteilen, wie reif die einzelnen Projekte sind, außerdem sei so eine Branchendiversifizierung gegeben. Damit haben alle Bewerber, gleichwohl aus welcher Sparte oder welchem Bereich sie kommen, dieselben Chancen, als Nachhaltigkeitspionier 2024 ausgezeichnet zu werden.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: EPA



EPA-Preisträger Krumben Kerzers mit LNG-Lkw (ganz oben) und Impressionen vom nachhaltigen Gebäudekonzept von Seifert Logistics, einem der letztjährigen Sieger.



„Unser Ziel ist es, aus der Breite der Logistikunternehmen die verborgenen Ideen und Innovationen hervorzuheben“

LUDWIG HÄBERLE,
PROJEKTL EITER EPA

SO NEHMEN SIE TEIL

- Bis zum 31. Mai 2024 das Online-Formular der Website ecoperformanceaward.com, alternativ auch per QR-Code zu erreichen, für die Kurzbewerbung ausfüllen.
- Die Jury prüft die Kurzbewerbungen und lädt auf dieser Basis zu einer Vollbewerbung bis 31. August 2024 ein. Bei Bedarf wird ein Coaching für diesen Prozess angeboten.
- Die Jury beurteilt die Vollbewerbungen und selektiert daraus die Shortlist-Kandidaten.
- Die Shortlist-Kandidaten präsentieren ihre Initiative der Jury im Oktober 2024. Anschließend berät die Jury über die Finalisten und Gewinner des EPA 2024.
- Bei einer exklusiven Preisverleihung werden die Gewinner prämiert. Alle Finalisten werden zu diesem Event im November eingeladen.

Weitere Informationen und Anmeldung



[STARTSEITE](#)

Antrieb der Zukunft im Blick

Eurotransport VIP-Club trifft sich bei Iveco in Ulm – Diskussionen über E-Mobilität und exklusive Einblicke



Auch, wenn 2024 keine neuen Fördermittel zu erwarten sind – das laufende Jahr ist mit Blick auf die Antriebswende kein verlorenes Jahr. Flottenbetreiber sind weiterhin bereit, in Elektro-Lkw zu investieren, wie das Stimmungsbild unter Mitgliedern des eurotransport VIP-Clubs zeigt. Dem Club gehören rund 30 mittelständische Unternehmerinnen und Unternehmer an, mit denen der ETM Verlag vertrauensvoll zusammenarbeitet.

trans aktuell-Herausgeber Matthias Rathmann stellte die Ergebnisse des Stimmungsbilds beim Treffen des VIP-Clubs im Iveco Kundencenter in Ulm vor. Insgesamt 20 Unternehmen hatten dafür Einblick in ihre Flottenstrategie gegeben. Ein Drittel der Unternehmen plant demnach auch 2024 den Erwerb von Elektro-Lkw. Die meisten wollen sich ein oder zwei Stromer anschaffen, immerhin 29 Prozent sogar mehr als zehn Einheiten.

Stromer noch nicht wirtschaftlich

Ebenfalls ein Drittel gibt an, bereits batterieelektrisch angetriebene Lkw in der Flotte zu haben. Noch ist der Einsatz der Stromer mit Idealismus oder Pioniergeist verbunden – denn wirtschaftlich ist er nach Ansicht der Unternehmer noch nicht. Nur jeweils 14 Prozent geben an, dass der Elektro-Lkw dank KsNI-Förderprogramm und Mautbefreiung im Vorteil ist beziehungsweise schon eine Kostenparität zum Diesel gegeben ist.

Um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen, braucht es laut der befragten Spediteure unter anderem die nötige Ladeinfrastruktur, einen niedrigeren Anschaffungspreis, ausreichend Reichweite, eine weitere Förderung und eine Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge.

29

Prozent

DER BEFRAGTEN UNTERNEHMER WOLLEN SICH MEHR ALS 10 STROMER ANSCHAFFEN

Anzeige

DAS PROFIL, DAS IMMER EINEN GUTEN EINDRUCK MACHT.

KRONE TRUSTED TYRE COMFORT mit einer Profiltiefe von 18 mm – hält die Leistungsmerkmale über die gesamte Lebensdauer auf hohem Niveau.

NEU

Der KRONE TRUSTED TYRE COMFORT überzeugt durch eine extrem hohe Laufleistung und eine vorbildliche Nässehaftung.



www.krone-trailerparts.com/trusted



Ersatzteile sind Vertrauenssache. Vertrauen Sie auf KRONE TRUSTED!

KRONE

Während der Präsentation der Ergebnisse entwickelte sich eine lebhafte Diskussion zwischen den Teilnehmern und Mario Männlein, der bei Iveco in Ulm für alternative Antriebe verantwortlich ist – unter anderem zur Preisentwicklung. Ohne Förderung werden emissionsfreie Fahrzeuge noch teurer in der Anschaffung und die Wirtschaftlichkeit noch mehr in Frage gestellt. „Wir dürfen uns von E-Lkw nicht wirtschaftlich abhängig machen“, warnte einer der Teilnehmer.

Dennoch waren sich die Mitglieder einig, dass Lkw mit alternativen Antrieben mittlerweile ein Muss sind. Die Kunden seien von der Politik ebenso getrieben, wirtschaften nachhaltiger und fragen daher gezielt emissionsfreie Transporte an.

Keine Schwarzmalerei

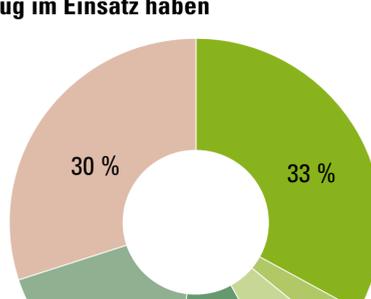
Allerdings dürften sich die Logistiker nicht von den Kunden treiben lassen, sondern müssten progressiv sein und beim Thema Elektromobilität aktiv vorangehen. Vor allem die Schwarzmalerei müsse aufhören, sagte ein Teilnehmer. Vielmehr sollten sich die Verantwortlichen fragen, was bereits funktioniert.

Weil die Antriebswende die Branche wie kaum ein anderes Thema umtreibt, gewährte Iveco Einblicke in ein Werk, in dem Elektro-Lkw gefertigt werden.

ELEKTRO-LKW IN DER FLOTTE

Warum Flottenbetreiber noch kein E-Fahrzeug im Einsatz haben

- Ladeinfrastruktur fehlt
- Vorbehalte bei den Fahrern
- keine Fördermittel bekommen
- technische Reife noch nicht gegeben
- aktuell keine Einsatzmöglichkeiten
- zu hohe Anschaffungskosten



Quelle: Ergebnisse Stimmungsbild – eurotransport VIP-Club Treffen | 06.03.2024 bei Iveco

Der Hersteller fertigt in Ulm insgesamt rund 1.000 Fahrzeuge im Jahr. Bei steigender Nachfrage könnte die Produktion auf 10.000 Fahrzeuge im Jahr hochlaufen, sagte Lars Kirschenhofer, Business Development Manager Electric Vehicles & Digitalization, beim Rundgang der VIPs durch das Montagewerk mit 14 Stationen.

Für die Zukunft setzt Iveco auf die verschiedenen alternativen Antriebsformen: Gas (Bio-CNG/Bio-LNG), Wasserstoff und Batterie.

Wie Christian Sulser, Vorstand Vertrieb Iveco Magirus, den Besuchern berichtete, ist etwa der Iveco S-eWay ein Modell, das entweder mit Elektro- oder mit Wasserstoff-Antrieb verfügbar ist und bis zu 500 Kilometer Reichweite verspricht.

Zwei neue Mitglieder erweitern in in diesem Jahr die Runde der eurotransport VIPs: Erwin Stöhr, Geschäftsführer bei Württemberg Logistik mit Sitz in Rottenacker (Baden-Württemberg) und die beiden neuen Geschäftsführer von Paneuropa Transport aus Bakum, Guido Blömer, beziehungsweise Nils Buchmann.

Text: Franziska Nieß, Matthias Rathmann | Foto: Markus Bauer | Grafik: Frank Haug

Den ausführlichen Bericht gibt es hier



STARTSEITE

Herausforderung Nachhaltigkeit

DPD plant bis 2030 eine Emissionsreduktion von 43 Prozent – zu wenig Ladepunkte für die City Logistik



Unter Strom ist die KEP-Branche – nicht nur wegen strukturellen Änderungen und den wirtschaftlichen Herausforderungen, sondern auch wegen den Anforderungen für mehr Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Dienstleister DPD zeigt auf, was das für die City-Logistik bedeutet.

Das Ziel der deutschen Tochter der Geopost Group: bis 2030 minus 43 Prozent CO₂ gegenüber 2020, im Einklang mit den Zielen der Science Based Target Initiative (SBTi), bis 2040 dann 90 Prozent weniger Emissionen. Laut dem aktuellen gemeinsamen Nachhaltigkeitsbericht soll der Rest von maximal zehn Prozent durch gezielte Projekte zur CO₂-Bindung und -Speicherung kompensiert werden. Ziel ist es, zehn Jahre früher als im Pariser Klimaabkommen für Unternehmen vorgeschrieben, die Netto-Null-Emissionen zu erreichen. „Wo und wie wir das zuerst angehen, wird auch bestimmt durch die Vorgaben der Städte, also sehr stark im Nahverkehr“, sagt Gerd Seber, Group Manager City Logistics and Sustainability bei DPD Deutschland

Demnach gebe es fast in jeder Stadt reglementierte Bereiche, besonders in den Innenstädten, wenn es um die Anlieferung gehe; Hamburg und Berlin gehen mit einzelnen Straßenschließungen, andere Großstädte mit Quartieren mit eingeschränktem Zugang nur für Anwohner voran, um die Zahl der Fahrzeuge und damit der Emissionen zu senken.

Wenig Fahrzeugangebote

Die Antriebswende im Nahverkehr ist also der erste Schritt, batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sind hier in Zukunft der Standard. „Leider haben wir eine Angebotslücke bei den 7,5 Tonnen, oft gibt es hier nur teure Kleinserien im Angebot“, beschreibt Seber die Herausforderungen. In der DPD-Flotte sei das Gros der Fahrzeuge die größere Sprinterklasse, mit einem starken Anteil an Fahrzeugen mit einem Volumen von 13 bis 15 Kubikmetern. „Denn DPD bedient einen großen Anteil von gewerblichen Empfängern, von daher benötigen wir Fahrzeuge für größere und voluminösere Warengruppen“. In den Innenstädten ist DPD beziehungsweise die Systempartner überwiegend mit 3,5-Tonnern unterwegs.

„Bei den Vans haben die Partner in der Vergangenheit meist nach dem besten Gesamtpaket geschaut, die häufigsten Marken sind daher Mercedes, Iveco, Fiat“, sagt der Nachhaltigkeitsbeauftragte. Es brauche also künftig beide Fahrzeuggrößen mit Elektro-Antrieb. Und, nicht zu vergessen: Es braucht gerade in den Innenstädten neben Ladezonen auch ausreichend Ladepunkte für die neuen Fahrzeuge, oder am besten sogar beides zusammen.



„Wir können nicht 100 Prozent unserer Flotte über die eigene Ladeinfrastruktur laden“

GERD SEBER,
GROUP MANAGER CITY
LOGISTICS AND
SUSTAINABILITY
DPD DEUTSCHLAND

DAS UNTERNEHMEN

- DPD Deutschland mit Sitz in Aschaffenburg gehört zum KEP-Dienstleister Geopost, der wiederum zur französischen La Poste-Groupe gehört.
- Das Netzwerk in Deutschland besteht aus 79 Depots und drei Clustern. Für die Zustellung sorgen rund 1.000 Systempartner und 11.500 Zusteller.
- Pro Jahr werden rund 400 Millionen Pakete zugestellt.

Anzeige

Giti

GSR237
z.B. 355/50 R 22,5

„MIT UNSEREN REIFEN MEISTERN SIE JEDE HERAUSFORDERUNG!“

ENJOY DRIVING
www.giti-tire.de

Lips
keeps it rollin'
www.reifen-lips.de

„Ziele zur Emissionsminderung erstrecken sich für uns aber über alle Bereiche – vom Nah- und Fernverkehr bis hin zu unseren Gebäuden“, sagt Seber. Im Fernverkehr sollen noch 2024 erstmals BEV- und FCEV-Lkw eingesetzt werden, abhängig von der Verfügbarkeit der Lade- und Tank-Infrastruktur. Dabei orientiere sich DPD wo möglich an den geplanten Wasserstoff-Trassen. Bei den schweren E-Lkw sei es ebenso schwierig, weil Megawattcharger noch nicht da vorhanden seien, wo sie benötigt werden – auch abseits der Autobahnen.

Eine Herausforderung für das Routing in der Networking-Planung, zumal der Paketdienstleister im Fernverkehr mit Spediteuren zusammenarbeitet, denen er eine gewisse Planungssicherheit bieten will – schwierig, wenn es etwa darum geht, Verträge zu erneuern und Gebiete zu planen.

300 eigene Ladestationen

Dennoch investiert DPD auch in Ladestationen – 300 eigene Ladepunkte für Transporter gibt es schon. „Aber wir können nicht 100 Prozent der eigenen Flotte über die eigene Ladeinfrastruktur laden, sondern müssen auch auf öffentliche Ladestationen setzen“. Und da, so die Befürchtung von Seber, könnte der Transportbereich benachteiligt werden: Geplant und gebaut würden jetzt Pkw-Ladepunkte. „Besser wäre es, zuvorderst auch für Transporter und leichte Lkw zu planen, da passt dann auch ein Pkw hin. Umgekehrt wird es wegen der Platzverhältnisse schwieriger“.

Bei der Ladeleistung sollte ebenfalls das Maximale verbaut werden, um die maximale Flexibilität zu haben, so Seber: „Mit 22 kW bekommt man für jedes Fahrzeug für den Stadtverkehr genügend Leistung, so macht das auch Spaß“.

Schwierig wird das Thema Aufladen laut Gerd Seber auch für die Zusteller, die bisher zum Teil die Fahrzeuge auch mit nach Hause genommen haben. Haben Sie vor Ort keine Möglichkeit zum Aufladen, muss unter Umständen das Fahrzeug nach der Tour im Depot zum Aufladen bleiben. „Im besten Fall fährt der Fahrer dann mit der Bahn nach Hause“, sagt Seber.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: DPD



STARTSEITE

Daimler Truck auf dem Weg zur Vision Zero

Die neuesten Assistenzsysteme für Busse und Lkw sorgen für mehr Sicherheit bei allen Verkehrsteilnehmern



Der Countdown läuft: Ab Juli 2024 müssen nun auch alle in der EU neu zugelassenen Lkw und Busse die Vorschriften der aktualisierten General Safety Regulation (GSR) erfüllen. Die GSR schreibt eine ganze Reihe von Fahrerassistenzsystemen zwingend vor, um so die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Beteiligten weiter zu erhöhen.

„Die General Safety Regulation der EU ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg hin zum unfallfreien Fahren – unserer ‚Vision Zero‘. Diesen Weg beschreiten wir schon seit Jahrzehnten und setzen wir nun mit unserer entwickelten Sicherheitsassistenzsystemen neue Maßstäbe“, erklärt Rainer Müller-Finkeldei, Leiter Mercedes-Benz Trucks Produktentwicklung. Verbaut werden die Systeme in fast allen Marken und Baureihen.

[Mehr Informationen](#)

270-Grad-Fusionstechnologie der Sensoren für nahezu komplette Rundumsicht

Um noch besser zur Vermeidung von Unfällen beitragen zu können, hat Daimler Truck eine neue Elektronikplattform entwickelt, die durch die sogenannte Sensorfusion zur Verschmelzung



von Radar- und Kameradaten einen noch großflächigeren Blick nach vorne und zur Seite ermöglicht. Die Elektronikplattform bietet eine 20-fach höhere Datenverarbeitung, die insgesamt sechs verbauten Sensoren können nun einen Winkel von 270 Grad um das Fahrzeug herum abdecken.

Assistenzsysteme tragen zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer bei.

Active Brake Assist 6 mit Mehrspurüberwachung

Ein gutes Beispiel für die Effizienz der 270-Grad-Fusionstechnologie wie auch die Übererfüllung der GSR ist der Active Brake Assist 6. Der neueste Notbremsassistent von Daimler Truck kann bei Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h – beim ABA 5 waren es bereits 50 km/h – nun auch vor kreuzenden, entgegenkommen-



den oder in der Spur fahrenden Verkehrsteilnehmern eine automatisierte Vollbremsung bis zum Stillstand durchführen. Die GSR fordert die erweiterte Reaktion auf Fußgänger und Radfahrer für neue Lkw und Busse erst ab 1. Juli 2026. Ein weiterer Mehrwert des ABA 6 besteht in der Mehrspurüberwachung in einer Entfernung von bis zu 250 Metern für eine noch bessere Gefahrenerkennung.

Auf Herz und Nieren getestet: Daimler Truck prüft intensiv seine neuen Sicherheitsassistenzsysteme.

Active Sideguard Assist 2 mit Funktionserweiterung auf der Fahrerseite

In welchem Maße die Ausstattung der Fahrzeuge mit nun sechs Sensoren und der damit verbundene vergrößerte Blickwinkel die Verkehrssicherheit erhöhen, zeigt sich auch am Active Sideguard Assist der zweiten Generation (ASGA 2). Der ASGA 2 überwacht den Verkehr auf der Fahrer- wie auch auf der Beifahrerseite und kann mit seinem zweistufigen Warnsystem die Fahrerinnen und Fahrer auf potenzielle Gefahren hinweisen, sodass sich durch ein rechtzeitiges Eingreifen eine kritische Verkehrssituation entschärfen lässt. Das System kann außerdem bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h im Bereich der Rot-Warnung eine automatisierte Bremsung bis zum Stillstand des Fahrzeugs einleiten, sollten die Fahrerinnen und Fahrer zuvor nicht entsprechend auf eine akustische und optische Warnung für die Beifahrerseite reagiert haben. Auch mit dieser Funktion geht das System über die Anforderungen der GSR hinaus, die nur vorschreibt, dass der Abbiegeassistent im Bedarfsfall eine Warnung abgeben muss.

Neu: Front Guard Assist überwacht Verkehrsraum vor dem Fahrzeug

Um Unfälle zu vermeiden, wenn sich direkt vor dem Lkw oder Bus ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer befinden, kann der neue Front Guard Assist von Daimler Truck ein hilfreiches Feature sein. Registriert das System stehende oder sich bewegende Objekte vor dem Fahrzeug, unterstützt es die Fahrerinnen und Fahrer in Fahrsituationen bis 15 km/h durch Gefahrenmeldungen über das zweistufige Warnsystem. Die 270-Grad-Fusionstechnologie deckt dabei den toten Winkel vor dem Fahrzeug von 0,8 Metern bis zu circa vier Metern auf voller Fahrzeugbreite ab.

Bei allen Assistenzsystemen verfolgt Daimler Truck über sein gesamtes Produkt-Portfolio das Ziel, die Fahrerinnen und Fahrer innerhalb der Systemgrenzen bestmöglich bei ihrer Fahrt zu unterstützen und zu entlasten. Die Grenzen der Physik lassen sich mit den Systemen – mögen sie auch noch so gut sein – allerdings nicht verschieben. Die Fahrerinnen beziehungsweise der Fahrer bleiben daher, wie auch gesetzlich festgelegt, zu jeder Zeit für das sichere Führen des Fahrzeugs vollumfänglich verantwortlich.

GENERAL SAFETY REGULATION (GSR)

Alle Verkehrsteilnehmer sind betroffen

Pkw-Insassen, Radfahrer und Fußgänger machen nach EU-Angaben den Großteil der Verkehrstoten bei Unfällen mit schweren Güterkraftfahrzeugen aus. 12 Prozent der Verkehrstoten bei solchen Unfällen waren Insassen der jeweiligen Güterkraftfahrzeuge.

Zu den häufigsten Unfallarten zählen dabei EU-weit Auffahrunfälle vor allem am Stauende, das unbeabsichtigte Verlassen der Fahrspur, der Seitenaufprall an Kreuzungen, Zusammenstöße beim Abbiegen aufgrund des toten Winkels und Unfälle aufgrund von Überholern. Insgesamt ist die Zahl der bei solchen Unfällen getöteten Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren deutlich gesunken.

Komplett recycelbare Reifen

Sumitomo neues Mitglied der Allianz Zukunft Reifen –
Forschung mit nachwachsenden Rohstoffen



Die Allianz Zukunft Reifen (AZuR) engagiert sich für eine klimagerechte Reifen-Kreislaufwirtschaft in Deutschland und Europa. Neues Mitglied ist der japanische Hersteller Sumitomo, der für Reifen seiner Marke Falken den Anteil von Rohstoffen aus Biomasse und von Recyclingmaterialien deutlich erhöhen will.

Die AZuR-Initiative verfolgt nach eigenen Angaben die Ziele einer möglichst nachhaltigen Neureifen-Herstellung, die Reparatur und Runderneuerung von Altreifen und die stoffliche und chemische Verwertung.

Die Vorteile kann die Initiative mit Zahlen untermauern: Durch Runderneuerung, Reparatur, stoffliche und chemische Verwertung werden demnach mehr als 50 Prozent der Reifen im Wertstoffkreislauf gehalten. Jede Tonne Altreifen, die stofflich verwertet wird, spart laut AZuR 700 Kilogramm CO₂-Emissionen; jeder runderneuerte Reifen spart gegenüber einem Neureifen über 60 Prozent der Rohstoffe und CO₂-Emissionen. Daher ist die Runderneuerung der Königsweg der Reifen-Kreislaufwirtschaft, wie ein AZuR-Sprecher gegenüber trans aktuell sagt.

Sumitomo Rubber Industries legt laut AZuR besonderen Wert auf Umwelt- und Klimaschutz. Die europäische Tochtergesellschaft Falken Tyre Europe vermarktet und vertreibt von Offenbach aus ein komplettes Reifensortiment für Pkw, Lkw, Leicht-Lkw und SUVs in der Erstausrüstung und im gesamten europäischen Nachrüstmarkt. Hergestellt werden die Reifen für den europäischen Markt in einem Werk im türkischen Çankiri.

25 Prozent Biomasse

Aktuell bestehen Reifen der Marke Falken bereits zu 25 Prozent aus Biomasse. Auf dem Weg zu komplett nachhaltigen Reifen will Falken den Anteil nachwachsender Rohstoffe und von Recyclingmaterialien deutlich erhöhen. Zur Förderung der Reifen-Kreislaufwirtschaft unterstützt Sumitomo demnach auch innovative Lösungen für das Biorecycling der Rohstoffe gebrauchter Reifen.

An einem Messgerät werden bei Sumitomo Rubber Europe per Laser Profiltiefe, Abrieb und die Kontur des Reifens gemessen.

525.000

Tonnen

ODER 44,35
MILLIONEN
ALTREIFEN
FALLEN
LAUT AZUR
JEDES JAHR IN
DEUTSCHLAND
AN

DAS UNTERNEHMEN

- Sumitomo Rubber Industries mit Sitz im japanischen Kobe gehört mit 32 weiteren Konzernen zur Sumitomo Group.
- Sumitomo Rubber Industries mit ihren Tochterfirmen beschäftigt rund 34.000 Mitarbeiter und ist fünftgrößter Reifenhersteller weltweit.
- Entwickelt und produziert werden Reifen der Marke Dunlop und Falken.
- Die hundertprozentige Tochter Sumitomo Rubber Europe betreibt mit 60 Mitarbeitern am Standort Hanau ein Test- und Entwicklungszentrum für Pkw- und Lkw-Reifen.



Preiswerter
erster
Expertenblick

Wer einen Oldtimer gekauft hat und versichern lassen möchte, braucht in der Regel ein detailliertes Wertgutachten vom spezialisierten Sachverständigen. Was aber, wenn es nur um die erste Annäherung an eine mögliche Kaufentscheidung geht? „Dafür ist das umfassende Gutachten meist zu aufwändig und auch zu teuer“, meint Andreas Lahne, Fachgebietsverantwortlicher DEKRA Classic Services. Deshalb gibt es nun mit dem DEKRA Wortlich Check eine neue Dienstleistung.

„Wer sich für ein Fahrzeug interessiert, das aber möglicherweise weiter entfernt steht, braucht im ersten Schritt doch vor allem die Gewissheit, dass der tatsächliche Zustand dem entspricht, was zum Beispiel im Inserat beschrieben ist. Für solche Fälle ist unser neues Angebot genau das Richtige“, sagt Lahne.

Beim DEKRA Classic Check wird der Ist-Zustand eines klassischen Fahrzeugs durch spezialisierte Oldtimer-Sachverständige beschrieben – in kompakter Form und mit überschaubarem Aufwand.

„Auf dieser Grundlage kann man als potenzieller Kaufinteressent dann zum Beispiel entscheiden, ob man sich das Fahrzeug selbst anschaut oder ob man – wenn die Kauf-Überlegung konkreter wird – eventuell eine tiefer gehende Expertendienstleistung beauftragen möchte“, so der DEKRA Experte. Umfangreichere Services wie ein Bewertungsbericht oder ein Bewertungsgutachten,

wie sie etwa für spezielle Oldtimer-Versicherungen gefordert sind, umfassen dann beispielsweise auch die Kalkulation einzelner festgestellter Beschädigungen oder die Überprüfung und Kommentierung der Fahrzeughistorie.

„So weit in die Tiefe geht der DEKRA Classic Check ganz bewusst nicht. Er ist sozusagen der preiswerte erste Expertenblick für die Fälle, in denen mehr noch gar nicht relevant ist“, sagt Lahne. Weitere Bausteine wie etwa eine Fotodokumentation können gegebenenfalls zusätzlich beauftragt werden.

Doch nicht nur für Kaufinteressenten ist der DEKRA Classic Check ein guter Einstieg. Die Dokumentation des Ist-Zustands kann auch für Verkäufer eine gute Basis für erste Gespräche mit möglichen Interessenten bilden, so der DEKRA Oldtimer-Experte.

Weitere Informationen:

www.dekra.de/oldtimer

Sumitomo Rubber Europe, ebenfalls eine hundertprozentige Tochter der Sumitomo Rubber Industries, betreibt dafür am Standort Hanau ein Test- und Entwicklungszentrum für Pkw- und Lkw-Reifen. Laut Dr. Bernd Löwenhaupt, Managing Director von Sumitomo Rubber Europe, sind Natur- und Synthetikgummi mit einem Anteil von fast 50 Prozent weiter die größten Hauptbestandteile von Reifen. Weitere Bestandteile sind rund sieben Prozent Stahl sowie in kleinerer Menge Polyester oder Rayon zur Verstärkung, und Füllmaterialien wie Ruß, Kieselsäure, Kohlenstoff oder Kreide. Auch Weichmacher wie Öle und Harze und Chemikalien für die Vulkanisation gehören zu den Zutaten.



In Europa vertreibt der japanische Hersteller Sumitomo seine Reifen unter der Marke Falken, wie hier der Lkw-Ganzjahresreifen BI856.

Das Bestreben von Sumitomo sei es, die jetzigen Materialien auf fossiler Basis im Sinne der Nachhaltigkeit durch Biomasse und Recyclingstoffe zu ersetzen. Dazu gehören zum einen, den Anteil von nachwachsendem Naturkautschuk und den Anteil von Synthetikgummi auf Pflanzenbasis zu erhöhen. Die Öle und Harze könnten durch die Verwendung von Rohstoffen auf Raps und Kiefernbasis umgestellt werden. Silikat aus Schalen von Mais und Reisschalen komme ebenfalls zum Einsatz wie Ruß auf Pflanzenbasis.

Zum anderen soll bei den Materialien mehr auf Recycling gesetzt werden, etwa bei dem benötigten Stahlgürtel oder bei Polyesterfasern, die etwa aus Plastikflaschen gewonnen werden könnten. Auch Altreifen sollen Recyclingstoffe liefern.

„Wir arbeiten daran, das Schritt für Schritt im Standardreifen umzusetzen“, sagt Bernd Löwenhaupt. Ziel sei es, bis 2030 einen Reifen anbieten zu können, der zu 40 Prozent aus nachhaltigen Rohstoffen (nachwachsende Pflanzenstoffe und Recycling) besteht, bis 2050 sollen die Reifen dann zu 100 Prozent recycelbar sein.

Text: Ilona Jüngst |

Fotos: Sumitomo Rubber Europe

 **STARTSEITE**

Hohe Reichweite und wenig CO₂

Reifenhersteller optimieren die Pneus mit Blick auf mehr Abrieb bei E-Fahrzeugen – weniger Kosten durch Recycling



Die ehrgeizigen Klimaziele der EU machen sich auch im Reifenmarkt bemerkbar. So setzen beispielsweise Michelin und Continental auf zahlreiche Neuerungen.

Eine Beispiel dafür ist die App Conti-Connect-Lite. Hiermit möchte Continental das Reifenmanagement bei intelligenten Reifen verbessern. Der Nutzer registriert sich online und erhält dann eine Übersicht über den Reifenzustand. Conti-Connect-Lite ermöglicht zudem den Zugang zu ausgewählten Funktionalitäten des Systems Conti-Connect. Hierbei erfassen Sensoren, die in den Reifen montiert sind, während der gesamten Fahrt die Reifendaten des Lkw. So lassen sich via Conti-Connect die Laufleistung, die Temperatur sowie der Druck der Reifen und zusätzlich per GPS der Standort des Lkw überwachen.

Timo Röbbel, Leiter Marketing bei Continental, erklärt dazu gegenüber trans aktuell. „Wir möchten mit Conti-Connect die Brücke zwischen Reifensensorik und professionellem Reifenmanagement schlagen.“

Reifen wiederverwenden

Unabhängig davon setzt Continental auf das ganzheitliche System Conti-Life-Cycle. Dieses zielt auf die Verlängerung der Lebensdauer der Reifen sowie deren Wiederverwendung ab. Mit dem Conti-Life-Cycle ist es demnach möglich, die Gesamtbetriebskosten des Fuhrparks zu optimieren und dabei die gleichen Vorteile wie bei einem Neureifen zu haben. Als Teil dieses Konzepts kommen bald die ersten runderneuten Reifen der im September 2022 eingeführten Reifelinie Conti-Hybrid-Gen-5 auf den Markt.

Der Fokus liegt bei diesem zirkulärem Wirtschaften auch auf dem Thema Kautschuk. So ermöglicht Continental mit verschiedenen Recyclingtechnologien, dass Kautschuk aus Altreifen in den Produktionsablauf für neue und runderneute Reifen zurückgeführt wird. Röbbel erklärt dazu: „Werden Lkw-Reifen erneuert, so wird das aus dem Profil entfernte Gummi regeneriert und für neue Gummimischungen eingesetzt.“ Runderneute Lkw-Reifen vereinen seiner Ansicht nach mehrere Vorteile auf sich – zum Beispiel weniger CO₂-Emissionen, weniger Luftverschmutzung und weniger Wasserverbrauch.



„Brücke zwischen Reifensensorik und professionellem Reifenmanagement schlagen“

TIMO RÖBBEL,
LEITER MARKETING
BEI CONTINENTAL

Anzeige

PISTE FREI FÜR DEN SOMMER!
Direkt ordern: unsere Markenreifen für LKW und Transporter

Starke Partner. Starke Marken.

SAILUN WINDPOWER MIRAGE COVEH SEMPERIT noken TYRES
ACCURIDE BOIA TRAILER GT Delli Tire TRAILERMAX KENDA

Bohnenkamp
Moving Professionals

Jetzt! UMRÜSTSAISON LKW & TRANSPORTER

Röbbel macht folgende Rechnung auf: „Verglichen mit einem neuen Reifen spart ein runderneuter Reifen bis zu 70 Prozent Material, 19 Prozent Wasser sowie 24 Prozent an CO₂-Emissionen.“

Rollwiderstand reduzieren

Überhaupt identifiziert er in Sachen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen bei Lkw drei Hauptfaktoren: Fahrzeugmotor, Aerodynamik und Rollwiderstand der Reifen. „Bei der Entwicklung von Lkw-Reifen spielt die CO₂-Reduktion eine entscheidende Rolle. Je besser die Rollwiderstandseigenschaften, desto geringer ist der Kraftstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoß eines Fahrzeugs. Und desto höher die Reichweite.“ Daher arbeitet Continental kontinuierlich daran, die Zusammensetzung der Kautschukmischungen zu optimieren und Gewicht zu sparen.

Ähnlich wie bei Continental ist die Runderneuerung von Reifen auch bei Michelin ein wichtiger Trend. Markus Bast, Managing Director & Direktor Vertrieb B2B DACH bei Michelin, erklärt dazu gegenüber trans aktuell. „Mit dem speziellen Runderneuerungsverfahren Michelin Remix können Altreifen nach hohen Qualitätsmaßstäben bearbeitet und nachgeschnitten werden. So ist eine um 150 Prozent höhere Laufleistung möglich.“

Dies hat auch mit Blick auf die E-Mobilität eine hohe Relevanz. Zu berücksichtigen ist demnach das höhere Gewicht und das höhere Drehmoment bei E-Fahrzeugen. „Dadurch sind Reifen auf E-Lkw stärker beansprucht als auf Fahrzeugen mit klassischem Antrieb. Der Grund: Die höhere Radlast und das höhere Drehmoment. So entsteht mehr Abrieb,“ sagt Bast.

Optimale Straßenhaftung

Michelin achtet deshalb bereits in der Reifenentwicklung auf einen möglichst geringen Reifenabrieb bei optimaler Straßenhaftung. Möglich ist dies durch einen spezifischen Materialmix sowie ein spezielles Profildesign. „Wir arbeiten hier auch eng mit den Fahrzeugherstellern zusammen, um die sich ändernden Ansprüche der Fahrzeuge bestmöglich miteinzubeziehen“, betont Bast.

Beim Einsatz von digitalen Services wie Connected Fleet richtet Michelin den Fokus darauf, nicht nur den Fuhrpark jederzeit im Blick zu haben, sondern auch die Kosten. So ist bei Connected Fleet die Predictive Maintenance ein wichtiger Aspekt, also die vorausschauende Wartung. Die Fuhrparkbesitzer erhalten damit Echtzeit-Informationen über den Zustand der Reifen ihrer Flotte. „Dies ermöglicht eine vorausschauende Planung, minimiert Ausfallzeiten und steigert langfristig die Effizienz der Flotte“, betont Bast.

Ebenso kündigt er an: „Wir präsentieren insbesondere in der zweiten Jahreshälfte, rund um die IAA Transportation, noch weitere Neuheiten für den Fern- und Regionalverkehr.“ Die Ziele hierbei seien, einerseits die Wirtschaftlichkeit und andererseits die Umweltverträglichkeit der Flotte zu erhöhen.



„Reifen auf E-Lkw sind stärker beansprucht als auf Fahrzeugen mit klassischem Antrieb“

MARKUS BAST,
MANAGING DIRECTOR &
DIREKTOR VERTRIEB B2B
DACH BEI MICHELIN

Gefahrenabwehr für die Umwelt

Havariekommissare von Dekra Claims Service im Einsatz – Schadenprävention im Blick



Keine Verletzten – nach einem Zwischenfall mit Fahrzeugen immer die wichtigste Nachricht. Bei der Abwicklung eines Schadenfalls mit Lkw gibt es dennoch einiges zu beachten. Hier müssen Profis wie das Team des Dekra Havarie-Managements ran.

Denn beispielsweise ausgelaufene Kraftstoffe können eine Gefahr für die Umwelt bedeuten und der Verlust der Ware einen zusätzlichen wirtschaftlichen Schaden. Der Mann der Stunde ist dann Volker Dührkoop. Mitarbeiter der Dekra-Geschäftseinheit Automobil. Er vertritt als Havariekommissar und Sachverständiger für Transport- und Lagerschäden den Bereich Dekra Claims Service.

Zu seinem Team in Lübeck gehören drei weitere ausgebildete Havariekommissare. Das Team ist nicht nur für Norddeutschland, sondern inzwischen auch für fast das ganze Bundesgebiet zuständig. Zu den Kunden des Dekra Claims Service zählen Transportunternehmen, Speditionen, Reedereien, Lagerhalter und natürlich Versicherungen.

Ein häufiger Auftraggeber ist etwa die Kravag Umweltschutz und Sicherheitstechnik (KUSS), eine Tochter der R+V-Versicherungsgruppe, die mit Dekra Claims Service einen Rahmenvertrag hat und für die schnelle Behebung eines Schadenfalls ein ganzes Netzwerk von Partnerunternehmen unterhält.



Der Lkw wird geborgen (oben), ein Reinigungsunternehmen entfernt den Mineralölbelag auf der Straße (ganz oben).

24 Stunden erreichbar

„Allen Kunden der R+V-Versicherungsgruppe bieten wir eine 24-Stunden Erreichbarkeit, für die technische Bearbeitung von Umweltschäden aus dem Fahrzeugbetrieb“, sagt Dr. Frank-Helge Richter. Richter ist Sachverständiger für Schadenmanagement und Havariekommissar und leitet zwölf Mitarbeiter in Wiesbaden und Hamburg im Bereich Schadenmanagement für Umwelt- und Agrarschäden. Mehr als 600 Schäden pro Jahr werden vom Team bearbeitet.

An die KUSS hatte die Schadensabteilung der R+V vergangenes Jahr auch einen Notfallruf einer Spedition weitergeleitet: Ein Lastzug mit Wurstwaren war verunglückt, Kraftstoff ausgelaufen. Nach dem Erstkontakt mit dem Fahrer und einer ersten Analyse der Lage beauftragte die KUSS das Dekra Claims-Team in Lübeck mit der Schadensabwicklung.

Der erste Schritt bei einem Auftrag für die Havarie- und Bergekommisare ist laut Dührkoop zu prüfen, welche Maßnahmen zur Schadenminderung dringend einzuleiten sind. Im vorliegenden Fall hatte sich auf dem Weg von der Fabrik der Sattelauflieger vermutlich wegen eines technischen Defekts von der Zugmaschine abgekoppelt und war auf der Straße aufgekommen. Dadurch war Dieselkraftstoff zur Versorgung des Kühlaggregats ausgelaufen, der sich seinen Weg von der Straße in das danebengelegene Siel suchte. Höchste Gefahr also durch eine mögliche Verschmutzung der Umwelt.

Feuerwehr und Bergungsunternehmen waren bereits vor Ort, ebenso ein Reinigungsunternehmen, das von KUSS beauftragt worden war: „Denen galt mein erster Anruf, um zu besprechen, was sofort zu tun ist. Ziel ist immer, eine weitere Ausbreitung des Kraftstoffes zu verhindern“, sagt Dührkoop.



„Der erste Schritt ist, zu prüfen, welche Maßnahmen zu Schadenminderung dringend einzuleiten sind“

VOLKER DÜHRKOOP,
HAVARIEKOMMISSAR
DEKRA CLAIMS SERVICE



Eine Aktion von

trans aktuell

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

in Begleitung von



Unsere Partner bei der Sicherheitsinitiative



In Absprache mit dem Dekra-Sachverständigen saugte das Unternehmen den sichtbaren Kraftstoff aus den Siel-Anlagen ab und brachte Kraftstoff-Absperrungen im Bach an. Mit einer speziellen Maschine wurde zudem der Mineralölbelag von der Straße entfernt.

Dührkoop wurde mit zwei Gutachten beauftragt – eines zur Umwelt- und eines zur Transportschadenthematik. Für ersteres überprüfte er an der Unfallstelle unter anderem die Wirksamkeit der Kies- und Ölsperren und ordnete ein erneutes Absaugen an. Eine Nachbesichtigung nach ein paar Tagen und ein Test mit Ölbindewürfeln brachten ein positives Ergebnis – keine Verschmutzung mehr feststellbar.

Und die Ladung? Nachdem der Bergekran den Auflieger anhuben hatte, wurden die 71 Paletten Wurstwaren in einen Ersatz-Doppelstock-Sattelzug des Bergungsunternehmens verladen. „In dem Fall hatten wir es mit zwei kritischen Bereichen zu tun – Kühl- und Tiefkühl-Waren, die bei höchstens 7 Grad beziehungsweise -18 Grad zu lagern sind“, sagt Dührkoop. Zwar war das Kühlaggregat ausgefallen, aber wenn der Auflieger nicht beschädigt ist, ist laut Dührkoop die Temperatur zumindest für eine geraume Zeit zu halten – wie im vorliegenden Fall.

Also fix zurück zum Produktionsbetrieb, die Außentemperatur an der Rampe gemessen, und dann im Inneren des Gebäudes die Blickung entladen und genauer untersucht. „Im Blickpunkt haben wir dabei nicht nur die Temperatur der Ware, sondern auch, ob sich Ladeeinheiten verschoben oder Produkte Schaden genommen haben“. Glück im Unglück für die Transportbeteiligten: Nur drei Paletten mussten neu abgepackt und teilweise neu kartoniert werden, ansonsten konnte der Havariekommissar grünes Licht für die verarbeitete Ware geben.

Alles wird dokumentiert

Damit war die Arbeit für den Dekra-Mitarbeiter noch längst nicht getan: Pro Fall macht er bis zu 100 Fotos, um den chronologischen Ablauf der Umweltschutz- und Bergungsmaßnahmen darzustellen; alles wird bis ins Detail dokumentiert, jedes eingesetzte Equipment für die Versicherung aufgelistet. Denn die prüft im Anschluss, ob die Abrechnungen auch plausibel sind.



Im vorliegenden Fall wurde der Schaden als Komplettpaket abgewickelt, intern wird er von der Versicherung aber getrennt betrachtet: Die Kfz-Haftpflicht kommt etwa für den Schaden auf, der durch das Fahrzeug verursacht wurde, wie die Verunreinigung der Kanalisation; und der Bereich Transportversicherung für die Ware.

Das Zusammenspiel der Bereiche, auch mit der Dekra Claims Service, funktioniert hervorragend: „Aufgrund der langjährigen und guten Zusammenarbeit können wir uns auf die Kollegen verlassen“, sagt Dr. Frank-Helge Richter. Pluspunkt für den Versicherten sei neben der Schnelligkeit bei der Schadenbearbeitung, dass der „Schaden schlüsselfertig abgeschlossen“ werde. Im vorliegenden Fall, so berichtet der Experte, beliefen sich die Kosten allein für den Kfz-Haftpflichtschaden auf netto 16.000 Euro, darin enthalten die Kosten für Gutachter sowie Reinigung- und Entsorgungskosten.

Nicht immer geht es so glimpflich aus. Vor allem Spediteure und Frachtführer profitieren laut Volker Dührkoop von einem unparteiischen Gutachter, der im Zweifelsfall eine für alle praktikable Lösung anstrebt.

Schadenprävention ist zudem ein wichtiges Stichwort. Und laut dem Experten sollte das, auch bei einer schwierigen Markt- und Kostensituation wie aktuell der Fall, nicht außer Acht gelassen werden. Qualität, also auch ein sicherer Transport, habe eben auch einen Preis.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Volker Dührkoop/Dekra



„Wir sind 24 Stunden am Tag für unsere Kunden da“

DR. FRANK-HELGE RICHTER,
GRUPPENLEITER R+V
UMWELTSCHUTZ UND
SICHERHEITSTECHNIK
(KUSS)

DIE UNTERNEHMEN

- Dekra Claims Service bietet für gewerbliche Kunden Gutachtendienstleistungen und Schadensregulierung an
- Das europaweite Dekra-Netzwerk an Havarie-Kommissaren (eigene und Partner) umfasst rund 35 Kommissare bzw. Kommissar-Büros.
- R+V ist mit seiner Gesellschaft Kravag Logistik Versicherungsgesellschaft in der größten Versicherungsgesellschaft in Deutschland

STARTSEITE

H2-Gesamtpaket für alle

PH2P-Trucks von Sonderfahrzeug-Spezialist Paul Nutzfahrzeuge – Wasserstoff-Lkw fahren bis zu 500 Kilometer



Das beschauliche Niederbayern ist wahrlich eine Welt für sich. Dass der hier beheimatete Sonderfahrzeug-Spezialist Paul Nutzfahrzeuge sein eigenes Antriebs-Süpplein kocht, passt da gut ins Bild. Geschäftsführer Bernhard Wasner glaubt nicht an die reine batterieelektrische Lehre, selbst im mittelschweren Lkw nicht, der gern für Verteilertouren mit festem Ausgangspunkt genutzt wird.

„Bei uns fahren auch diese Lkw in der Belieferung von Hotels 500 Kilometer täglich. Da kommt man mit einem batterieelektrischen Antrieb nicht hin“, erklärt Wasner. Dass er für seinen PH2P ein Fahrgestell eines mittelschweren Lkw nutzt, hat aber auch praktische Gründe: Die Technik mit Brennstoffzelle, Kühlung, Gastanks, E-Antrieb und Pufferakkus ist mit mehr Platz zwischen den Achsen einfacher unterzubekommen als bei einer Sattelzugmaschine. Und Daimler Truck war wohl eher davon zu überzeugen, das Paul-Projekt mit der Lieferung von Atego-Gliedern ohne Antriebsstrang zu unterstützen als mit Actros – arbeitet der Hersteller in dieser Klasse mit dem Mercedes GenH2 doch selbst an der Entwicklung eines Brennstoffzellen-Lkw.

Partner für Lkw und Antrieb

Der Wasserstoff-Lkw von Paul, der PH2P, baut also auf dem Mercedes Atego 4x2-Chassis auf, die 80 kW starke Brennstoffzelle stammt von Toyota, den Zentralantrieb mit fester Übersetzung liefert Voith zu. 120 kW Dauerleistung stehen damit an, in der Spitze sind 300 kW abrufbar. Das Dauerdrehmoment liegt bei üppigen 2.800 Nm.

Auf unserer ersten Testfahrt mit dem ausgeladenen 16-Tonner macht das Eindruck. Vom Hof der Paul Group in Passau Sperrwies geht es kraftvoll auf die Landstraße. Schon die ersten Meter muss der PH2P ganze Arbeit leisten, führt die Strecke gen Fürstzell doch gut den Berg hinauf.

Genau in dem Moment, in dem wir vom Gas gehen und den Lkw eigentlich nur noch rollen lassen wollen, fühlen wir uns aber mit einem Schlag auf ein Flughafen-Rollfeld versetzt: Die Elektronik hat die Brennstoffzelle zugeschaltet und den Lüfter vorn angesteuert. Dieser geht gleich mit voller Drehzahl ans Werk und schreckt den Fahrer aus seinem elektrischen Dahinsummen regelrecht auf. Ein seltsames Schauspiel, weil die Geräuschkulisse anders als im Diesel entkoppelt wirkt vom Fahren.

Nachbesserungen erledigt

Johannes Köck, Teamleiter Entwicklung und Konstruktion bei Paul, ist das in der Erprobung natürlich nicht verborgen geblieben. In der Zwischenzeit, einige Wochen nach unserer Testfahrt, soll die Eigenheit schon angegangen worden sein. „Wir haben das System nochmal feiner abgestimmt. Der Lüfter läuft jetzt erstmal im Hintergrund auf niedrigerer Drehzahl, so müssen wir ihn nicht plötzlich steil hochfahren“, erklärt Köck. Für die Zukunft sei außerdem der Einsatz eines anderen Lüfterrads vorgesehen, das insgesamt leiser laufen soll.



„Lehrgeld haben wir zahlen müssen bei tiefen Minusgraden“

JOHANNES KÖCK,
TEAMLEITER
ENTWICKLUNG UND
KONSTRUKTION BEI
PAUL NUTZFAHRZEUGE

Anzeige

KÖGEL
BECAUSE WE CARE

LEICHT IST DAS NEUE GROSS.

KÖGEL LIGHT PLUS

- ✓ höchste Nutzlast*
- ✓ nachweisliche Kraftstoffersparnis*
- ✓ erprobte Stabilität

*mehr Informationen finden Sie unter:
www.koegel.com/CO2

www.koegel.com

Eine Aussage, der wir gern Glauben schenken, hat Köck mit seinem Team sonst doch schon vor dem offiziellen Serienstart im Oktober letzten Jahres Liebe zum Detail bewiesen. Beispielsweise mit den Instrumenten: Die Diesel-Tankuhr wurde durch eine H2-Anzeige ersetzt, der Drehzahlmesser ist zum Energiefluss-Anzeiger mutiert. Über den Lenkstock kann die Stärke der Energierückgewinnung beim Segeln und Bremsen angepasst werden, bis zu einer Stufe, mit der sich der PH2P quasi nur noch über das Gaspedal bewegen lässt.

Rückmeldungen an die Entwickler

Oberhalb der Windschutzscheibe hat Paul außerdem ein Display montiert, auf dem Daten wie die Restreichweite, der Energieverbrauch und die Anzahl der durch Rekuperation gewonnenen Kilowattstunden erscheinen. Doch auch hier gab es Anpassungen. „Wir haben einige Anzeigen rausgenommen auf Basis der Rückmeldungen der Fahrer. Das hat uns Entwickler sehr geholfen, das System bedienfreundlicher zu gestalten“, sagt Köck.

Auch mit Startproblemen geht der Teamleiter offen um: „Echtes Lehrgeld haben wir zahlen müssen bei tiefen Minusgraden. Da hatten wir Probleme mit der Vorkonditionierung der Batterie. Wir haben sie zu schnell aufgeheizt, womit sie sich nicht wohlfühlt hat und Fahrzeuge stehen geblieben sind. Jetzt laufen die PH2P aber einwandfrei.“



Alles beim Alten: Der Atego-Arbeitsplatz bleibt vom Paul-Umbau nahezu unberührt.

Insgesamt speichern die besagten NMC-Pufferakkus des PH2P bis zu 120 kWh. Die im Tankturm hinter dem Fahrerhaus liegenden 350-bar-Gastanks bringen es auf ein Fassungsvermögen von 30 Kilogramm. Bei einem Verbrauch von circa 6,5 Kilo pro 100 Kilometer reicht das für rund 450 Kilometer am Stück. Dann muss der Wasserstoff-Atego diesel-ähnlich für 10 bis 15 Minuten an die Zapfsäule. Und auch an welche, wissen die Niederbayern im Falle von Interessenten im Umkreis genau: die von Betreiber Maier-Korduletsch nämlich. Dieser hat in Kooperation zwei Shell Wasserstoff-Tanksäulen auf dem Paul-Gelände in Passau Sperrwies errichtet, die dank großer Kompressoren und Speicher zehn Lkw hintereinander ohne Wartezeit versorgen können sollen.

Pay-per-Use über Shell

Aber nicht nur Tankstelle und Fahrzeug zu stehen, auch für die Finanzierung hat Paul in Zusammenarbeit mit Shell ein attraktives Modell gefunden: Shell nämlich hat die ersten 25 PH2P in Eigenregie über ein Pay-per-Use-System an die Kunden vermarktet, die so ihre Kosten planen können. Dafür umfasst der monatliche Tarif die gefahrenen Kilometer, Kraftstoff, Versicherung, Wartung und Kundensupport. Der Umstieg soll damit auch für Unternehmen machbar sein, die nicht die Mittel haben, einen Brennstoffzellen-Lkw auf eigene Faust zu kaufen und die Risiken selbst zu tragen.



Volle Pullen: Die Gasflaschen im Tankturm hinter dem Fahrerhaus fassen 30 Kilogramm Wasserstoff. Genug für 450 Kilometer (links).

Bewährter Lieferant: Der Elektro-Zentralantrieb des PH2P stammt von Voith.

Für Paul ermöglicht das Gesamtpaket aus Pay-per-Use-Miete, der Wasserstoff-Bereitstellung über die Maier-Korduletsch-Tankstelle und dem PH2P eine „schnelle, komfortable und planbare Umsetzung nachhaltiger Transportlogistik für Spediteure und Fuhrparkbetreiber.“ Dazu gehört auch, dass der Brennstoffzellen-Lkw auf Atego-Basis mit einem Leergewicht ohne Aufbau von rund sieben Tonnen bei einem zulässigen Gewicht von 16 beziehungsweise 24 Tonnen (Solo/mit Anhänger) eine ordentliche Nutzlast bietet. Und dass sich das Fahrgestell mit einem Radstand von 5,36 Metern mit Plane, Koffer oder Kühlkoffer ausstatten lässt, was auch wegen des Tankturms hinter der Fahrerkabine nur mit Aufbauvarianten, die sonst mit Atego mit 4,76-Meter-Radstand kombiniert werden. Für Getränke-Logistiker wiederum plant Paul-Geschäftsführer Wasner als nächsten Schritt die Einführung eines PH2P 6x2.

Beteiligung von Hoyer

Doch auch abseits des PH2P gibt es Wasserstoff-News bei Paul: Das Energie-Unternehmen Hoyer nämlich hat sich mit 25,1 Prozent am Unternehmen beteiligt, will so in nachhaltigen Lkw-Transport investieren. Hoyer plant verstärkt den Auf- und Ausbau von Tankstellen zu Cross-Mobility-Hubs mit Erhöhung des Anteils alternativer Angebote wie H2-Zapfsäulen und E-Schnellladern. Thomas Hoyer, geschäftsführender Gesellschafter von Hoyer: „Wir planen heute die Tankstellen von Hoyer, Paul Nutzfahrzeuge die Lkw-Technik der Zukunft.“ Mit Hoyer wird Paul also weiter kräftig an Wasserstoff-Lkw arbeiten – aus Sicht des Kunden wahlgerne. Und der selbst eben mehr als nur das Fahrzeug.

Beteiligung von Hoyer

Doch auch abseits des PH2P gibt es Wasserstoff-News bei Paul: Das Energie-Unternehmen Hoyer nämlich hat sich mit 25,1 Prozent am Unternehmen beteiligt, will so in nachhaltigen Lkw-Transport investieren. Hoyer plant verstärkt den Auf- und Ausbau von Tankstellen zu Cross-Mobility-Hubs mit Erhöhung des Anteils alternativer Angebote wie H2-Zapfsäulen und E-Schnellladern. Thomas Hoyer, geschäftsführender Gesellschafter von Hoyer: „Wir planen heute die Tankstellen von Hoyer, Paul Nutzfahrzeuge die Lkw-Technik der Zukunft.“ Mit Hoyer wird Paul also weiter kräftig an Wasserstoff-Lkw arbeiten – aus Sicht des Kunden wahlgerne. Und der selbst eben mehr als nur das Fahrzeug.

Text und Fotos: Julian Hoffmann

STARTSEITE

Knallroter Sympathieträger

Ansorge Logistik nimmt sieben Ford F-Max in die Flotte auf – Fahrer und Geschäftsführung gefallen Komfort, Verbrauch und der Preis



Ohne die Zustimmung der Fahrer wird bei Ansorge Logistik heute kein Lkw mehr angeschafft – das ist für den Geschäftsführer Benedikt Roßmann ungeschriebenes Gesetz. Und das Urteil der Fahrer gab für ihn letztlich auch den Ausschlag, den Vertrag über insgesamt sieben neue Ford-Sattelzugmaschinen zu unterschreiben. Denn, so Roßmann: „Ich habe die Fahrer gefragt, was sie zum F-Max denken. Ob ihnen irgendetwas nicht gefällt. Aber kein einziger hat sich dazu hinreißen lassen, auch nur einen Punkt zu kritisieren.“



Übergabe im Autohaus Allgäu (v.l.): Christian Winkler, Wolfgang Thoma (beide Ansorge Logistik), Peter Schäfer (KreuterMedeleSchäfer), Benedikt Roßmann (Ansorge Logistik), Bernhard Kerscher (F-Trucks Deutschland), Andreas Krißmer (Kemas Truck) und Richard Stadler (KreuterMedeleSchäfer).

Viel Lob von den Fahrern

Im Gegenteil: Über das dreiviertel Jahr, in dem ein F-Max testweise in der Flotte des Mittelständlers aus Biessenhofen lief, hat er sich viele Sympathien erfahren. Zehn Fahrer haben quasi problemlos fast 80.000 Kilometer mit dem Vorführer abgespult und dabei die große Kabine, die ordentliche Ausstattung, den kräftigen Motor und die niedrige Geräuschkulisse gelobt. Nur eine außerplanmäßige Reparatur gab es zu verzeichnen, Ursache war eine defekte Standheizung. Kein ungewöhnliches Problem, nicht Ford-spezifisch und keine große Sache, sagt Roßmann. Er spricht von einem hochsoliden Fahrzeug und einem stimmigen Gesamtpaket.

Preisdifferenz bis zu 20 Prozent

Ein Gesamtpaket, bei dem für den Geschäftsführer natürlich auch der Preis eine Rolle spielt. Von einer Differenz von bis zu 20 Prozent im Vergleich zu den großen europäischen Herstellern ist die Rede, wobei Ansorge Logistik im Prozedere keine Unterschiede macht. Die F-Max sind wie alle Lkw im Fuhrpark mit einem Fullservice-Vertrag geleast und werden wegen ihres Einsatzes im Kombinierten Verkehr rund 100.000 Kilometer im Jahr fahren.

Diesel- und Adblue-Verbrauch des F-Max sieht Wolfgang Thoma auf Augenhöhe mit den rund 150 Ansorge-Stamm-Trucks von MAN, Mercedes-Benz und Scania. Thoma, Ex-Geschäftsführer des Unternehmens und im Ruhestand noch als Berater aktiv, lobt zudem die Verarbeitungsqualität: „Die Perfektion im Ford hat uns erstaunt. Wir haben damit gerechnet, dass es hier und da Entwicklungsrückstände gibt. Aber es ist nichts erkennbar.“



„Die Perfektion im Ford hat uns erstaunt“

WOLFGANG THOMA (L.)
UND
BENEDIKT ROßMANN,
ANSORGE LOGISTIK



Allein ein solider Auftritt des Lkw hätte Thoma und Roßmann aber wohl noch nicht überzeugt. „Es geht nicht nur um das Fabrikat, es geht immer auch um den Service-Partner“, erklärt Roßmann. Namentlich sei hier das Autohaus Allgäu in Kaufbeuren genannt, in dem auch die Übergabe der Ford F-Max im knalligen Firmenrot zelebriert wurde.

Der Betreiber des Autohauses KreuterMedeleSchäfer ist mit rund 800 Mitarbeitern an zwölf Standorten im Gebiet zwischen München, Augsburg und den Alpen eine echte Größe.

Eine, die neben Mercedes-Benz Trucks neuerdings auch Ford Trucks vertreibt und mit diesem Portfolio positiv in die Zukunft sieht. „Als wir uns den F-Max angeschaut haben bei F-Trucks Deutschland war der erste Eindruck: Wow! Das ist ein Lkw, den kann man verkaufen. Die Wertigkeit, die Ruhe in der Kabine und das Platzangebot haben uns voll überzeugt“, sagt Geschäftsführer Richard Stadler.

Der Auftrag von Ansorge Logistik, der bisher größte für Ford Trucks für das Unternehmen, gibt ihm Recht. Neben Stadler erhofft sich derweil auch Bernhard Kerscher, Geschäftsführer des Generalimporteurs F-Trucks Deutschland, mit Ansorge Logistik als bundesweit bekanntem Vorzeigekunden eine Wirkung auf andere Transporteure: „Ansorge Logistik ist ein Aushängeschild im Süden für uns. Auch durch die Persönlichkeit, Wolfgang Thoma und Benedikt Roßmann.“

70 Werkstätten und 23 Händler

Wir haben Ende letzten Jahres unser eintausendstes Fahrzeug ausgeliefert in Deutschland, haben bundesweit 70 Werkstätten unter Vertrag und 23 Händler, dazu eine eigene Finanzierungsgesellschaft. Wir sind jetzt so weit, dass wir auch große Kunden bedienen können.“ Auch die Fahrer sind für Kerscher von Bedeutung, ihr Lob macht ihn besonders stolz. „Der Fahrer soll Spaß haben am Fahrzeug“, bringt es der Geschäftsführer auf den Punkt.

Ansorge-Eigenentwicklung: Zugmaschine Elias mit 200 Kilometer Reichweite

Der weitere Plan von F-Trucks für 2024 also? Noch mehr F-Max-Kunden gewinnen – und mit der F-Line als zweite Baureihe die Palette gründlich erweitern. Die Lkw der F-Line können dafür als 4x2-, 6x2- und 8x2-Fahrgestelle konfiguriert werden, dazu sind 4x2- und 6x4-Zugmaschinen und 6x4- und 8x4-Baufahrzeuge stehen für Mai/Juni an, kurz darauf sollen die ersten Vertreter im Kundeneinsatz zu sehen sein. Eine ehrgeizige Agenda – für die Ford Trucks bei den alteingesessenen Mitbewerbern aber kaum mehr belächelt werden dürfte.

Text: Julian Hoffmann |
Fotos: Hoffmann, Ansorge Logistik, Ford Trucks

Die neuen Ford-Trucks besitzen Tanks mit 1.050 Liter Fassungsvermögen. Ihr Ecotorq-Motor bringt es auf 500 PS.

ELEKTRIFIZIERUNG AUF EIS

Bereits seit 2015 setzt Ansorge Logistik auch auf batterieelektrische Lkw. Zuerst im Rahmen eines Förderprojekts der bayerischen Staatsregierung mit der Entwicklung des Elias, eines eigenen schweren E-Trucks auf MAN-Basis mit Toni Maurer und Sensortechnik Wiedemann. Dann mit einem zweiten Eigenbau, dem Elias 2, wieder auf MAN-Basis mit der Unterstützung von Quantron/Dintec. Und jetzt auch mit neun Volvo FH Electric Serien-E-Lkw, die neben dem Elias 2 im Regelbetrieb laufen.

Die Ansorge-E-Lkw fahren auf festen Relationen, werden gleich disponiert wie Diesel. Eine Tour führt von Biessenhofen ins 220 Kilometer entfernte Singen. Eine weitere Relation von Feuchtwangen nach Worms. „300 Kilometer packen die Volvo-Trucks locker“, erzählt Wolfgang Thoma – wohlgerne voll ausgeladen und bei anspruchsvoller Topographie. Die Fahrzeuge liefern sehr zuverlässig, berichtet er.



Das Problem nur: Alle zehn Stromer wurden durch den 2. KsNI-Förderaufruf bezuschusst, ebenso die Ladeinfrastruktur mit sechs Stationen und Pufferspeichern, die ihre Energie zur Hauptsache von den firmeneigenen Photovoltaik-Anlagen beziehen. Fördergelder für E-Lkw gibt es künftig aber keine mehr und so liegen alle Planungen für weitere E-Lkw und Ladesäulen auf Eis. „Wir müssten alles selbst finanzieren, aber bei einer schweren Elektro-Zugmaschine in Verbindung mit passender Ladeinfrastruktur reden wir über rund eine halbe Million Euro“, sagt Thoma. Das könne kein Branchenunternehmen aus eigener Kraft leisten – erst recht nicht für eine größere Zahl an Fahrzeugen. „Mit einer Förderung von 80 Prozent der Mehrkosten dagegen ließ sich bisher alles in einem vernünftigen Licht darstellen.“

„Die Hersteller sind jetzt gefragt, die Fahrzeuge marktfähig zu machen. Sonst wird die Nachfrage zum Erliegen kommen“, prognostiziert Thoma. Er gibt sich aber vorsichtig optimistisch. „Da ist Speck drin“, sagt er in Bezug auf die Preise für E-Lkw. Gleichzeitig ist für ihn klar, dass die Zukunft in einem Mix an Antriebstechniken liegt: „Eine eierlegende Wollmilchsaue wie den Diesel wird es nicht mehr geben.“



STARTSEITE

Vom Transporter bis zum 44-Tonner

Mit den E-Tech-Modellen der Baureihen T und C komplettiert Renault Trucks seine Elektro-Familie – 360-Grad-Ansatz für den Umstieg auf den E-Antrieb



Neues Spiel, neues Glück – so könnte man den Ansatz beschreiben, mit dem Renault Trucks in die Lkw-Saison 2024 startet. Dabei setzen die Marktstrategen ihre Jetsen auf Elektro und hoffen auf die Gunst der Kunden. Und die Chancen stehen gar nicht schlecht: Kein anderer Nutzfahrzeugbauer kann in Europa mit so einem kompletten Programm aufwarten. Vom Trafic in der Truck-Version bis hinauf zum 44-Tonner der T-Baureihe reicht das E-Angebot der Franzosen und übertrifft damit sogar die Konzernschwester Volvo Trucks. Nur die Hardcore-Baureihe K für schwerste Geländeinsätze darf weiter exklusiv mit Diesel laufen.

Als letztes fehlendes Glied in der Familie der abgassauberen Lkw präsentierte Renault Trucks den E-Tech T bereits im letzten Herbst auf der Lyoner Fachmesse Solutrans. Der elektrifizierte T sieht dank aerodynamisch optimierter Kabine, neuem Logo und neuem Farbdesign mit dem elektrischen Blau als Leitfarbe nicht nur flott aus, sondern hat es förmlich auch kilowattstark unter dem Fahrerhaus: Dort nämlich kommt ein bis zu 666 PS starkes Elektromotoren-Trio zum Einsatz, das seine Kraft über ein zwölfstufiges automatisiertes Schaltgetriebe an die Antriebsachse weitergibt.

Antriebsstrang von Volvo Trucks

Wem diese Daten bekannt vorkommen, der liegt durchaus richtig. Wie auch bei den Renault Trucks Diesel-Modellen stammt der Antriebsstrang der E-Tech-Lkw von Volvo Trucks. Renault Trucks aber hat sich immerhin um die finale Abstimmung des Antriebs im eigenen Fahrzeug gekümmert. Das umfasst nicht allein die Adaption der Technik auf das Chassis, sondern auch den Drang zu einem eigenen Fahrfeeling am Steuer. Und das, so kann man nach den ersten Fahraufgängen bestätigen, ist durchaus gelungen.

Neben seinen makellosen Manieren beim geräuschlos-kraftigen Anfahren, gibt sich der T auch während der Beschleunigungsphase als ebenso potenter wie ruckarmer Leisetreter. Dass das Zwölfganggetriebe ab und an schaltet, merken nur höchst aufmerksame Piloten – blitzschnell wechselt es die Zahnradpaarungen.

Steht eine langsamere Gangart an, beherrscht der E-Tech T die Tempoanpassung ebenfalls souverän. Mittels E-Bremse kann man den Sattelzug effektiv verzögern und rekuperierte Bewegungsenergie in die vier bis sechs Lithium-Ionen-Pakete von Samsung zurückspeichern, die insgesamt 390 bis 540 kWh fassen.

Nur rund die Hälfte der Energie soll der E-Tech im Vergleich zum Dieselmodell verbrauchen. Freilich kommt er aktuell aber auch bestenfalls halb so weit wie sein Verbrenner-Kollege. Bis zu 300 Kilometer kann der T elektrisch zurücklegen, bevor er an einer Ladestelle neue Energie abgreifen muss. Geladen wird wie beim Volvo FH Electric mit bis zu 43 kW (Wechselstrom) oder 250 kW (Gleichstrom).

Blick auf die Reichweite

Die aktuell noch begrenzte Reichweite ist im Langstreckeneinsatz gleichbedeutend mit einem immer wachen Blick nach einer Lkw-tauglichen Ladesäule. Auf der Fahrt von einem bis zum nächsten Ladestopp vermittelt der T E-Tech dafür eine Leichtigkeit, die nicht gerade mit den Angaben im Datenblatt einhergeht. Dort verbucht man 10,7 Tonnen für den batteriebetriebenen Franzosen. Das ist auch bei Gutschrift von zwei zusätzlichen Tonnen zum Gesamtgewicht eine Menge und knabbert am Nutzlastkonto.

Sei es drum: Für das imposante Flaggschiff im Renault Trucks-Programm ist das Leben als Laster-Sauberer eine zusätzliche Chance, um auf dem deutschen Markt Kundenschaft zu gewinnen, da die meisten Mitbewerber heute noch keine seriengefertigten Schwer-Lkw an den Start bringen.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

Eine noch exklusivere Rolle als der Fernverkehrs-T spielen aktuell die Baustellenzulieferer, Abroller und Abkipper der robusten C-Baureihe. Auch im elektrifizierten C kommt der Elektromotoren-Antrieb aus dem T oder eine 330 kW starke zweimotorige Variante zum Einsatz. Hier wichtig: Mit drei Nebenabtriebsvarianten können unterschiedlichste Aggregate angeschlossen werden. Reinelektrisch geht's mit Kühlmaschinen; mittels des elektromechanischen Nebenabtriebs oder den direkt an das Getriebe angeflanschten Abtrieben lassen sich Hydraulikpumpen, Kompressoren oder Winden antreiben.

660

PS

STARK IST
DAS ELEKTRO-
MOTOREN-TRIO
BEIM E-TECH T

300

Kilometer

BETRÄGT DIE
MAXIMALE
REICHWEITE
DES E-TECH

Anzeige

Limited Edition: Unlimited cool #together

That's: Sharing the load.



Der neue F-MAX Select.

Erleben Sie höchsten Komfort und Sicherheit auf der Straße. Mit seinem elegantem Design, exklusiven Ausstattungsmerkmalen und einer Vielzahl von Fahrer-Assistenzsystemen bietet der F-MAX Select ein einzigartiges Fahrerlebnis. Das Editions-Modell ist limitiert auf 400 Stück.

ford-trucks.de/produkte/konfigurator/f-max-select

Sharing the load

Nachdem die Tourenlängen im Einsatzgebiet der C-Modelle nicht zu üppig sind, dürfte man sie auch mit einer reduzierten Batteriekapazität gut und günstig über die Runde bringen. Interessant ist der elektrisch betriebene C auch dort, wo Lkw-Zufahrtsbeschränkungen einem Diesel Einhalt gebieten.

D- und D-Wide-Baureihe

Ähnliche Einsatzgebiete bieten sich auch für einen weiteren seltenen Gast auf deutschen Straßen an – die D- und D-Wide-Baureihe. Diese Lkw waren die Pioniere bei der Elektrifizierung von Renault Trucks. Heute stehen zwei elektrische D-Modelle mit 2,1 und 2,3 Meter breiter Kabine in den Startlöchern.

Mit Ausnahme von sehr speziellen Einsätzen muss nach dem D-Wide mit der breiteren Kabine der Vorzug geben. Er kann als Verteiler-Lkw mit Kofferaufbau ebenso wie als Baustoffzulieferer, Absetz- oder Abrollkipper oder Müllsammel sein Geld verdienen. Eine elektrische Kühlung für temperaturgeführte Transporte ist ebenso im Angebotsspektrum enthalten wie eine elektrische Hydraulikpumpe für den Betrieb der Absetzvorrichtung beim Kipper. Mit einer Dauerleistung von 260 kW, immerhin stattlichen 353 PS, dürfte der E-Tech D Wide auch anspruchsvolle Einsätze meistern.

Die Reichweiten mit bis zu 230 Kilometern sollten in der Regel für einen Distributions- oder Sammeleinsatz im urbanen Umland ausreichen. Auch die D-Baureihe wurde zum Modelljahr 2024 innen wie außen überarbeitet und optisch an die T-Baureihe angeglichen.

Master im Kuriereinsatz

Selbst bei den Kleinen kann Renault Trucks mit einem vollelektrischen Lieferanten aufwarten. Der neue Master-Transporter mit 105 kW starkem E-Antrieb kommt je nach Batterieversion bis zu 410 Kilometer weit und eignet sich damit sogar für den Kurierdiensteneinsatz. Eine Gewichtsklasse darunter rangiert noch der E-Tech Traffic als Leichttransporter. Hier kann man maximal 1.160 Kilo Nutzlast abgasfrei bis zu 300 Kilometer weit befördern.

Renault Trucks will dieses Jahr sogar eine Cargo-Bike-Fabrikation in Lyon auf die dünnen Räder stellen. Damit hat Präsident Bruno Bin nicht zu viel versprochen: Ein von 44 Tonnen bis 650 Kilo breites Spektrum bedient kein anderer Hersteller. Seit Serienanlauf 2020 hat Renault Trucks bereits über 2.000 E-Fahrzeuge hergestellt. Das klingt nicht nach viel, ist aber für den Start in eine Schritt für Schritt dekarbonisierte Antriebszukunft der richtige Weg. Immerhin haben die E-Trucks laut Hersteller seitdem auf rund elf Millionen zurückgelegten Kilometern etwa 10.000 Tonnen CO₂ eingespart.

Service für E-Tech-Kunden

Renault Trucks versteht seinen 360-Grad-Ansatz aber nicht nur als Vollangebot von Fahrzeugen. Um den Umstieg vom Verbrenner zum E-Antrieb einfacher zu gestalten, bietet der Hersteller einen Fuhrparkbedarfsanalyse- und Beratungsservice an, der dem E-Tech-Kunden mit qualifizierter Unterstützung hilft, auch wirtschaftlich mit einem E-Nutzfahrzeug den richtigen Weg einzuschlagen. Dazu gehören Standortanalyse, Finanzierungsmodelle, Flottenüberwachung bis hin zur Lebensdauererlangung der E-Fahrzeuge.

Mit dieser Beratungsoffensive sollen möglichst viele Kunden vom Umstieg auf ein E-Tech-Fahrzeug überzeugt werden, um Renault Trucks so aus dem Souterrain der niedrigen Marktanteile herauszuholen.

Text: Oliver Willms |
Fotos: Willms, Julian Hoffmann, Renault Trucks

Großauftrag für Renault:
XPO ordert 165 E-Tech-Lkw

STARTSEITE

Neustart in Steyr

Volta hofft nach Insolvenz auf Fortführung der Produktion



Die Geschichte rund um das Ende 2023 insolvent gegangene Start-up Volta Trucks scheint noch nicht zu Ende: Nach der Übernahme durch den Gläubiger Luxor Capital soll in Steyr schon bald die Zero-Produktion neu starten.

Erst im Oktober letzten Jahres hat Volta Trucks Insolvenz anmelden müssen und damit alle Pläne zur Fertigung des E-Lkw Zero begraben. Hintergrund war das Straucheln des amerikanischen Zulieferers Proterra, der die Akkus hätte beisteuern sollen und in der Zwischenzeit von der Volvo Group geschluckt wurde.

Übernahme durch Hedgefond

Auch bei Volta Trucks gingen aber nicht einfach die Lichter aus: Mit dem Hedgefonds Luxor Capital übernahm stattdessen der größte Gläubiger des Start-ups das Geschäft und gründete dafür eigens das Unternehmen Volta Commercial Vehicles. Und genau das hat dieser Tage nun mit dem alten Produktionspartner Steyr Automotive neue Verträge aufgelegt. Laut des Auftragsfertigers aus dem österreichischen Steyr ist eine erste Vereinbarung zur Fortführung der Produktion des Volta Zero unterzeichnet. Sie sei das Ergebnis intensiver Verhandlungen und einer konstruktiven Zusammenarbeit aller beteiligten Parteien.

„Wir sind äußerst erfreut über die Unterzeichnung dieser Vereinbarung, da diese einen wichtigen Meilenstein für die Wiederaufnahme der Produktion in diesem für uns wichtigen Geschäftszweig darstellt. Wir sind mit unserem Team hochmotiviert diesen innovativen Lkw gemeinsam mit unserem Vertragspartner Volta Commercial Vehicles auf die Straße zu bringen,“ heißt es von Seiten der Geschäftsführung.

Weitere Details? Erstmal Fehlanzeige. In einem Bericht des ORF Oberösterreich ist immerhin von einem geplanten Produktionsstart im Mai zu lesen. 2024 sollen demnach noch 500 E-Lkw gebaut werden, 2025 stünde gar die Fertigung von 2.000 Einheiten an. Bleibt also nur abzuwarten, ob die Kunden Volta zum zweiten Anlauf nochmal ihr Vertrauen schenken – und die Trucks auch abnehmen.

Text: Julian Hoffmann | Foto: Volta Trucks

6.500
Bestellungen

HATTE VOLTA
NACH EIGENEN
ANGABEN IM
OKTOBER 2022 IM
AUFTRAGSBUCH,
DARUNTER FAST
1.500 VON
DB SCHENKER



STARTSEITE

Der Trailer der Zukunft ist smart



Entwicklungsbereiche im Umbruch – das ist das Thema von Astrid Janke, Geschäftsführerin in der Krone Nutzfahrzeug Gruppe. Wie Automatisierung, Nachhaltigkeit und Digitalisierung für den Verkehr der Zukunft umsetzbar sind, darüber hat sie mit Oliver Trost gesprochen.



PODCAST

firmenauto test drive 2024



Kollegen treffen, über die jüngsten Entwicklungen im Fuhrpark diskutieren, brandneue elektrifizierte Autos testen und auch noch spannende Vorträge rund um die Elektromobilität mitnehmen: All das können Flottenverantwortliche bei den firmenauto test drives. Die eintägigen, kostenlosen Veranstaltungen sind kompakt organisiert, mit der Möglichkeit, alle Fahrzeuge allein oder zusammen mit Kollegen ausgiebig zu fahren. Das firmenauto-Team erwartet auch für 2024 bis zu 30 unterschiedliche Modelle aus

allen Segmenten, zum größten Teil mit E-Antrieb. Mehr Informationen und die Highlights der test drives 2023 unter: www.firmenauto.de/testdrive. Alle Termine und Locations für 2024:

- 16.05.2024:** Heiligenhaus
- 23.05.2024:** Leipzig
- 28.05.2024:** Hannover
- 09.10.2024:** Raum Stuttgart
- 15.10.2024:** Fulda
- 22.10.2024:** München

Erleben Sie die Faszination historischer Nutzfahrzeug-Klassiker bei der Deutschlandfahrt 2024, einer beeindruckenden Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Spedition Fehrenkötter, präsentiert vom ETM Verlag. Vom 31. August bis zum 6. September werden legendäre Trucks, Busse und Transporter durch Deutschland rollen, und Sie haben die Möglichkeit, diese liebevoll restaurierten Fahrzeuge in Aktion zu erleben. Die Deutschlandfahrt, unter der Schirmherrschaft des Verbands der Automobilindustrie (VDA), verspricht ein spektakuläres Event zu werden. Bewundern Sie die Eleganz vergangener Tage, wenn diese Oldtimer die Straßen durchqueren und Geschichten vergangener Transportepochen zum Leben erwecken. Die schönsten Impressionen und weitere Informationen zur Deutschlandfahrt unter: www.deutschlandfahrt.de.

20. Deutschlandfahrt für
historische Nutzfahrzeuge 2024

Tour der Legenden

31. August bis 6. September 2024



KONTAKT

**Der schnelle Draht bei
Fragen und Anregungen**

Redaktion

Tel. 07 11/7 84 98-31

transaktuell@etm.de

Vertrieb

Tel. 07 11/7 84 98-17

vertrieb@etm.de



STARTSEITE

LEASING/LKW-VERMIETUNG

FÜR KLEINE AUSFLÜGE UND GROSSE BAUSTELLEN

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.
Drive the Future.

BFS
BUSINESS FLEET SERVICES

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

TRANSPORTPARTNER GESUCHT!

Für langfristige Zusammenarbeit im nationalen und internationalen Fernverkehr im Bereich Flüssigtransporte suchen wir qualitäts- und erfolgsorientierte **Transportpartner!**
Wir bieten Ihnen u.a.:

- ✓ Langfristige Partnerschaft
- ✓ Bereitstellung von modernem Equipment (Chassis/Auflieger)
- ✓ Umfassende Schulung in unserer Lanfer Akademie
- ✓ Realisierung Ihrer Ziele und Wachstum Ihres Fuhrparks
- ✓ Leistungsgerechte und gute Vergütung

Alle Möglichkeiten und Details finden Sie hier:
transportpartner.lanfer-logistik.com

Oder schreiben Sie uns unter:
subcontractors@lanfer-logistik.com

Lanfer Logistik
Transportmanagement

Lanfer Logistik GmbH | Dieselstraße 10 | 49716 Meppen
Tel.: 05931 8002-0 | www.lanfer-logistik.com

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

HSchoch

MADE IN GERMANY BY
HS
INNOVATION & QUALITÄT

we are family...

HS-BOX® FAMILY
TRANSPORTPRITSCHENBOXEN

Alle Angaben ohne Gewähr. Irrtümer, Änderungen und Druckfehler vorbehalten. Ein Angebot der HS-Schoch GmbH, ein Unternehmen der HS-Schoch Gruppe.

#hsschoch
hs-schoch.de

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA WHEELS

Ihr Großhandels-Partner für ALCOA Räder und Zubehör

autorisierter Großhandel

H. Lauterbach GmbH | Dieselstraße 10 | 49716 Meppen
Bolecker Landstr. 37 | 59581 Warstein
Tel.: +49 (0) 2902 856 | Fax: +49 (0) 2902 57514
info@lkw-aluraeder.de

WERKSTATT

2024 NEUES

SPARSAMER EINFACHER WASCHEN!
MIT DEN MOBILEN STARK PREMIUM WASCHANLAGEN!
NEUE GROBE AUSWAHL AN MODELLEN:
AKKU - DIESEL - STROM

2024 - NEUES
Leasing Vorführgeräte/Aktion
Tel. 0 79 67 - 3 28

ST STARK
WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

Ihr Kontakt zur Anzeigenbuchung:
Norbert Blucke,
Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail norbert.blucke@etm.de

DEKRA

Zukunftsbranche Transportlogistik

DEKRA Akademie
50 Jahre
Bildungserfahrung

Sei dabei! Bilde dich weiter als Berufskraftfahrer (m/w/d), für den Transport von Gefahrgut, im Bereich Luftfracht oder im Lager. Oder übernehme Verantwortung als Logistikmeister (m/w/d) oder Meister für Kraftverkehr (m/w/d).

Weitere Informationen erhältst du unter 0711.7861-3939 oder www.dekra-akademie.de. Wir beraten dich gerne ausführlich!

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

WALTER LEASING

Tautliner zu verkaufen

Neue Plane! Farbe nach Wahl.

- / Standard, Mega
- / Fabrikat Krone
- / BJ 2015, 2016

Preis ab **€ 4.900,-**

+43 664 886 642 52
sljuka@walter-leasing.com

KAUFGESUCHE

wirkaufenlkw.de

VERSCHIEDENES

2024 NEUES

SPARSAMER EINFACHER WASCHEN!
MIT DEN MOBILEN STARK PREMIUM WASCHANLAGEN!
NEUE GROBE AUSWAHL AN MODELLEN:
AKKU - DIESEL - STROM

2024 - NEUES
Leasing Vorführgeräte/Aktion
Tel. 0 79 67 - 3 28

ST STARK
WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

NEUE HOTLINE

00800 03627867

KOSTENLOSES HILFETELEFON

www.docstop.eu

OVERALLS
WILHELM BLEY HANDELSVERTRETUNG
Staufenberg 17 59072 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

Truck-Trailer-Bus

Mobiler Service 0172-4017968
www.unfallvermessung.de

LKW-Fahrer-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter:
040 - 60 94 55 30

www.lkw-fahrer-gesucht.com

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

LKW-Fahrer-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Was tun bei ARTHROSE?

Wenn die Gelenke an Arthrose erkranken, leidet der ganze Mensch. Wichtige Empfehlungen gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe in ihrem Ratgeber „Arthrose-Info“. Eine Sonderausgabe ist kostenlos erhältlich bei: Deutsche Arthrose-Hilfe, Postfach 110551, 60040 Frankfurt (bitte gern eine 0,85-€-Briefmarke für Rückporto beifügen) oder per E-Mail an: service@arthrose.de.

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden

LKW-Fahrer-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter: **040 - 60 94 55 30**

www.transaktuell.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

DU KANNST DAS ÄNDERN!
WERDE FAHRLEHRER (M/W/D)

FAHRSCHULE B. MUELLIN
AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT
WWW.FAHRSCHULE-MUELLIN.DE | TEL. 07024 8035119
FILIALEN IN NÜRTINGEN & KÜNGEN

Bewirb Dich hier!

Impressum

trans aktuell digital

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport, Logistik und Management

Herausgeber: Matthias Rathmann

Chefredaktion trans aktuell:

Ilona Jüngst

Redaktion:

Ralf Lanzinger,
Carsten Nallinger,
Franziska Nieß

Weitere Mitarbeiter:

Julian Hoffmann, Nicole Holzer, Oliver Willms

Grafik/Produktion:

Frank Haug (Ltg.),
Florence Frieser,
Monika Haug,
Oswin Zebrowski,
Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta Sickel

Verlag:

EuroTransportMedia Verlags- und
Veranstaltungs-GmbH,
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor
Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer:

Bert Brandenburg und Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:

Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

Oliver Trost, Tel.: 07 11/7 84 98-10

Anzeigenmarkt:

Norbert Blucke, Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm.de

Vertrieb:

Bernd Steinfeldt (Ltg.),
Gerlinde Braun, Sylvia Fischer,
Tel. 07 11/7 84 98-14/-18, Fax 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de

Anzeigenverwaltung:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
Iris Eifrig,
Tel.: 07 11/1 82-16 13
Julia Ruprecht,
Tel.: 07 11/1 82-15 48
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Herstellung:

Thomas Eisele

trans aktuell erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr,
davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der
Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht
geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten,
© by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder
Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell
im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in
Deutschland 3,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt
ab Verlag (Lieferung frei Haus):

Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr,
Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage.

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatriku-
lationsbescheinigung einen Nachlass von 40%
gegenüber dem Kauf am Kiosk.

ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,
Fax: 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de,
Web: www.transaktuell.de/shop

Anzeigenpreisliste: Nr. 33, 2024,
Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,
Fax: 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de,
Web: www.transaktuell.de/shop

**STARTSEITE**

Unterstützer von

