



## Dekarbonisierung im Güterverkehr

### Wer soll das bezahlen?

Die Branchenverbände fordern ein politisches Umdenken und zwei konkrete Maßnahmen, um die Verkehrswende möglich zu machen – auch von der Kostenseite.

#### Kommentar

### Unbeliebte Maßnahmen

Der Verkehr gefährdet die Klimaziele – vielleicht sind jetzt auch mal Maßnahmen im Individualverkehr an der Reihe.

#### Hintergrund

### EU-Lieferkettengesetz verabschiedet

Die EU-Mitgliedstaaten haben zwei Jahre Zeit, die neue Richtlinie umzusetzen. Was das für Deutschland bedeutet.



#### Politik und Wirtschaft

### „Cannabis gefährdet Straßenverkehr“

Maut, Bürokratie, marode Infrastruktur: Beim Parlamentarischen Abend des niedersächsischen Verkehrsgewerbes wurde Kritik an der Berliner Ampel-Koalition laut – Unternehmen fordern mehr Investitionen in die Infrastruktur Niedersachsens.



Bosch Service Solutions

**Wir machen Logistik effizienter, sicherer und nachhaltiger**

bstp.eu

Technik fürs Leben



## LESERWAHL

Jetzt abstimmen und mit **KNORR-BREMSE** und **Team Hahn** beim **Truck-Grand-Prix 2025** gewinnen!



**KNORR-BREMSE**



#### Spedition und Logistik

### Ein ähnliches Mindset verbindet

Seit knapp anderthalb Jahren arbeitet die Stückgutkooperation NG.network mit einem neuen Konzept, jetzt steht die neue Gesellschafteraufstellung – inklusive Rhenus.

#### Schwerpunkt Miete, Leasing, Kauf

### Ziel: Weltmarktführer werden

Bei Petit Forestier geht der Trend zu langfristiger Miete – der Anbieter von temperaturgeführter Logistik möchte auf dem deutschen Markt und international wachsen.



#### Schwerpunkt Sicherheitskampagne

### Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Assistenzsysteme, wie sie etwa Daimler Truck entwickelt, sind Gegenstand der General Safety Regulations der EU. Ab Juli sind viele in Neufahrzeugen. Laut Unfallexperten nehmen diese aber nicht den Fahrer aus der Verantwortung.



#### Fahrzeug und Technik

### Paukenschlag in Richtung H2

MAN kündigt auf Basis des TGX eine Kleinserie mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor an. Die Fahrzeuge sollen die EU-Vorgaben für Zero-Emission-Vehicles erfüllen.

#### Kraftpaket aus dem Hause Stellantis

Probefahrt mit dem neuen Opel Movano Electric: Der kraftvolle Antrieb macht Spaß, die neuen Fahrassistenzsysteme sorgen aktiv für mehr Sicherheit.

#### Schwerpunkt Telematik

### Klassische Telematik am Ende?

Connected Cars sind im Kommen und Fahrzeughersteller werden selbst immer mehr zu Software-Unternehmen. Was das für die Vernetzung von Flotten bedeutet.



#### Leserwahl 2024

### Ganz neu aufgestellt

Neues Konzept für die große Leserwahl von trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de: Ausschließlich die Leserinnen und Leser entscheiden über die Sieger.

#### Für echte Gewinner

Bis zum 20. Juli die Stimme bei der Wahl „Best of Transportation“ abgeben und spannende Preise gewinnen: Adrenalin spüren – bei der Tour de France oder als VIP am Nürburgring.

#### Kandidaten in 24 Kategorien

24 Kategorien zur Auswahl: 94 Lkw- und Transporter-Modelle, Produkte, Lösung und Marken stellen bei der diesjährigen Leserwahl das Teilnehmerfeld.

**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: Daimler Truck, Florence Frieser/Marcus Zimmer, Geotab, MAN Truck & Bus, Rhenus Freight Logistics, Petit Forestier, Adobe Stock - Ondra Vacek

# Wer soll das bezahlen?

Branchenverbände fordern ein politisches Umdenken, um die Verkehrswende möglich zu machen – neue Studie zu den volkswirtschaftlichen Kosten



**K**lappt die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs? Die Transportverbände haben Zweifel – und fordern von der Bundesregierung entsprechende Schritte. Gleichzeitig zeigt eine Untersuchung von Agora Verkehrswende, was die Klimaneutralität im Verkehr volkswirtschaftlich kosten könnte.

## So werden Klimaziele ausgebremst

In einer gemeinsamen Erklärung machen der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Bundesverband für Eigenlogistik & Verlager (BWVL) und der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) Druck: „Die am Markt vorbeilaufenden politischen Rahmenbedingungen“ würden das Erreichen der Klimaziele im Logistiksektor verhindern, anstatt sie zu fördern, so die Schlussfolgerung der Verbände nach jüngsten Gesprächen im Bundeskanzleramt.

Entscheidende Hebel für eine Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Güterverkehr sind demnach die beschleunigte Einführung neuer Antriebsarten und der verstärkte Einsatz alternativer Kraftstoffe – die schleppenden Zulassungszahlen für E-Lkw und wasserstoffbetriebene Lkw würden jedoch beweisen, dass sich die bisherige Förder- und Abgabenpraxis nicht „an den Marktgegebenheiten und Infrastrukturrealitäten, sondern zu einseitig an den Interessen der Nutzfahrzeughersteller ausgerichtet“ habe, so die Verbände. Und weiter: „Das Leistungsvermögen der Logistikbranche in einem konjunkturell stark belasteten Marktumfeld hat die Bundesregierung bislang ignoriert.“

## Wirtschaft wird Kapital entzogen

Auch die bisherigen ordnungspolitischen und fiskalischen Maßnahmen hätten keine messbare Wirkung erzielen können. Etwa würden die steigenden CO<sub>2</sub>-Preise – „im Grundsatz marktwirtschaftlich“ richtig – nicht für, sondern gegen die Transformation des Sektors wirken, so die Verbände. Denn dadurch werde der Wirtschaft das für die Transformation nötige Kapital entzogen, „ohne dass der Staat für ein grünes Return-on-Investment sorgt“.

Zwei gemeinsame Forderungen stellen die Verbände an die Politik, um eine Trendumkehr zum Erreichen der Klimaziele zu erwirken: Zum einen eine Reform der Kraftstoffbesteuerung – Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe sollten demnach nach ihrer Klimawirkung besteuert und dadurch fiskalisch begünstigt werden.

## Reinvestition der CO<sub>2</sub>-Maut

Die zweite Forderung betrifft eine Reinvestition der CO<sub>2</sub>-basierten Lkw-Maut-Einnahmen, die seit Dezember 2023 erhoben wird. Bereits für das Haushaltsjahr 2025 sollen die kumulierten Mehreinnahmen – rund 30 Milliarden Euro, die bis 2027 erwartet werden – als Teil eines „nachhaltigen Finanzierungskreislaufs Straße“ in die klimafreundliche Transformation des Straßengüterverkehrs zurückfließen.



Davon bestritten werden könnte nach Ansicht der Verbände eine Förderung und Beschleunigung des Netzausbaus und des Ausbaus von Infrastrukturen, die auch das sogenannte Depotladen, also das Aufladen von Lkw an nicht-öffentlichen Ladepunkten, möglich machen. Auch könnte die Verwendung der Maut-Mehreinnahmen eine nach Unternehmensgröße gestaffelte Förderung für die Anschaffung von Zero Emission Vehicle (elektrische und wasserstoffbetriebene) finanzieren. Diese solle sich am Markthochlauf orientieren und deshalb zeitlich degressiv ausgestaltet sein.

Die Verbände fordern jedoch auch, dass der Logistiksektor zukünftig noch mehr in politische Entscheidungen einbezogen werden, „um sicherzustellen, dass Investitionen in neue Technologien auch finanziell und organisatorisch marktfähig werden“. Dem Bundeskanzleramt komme hierbei eine entscheidende Koordinierungsfunktion für das weitere Vorgehen der Ressorts Verkehr (BMDV), Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) und Finanzen (BMF) mit den Stakeholder-Gruppen Logistik, Energie und Hersteller zu.

Zeitgleich zur Veröffentlichung der Verbände gab auch das Beratungsunternehmen Prognos seine Studienergebnisse zu den Kosten der Verkehrswende bekannt. Auftraggeber war der Think Tank Agora Verkehrswende (siehe Kasten).

## Gegen ein Weiter so in der Politik

Dabei sprechen sich die Experten gegen ein Weiter so in der Verkehrspolitik aus. Etwa gehen die Experten beim Referenzszenario, das auf den bis heute beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen fußt, davon aus, dass die Neuzulassungen batterieelektrisch angetriebene schwere Nutzfahrzeuge erst ab der ersten Hälfte der 2030er Jahre dominieren, bei der Fahrleistung erst in der zweiten Hälfte. Dabei formuliert das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung das Ziel, dass bis 2030 schon etwa ein Drittel der Fahrleistung elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht werden soll.

Laut der Studie lassen sich die im Jahr 2021 im Bundes-Klimaschutzgesetz formulierten Emissionsziele kaum mehr erreichen, insbesondere in einer kumulativen Betrachtung. Doch diese Zielverfehlungen können in den folgenden Jahren wieder aufgeholt werden. Voraussetzung hierfür sei, dass sich die Politik einer ambitionierten Verkehrswende verpflichte, und dies ohne weitere Verzögerungen. Höhere Anfangsinvestitionen würden sich dabei durchaus auszahlen: Würden alle Ausgaben über die kommenden 20 Jahre aufsummiert, schneide das unverzügliche Klimazielszenario sogar mit einer Einsparung von rund 60 Milliarden Euro leicht günstiger ab als das Referenzszenario.

Text: Ilona Jüngst | Illustration: Florence Frieser, Marcus Zimmer, Foto: BGL

## KLIMANEUTRAL OHNE MEHRKOSTEN

- Das Beratungsunternehmen Prognos hat im Auftrag des Thinktanks Agora Verkehrswende anhand von drei Szenarien ermittelt, wie hoch die volkswirtschaftlichen Kosten für eine Verkehrswende sind.
- Das Ergebnis: Eine unverzügliche Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen spart deutlich Geld. Steuert die Politik jedoch erst im Jahr 2030 um, wären die gleichen Emissionseinsparungen nur mit Mehrkosten von rund 500 Milliarden Euro (plus fünf Prozent gegenüber dem besseren Szenario) möglich.
- Im Referenzszenario, das auf den bis heute beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen fußt, würde Deutschland die Klimaziele im Verkehr verfehlen und bis 2045 Mehremissionen von rund 590 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Verkehr verursachen.
- In den zwei Zielszenarien ergreift die Politik dagegen weitere Maßnahmen, wie den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf elektrische Antriebe kombiniert mit der Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene sowie den Umstieg von Privat-Pkw auf Bus, Bahn, geteilte Fahrzeuge, Fahrrad und Fußverkehr.
- Markant ist das Ergebnis für den Pkw-Bereich: Im verzögerten Szenario müssten praktisch alle Pkw 2045 batterieelektrisch sein, um die Mehremissionen aus den Vorjahren zu kompensieren. Dies sei nur mit der kostspieligen vorzeitigen Stilllegung von Verbrennerfahrzeugen und dem Einsatz teurer synthetischer Kraftstoffe möglich.
- Im Güterverkehr sind die Unterschiede zwischen den beiden Szenarien demnach weniger deutlich ausgeprägt. In den Klimazielszenarien sinkt der Lkw-Anteil bei sehr ähnlichem Verlauf bis 2045 auf 67 Prozent (575 von 853 Milliarden Tonnenkilometern). Die Szenarien gehen jedoch optimistisch von einem starken Wachstum der Verkehrsleistung der Bahn aus, die bereits heute zu 90 Prozent elektrifiziert fahre.
- Länger dauert es bei der Elektrifizierung der Lkw: Die Prognos-Experten sehen in allen Szenarien erst 2045 einen Anteil von 90 Prozent aller leichten Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb, bei den schweren Nutzfahrzeugen werde sich erst Anfang der 2040er Jahre auch die batterieelektrische Fahrleistung weitgehend angleichen.
- Lastwagen mit Wasserstoffantrieb besetzen in allen Szenarien lediglich eine Nische.

Die Verbandsvertreter im Bundeskanzleramt zu Gesprächen über das Erreichen der Klimaziele (v.l.): Frank Huster, Axel Pläß (beide DSLV), Jochen Quick (BWVL), Dr. Steffen Meyer (Abteilungsleiter im Bundeskanzleramt), Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL), Markus Olligschläger (BWVL), Jens Pawlowski (BGL).

1.772  
oder  
6,4

PROZENT DER 27.528 IM APRIL 2024 NEU ZUGELASSENEN LKW HATTEN LAUT KRAFTFAHRTBUNDESAMT EINEN ALTERNATIVEN ANTRIEB. DER ANTEIL UNTER DEN 3.338 NEU ZUGELASSENEN SATTELZUGMASCHINEN BETRUG 44 EINHEITEN ODER 1,3 PROZENT. DIE MEISTEN HATTEN IN BEIDEN SEGMENTEN EINEN BEV-ANTRIEB

Klimaschutzgesetz beschlossen

STARTSEITE

# Unbeliebte Maßnahmen

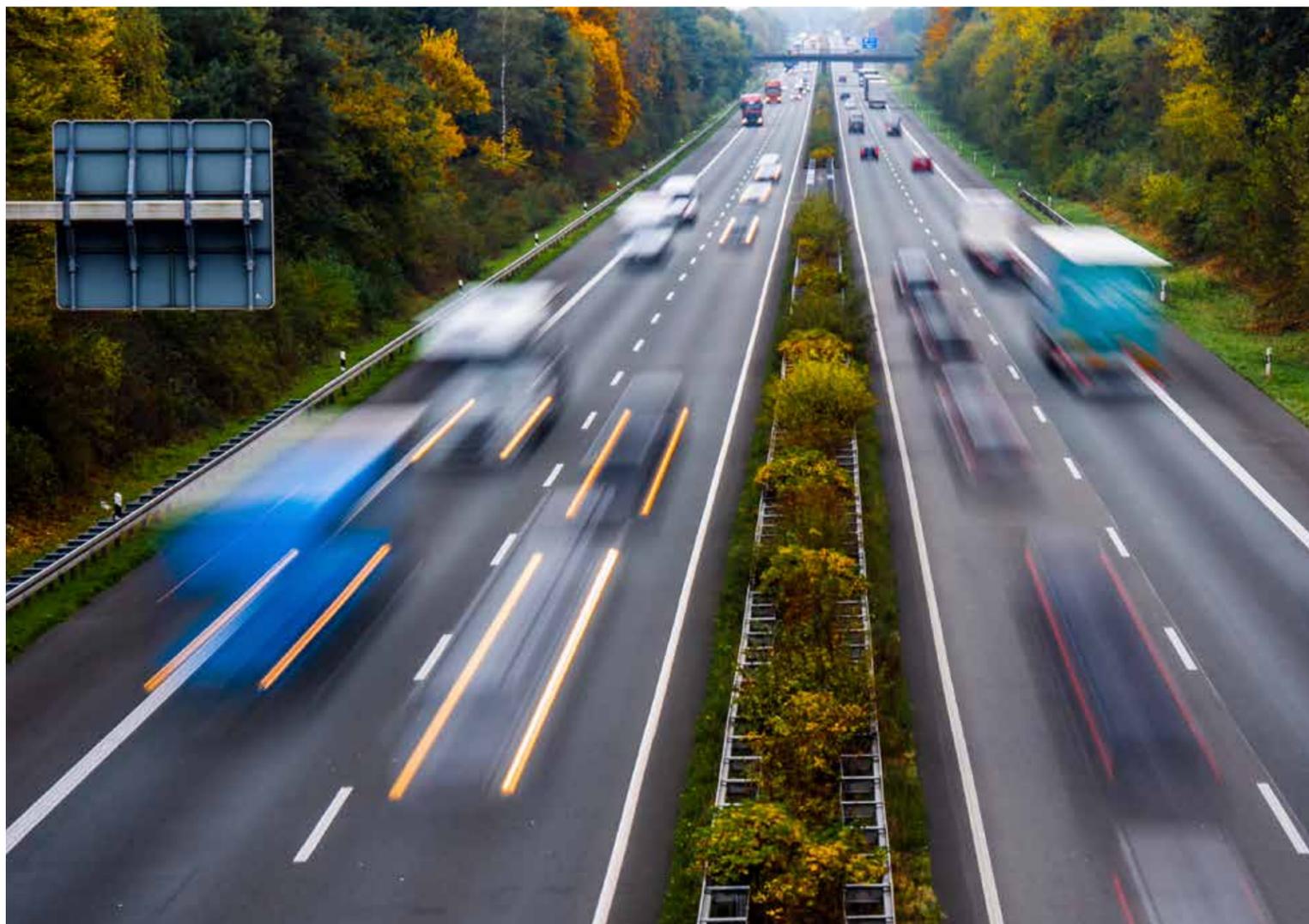


Foto: Adobe Stock - miosmedia

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern – die Bundesregierung wird die kumulierten Klimaziele 2030 sehr wahrscheinlich verfehlen. Das sagt auch ein Sondergutachten des Expertenrats für Klimafragen, das die zukünftige Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland beschreibt. Während andere Bereiche ihre Ziele übererfüllen, verfehlt der Verkehrsbereich seine krachend, was den Bund schon vor Monaten veranlasst hat, die einzelnen Sektorziele zur Emissionsreduzierung abzuschaffen.

Das täuscht nicht darüber hinweg, dass wirklich effektive Maßnahmen zur Emissionsminderung im gesamten Verkehrsbereich nicht umgesetzt wurden. Und der Güterverkehr allein kann es nicht richten: Trotz einer ordentlichen Mehrbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis blieb der Anreizeffekt hin zur Antriebswende aus. Er wurde durch die Kürzungen im Klima- und Transformationsfonds und damit der Förderungen im Keim erstickt, die Mehrkosten der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben trugen ebenfalls dazu bei.

Und die von der Politik intensiv bemühte Verlagerung von Transporten muss erst die große Modernisierungsoffensive der Schiene abwarten, bis Kapazitäten vorhanden sind.

Mit Blick auf die nächsten Jahre sollte der Blick sich daher auch auf den Individualverkehr richten. Vorschläge gibt es genug, etwa die Reform der Kfz-Steuer für Pkw-Neuzulassungen und den schrittweisen Abbau klimaschädlicher Subventionen, insbesondere des Dienstwagen- und Dieselprivilegs, eine Pkw-Maut, ja, vielleicht sogar eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Unbeliebte Maßnahmen – aber zur Emissionsminderung im Verkehrsbereich sollten endlich alle Nutzer beitragen.



**Ilona Jüngst**  
**Chefredakteurin**



STARTSEITE

# Die Folgen der fairen Lieferkette

Das EU-Lieferkettengesetz ist verabschiedet – was das für Deutschland bedeutet, wo bereits das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz gilt



Seit Ende Mai steht fest: Das EU-Lieferkettengesetz kommt. Der Ministerrat der Europäischen Union hat die EU-weit geltende Richtlinie als letzte Instanz verabschiedet. Deutschland hat sich bei der Abstimmung Mitte März enthalten, wurde jedoch von anderen Mitgliedstaaten überstimmt. Ein Grund für die ablehnende Haltung: In Deutschland ist bereits zum 1. Januar 2023 das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), kurz: Lieferkettengesetz, in Kraft getreten. Es gilt aktuell für Unternehmen ab 1.000 Mitarbeitenden mit Sitz oder Zweigniederlassung in Deutschland.

Laut der neuen EU-Richtlinie fallen Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden und 450 Millionen Euro Umsatz aber erst ab dem Jahr 2029 unter die neue Regelung. Zuerst sind ab 2027 Unternehmen mit mehr als 5.000 Mitarbeitenden und mindestens 1,5 Milliarden Euro Umsatz dran. 2028 folgen Firmen ab 3.000 Mitarbeitenden und mindestens 900 Millionen Euro Umsatz.

## Initiative will mehr Firmen erfassen

Der Initiative Lieferkettengesetz, ein zivilgesellschaftliches Bündnis von mehr als 130 Organisationen mit Sitz in Berlin, geht das nicht weit genug. Denn selbst ab 2029 wären EU-weit weniger als 5.500 Unternehmen, umgerechnet nicht einmal 0,05 Prozent, erfasst. Dabei beruft sich die Initiative auf Schätzungen der Nicht-Regierungsorganisation European Coalition for Corporate Justice.

Die Bundesregierung hat nun die Aufgabe, die EU-Richtlinie Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) in deutsches Recht zu überführen. Die Initiative Lieferkettengesetz fordert eine „zeitnahe, europarechtskonforme und ambitionierte Überführung“.

## Keine stufenweise Einführung

In Artikel 1 Absatz 2 der CSDDD ist festgelegt, dass ein bereits bestehender Schutz der Menschenrechte und der Umwelt – wie im Fall des LkSG – nicht abgeschwächt werden darf. Die stufenweise Einführung, die mit Unternehmen mit mehr als 5.000 Mitarbeitenden startet, dürfte in Deutschland also entfallen. Deutsche Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitenden, für die das LkSG bereits gilt, sind demzufolge nicht für die nächsten fünf Jahre wieder davon befreit.

Außer die Regierung folgt der Forderung von Martin Wansleben, Hauptgeschäftsführer der Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK). „Damit den deutschen Unternehmen im Binnenmarkt kein Wettbewerbsnachteil entsteht, muss die Bundesregierung das deutsche Lieferkettengesetz bis zur Umsetzung der EU-Regelung in nationales Recht umgehend aussetzen“, sagt Wansleben. In seinem Statement positioniert er sich klar dagegen, eine „nationale Gesetzgebung aufrechtzuerhalten, während in fast allen anderen EU-Mitgliedstaaten eine derartige Regelung noch gar nicht existiert“.

Wansleben spricht sich auch generell gegen die CSDDD aus: „Die deutsche Wirtschaft steht klar für Nachhaltigkeit, Klimaschutz und weltweit menschenwürdige Arbeitsbedingungen ein. Aber das jetzt verabschiedete EU-Lieferkettengesetz ist weder praxistauglich noch verhältnismäßig. Was wir brauchen, sind aber umsetzbare Lösungen auf betrieblicher Ebene.“

## DSLVL will LkSG aussetzen

Auch der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) kritisiert CSDDD und LkSG – und plädiert wie die DIHK dafür, das deutsche Lieferkettengesetz auszusetzen, bis das EU-Recht greift. Ein europäischer Rechtsrahmen sorgt laut DSLVL-Hauptgeschäftsführer Frank Huster aber zumindest für faire Wettbewerbsverhältnisse in der EU.

„Das grundsätzliche Ziel, die menschenrechts- und umweltbezogenen Anforderungen in Lieferketten zu stärken, wird vom DSLVL weiterhin gestützt. Diese sind in der EU aber bereits ausreichend gesetzlich normiert“, sagt Huster auf Anfrage von trans aktuell. Huster nennt als Beispiele Bestimmungen wie zum Mindestlohn oder zur Arbeitnehmerentsendung, die durch das Mobilitätspaket und weitere Vorschriften in der gesamten EU einheitlich gesetzlich normiert seien.

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017) statuieren laut Huster im Rahmen einer umfassenden Compliance-Klausel (Ziffer 32 ADSp) darüber hinaus seit Jahren schon explizit die im deutschen Lieferkettengesetz festgelegten Anforderungen zivilrechtlich.

## Mehr Bürokratie und höhere Kosten

Auf mittelständische Unternehmen aus Transport und Logistik kommt nach seiner Einschätzung ein höherer Bürokratie- und Kostenaufwand zu. Denn um den Anforderungen gerecht zu werden, würden sich die vom LkSG betroffenen Unternehmen mit Auditbögen und Fragekatalogen an ihre mittelständischen Speditionspartner wenden, die so ebenfalls indirekt betroffen sind – und ihrerseits ihre Transportdienstleister mit einbeziehen müssen. „Dadurch wächst der mittelbare LkSG-Adressatenkreis exponentiell und das Gesetz schwillt zu einem riesigen Bürokratietum an“, sagt Huster in einem Statement zum deutschen Lieferkettengesetz.

Das ändere sich auch mit der EU-Richtlinie nicht. Im Gegenteil: „Mit der CSDDD sollen die Eintrittsschwellen abgesenkt werden, so dass zukünftig auch Mittelstandsbetriebe direkt unter den Anwendungsbereich fallen“, so Huster.

## EU-Gesetz mit strengeren Vorgaben

Während DIHK-Hauptgeschäftsführer Wansleben die EU-Richtlinie als nicht verhältnismäßig bezeichnet und auch der DSLVL die Inhalte kritisiert, betont die Initiative Lieferkettengesetz die Verbesserungen im Vergleich zum deutschen Gesetz. Die CSDDD führe zum Beispiel einen verpflichtenden Klimaplan ein, den die Unternehmen nach den Zielen des Pariser Klimaschutzübereinkommens ausrichten müssen. Zudem enthalte die EU-Richtlinie eine zivilrechtliche Haftungsregel. Mit ihrer Hilfe können Betroffene einfacher Schadensersatz vor europäischen Gerichten einklagen.

Ein weiterer Punkt, den die Initiative hervorhebt: Die CSDDD erfasse mehr Menschenrechte als das LkSG, darunter zum Beispiel das Recht auf Leben, Persönlichkeitsrechte und die Gedankenfreiheit. Und während das deutsche Gesetz vor allem die unmittelbaren Lieferanten überwache, nehme die EU-Richtlinie die gesamte Lieferkette in den Blick. Die CSDDD verwendet an dieser Stelle den Begriff „Aktivitätskette“ (siehe Kasten).

Die EU-Mitgliedstaaten haben nun zwei Jahre Zeit, um die CSDDD in nationales Recht umzusetzen. Die nächsten Monate werden zeigen, was die Politik für deutsche Unternehmen plant.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Adobe Stock/m.mphoto,  
DSLVL/Regina Sablotny



„Das grundsätzliche Ziel, die menschenrechts- und umweltbezogenen Anforderungen in Lieferketten zu stärken, wird vom DSLVL weiterhin gestützt“

FRANK HUSTER,  
DSLVL-HAUPTGESCHÄFTS-  
FÜHRER

## CORPORATE SUSTAINABILITY DUE DILIGENCE DIRECTIVE (CSDDD)

### Was der Begriff „Aktivitätskette“ (Art. 3 lit. e–g) umfasst:

- Vorgelagerte Seite (upstream), also Geschäftsbeziehungen des Unternehmens hinsichtlich Planung, Gewinnung, Beschaffung, Herstellung, Transport, Lagerung und Lieferung.
- Nachgelagerte Seite (downstream), also Vertrieb, Beförderung, Lagerung und Entsorgung der Produkte.
- Die CSDDD gilt somit für das betroffene Unternehmen selbst, Tochtergesellschaften, mittelbare und unmittelbare Lieferanten.

Lieferkettengesetz bei der Fußball-EM



STARTSEITE

# „Cannabis-Gesetz gefährdet den Straßenverkehr“

**Maut, Bürokratie, marode Infrastruktur: Ampel-Kritik beim Parlamentarischem Abend des niedersächsischen Verkehrsgewerbes – Unternehmen fordern mehr Investitionen in die Infrastruktur des Bundeslandes**



Scharfe Kritik an der Ampel-Regierung im Bund äußerten Vertreter des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) beim Parlamentarischem Abend in Hannover. Gekommen waren rund 400 Teilnehmer.

„Fehlt der Ampel der Blick für die Existenzsicherung der Betriebe und Arbeitsplätze?“, fragte der Präsident des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN), Mathias Krage, beim Parlamentarischem Abend die rund 400 Teilnehmer aus dem Verkehrsgewerbe und aus dem niedersächsischen Landtag. Demnach bürden die Mautverdopplung wie auch Brennstoff- und Energiegesetze dem Verkehrsgewerbe gewaltige Kosten auf und „nehmen die Luft zum Atmen“. Klimaschutz sei wichtig, dürfe aber keine ökonomische Abrissbirne sein und in die Insolvenz führen, so der GVN-Präsident.

Mit dem niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Olaf Lies (SPD), hat der GVN nun eine gemeinsame Erklärung in Richtung Berlin auf den Weg gebracht. Hierbei spricht sich der GVN für eine klimafreundliche Transformation aus, unter der Benennung der Schwierigkeiten und dem Aufzeigen von Lösungen. „Wir haben den Eindruck, dass – anders als in Niedersachsen – die Bundesregierung den Ernst der Lage nicht verstanden hat und hin und wieder Nachhilfe von Praktikern braucht“, erklärte Krage.

## Cannabis-Teillegalisierung gefährlich

Darüber hinaus sprach Krage mehrere Punkte aus der aktuellen Politik an. Beispielsweise die Teil-Legalisierung von Cannabis. „Das Gesetz sendet Konsum- statt Gefährdungssignale. Die Gefahr gilt erst recht für den Straßenverkehr. Der Straßenverkehr darf aber kein Experimentierfeld für Cannabis sein.“ Zudem gibt Krage zu bedenken, dass es bei Cannabiskonsum schwierig sei, Grenzwerte zu setzen – unter anderem deshalb, weil die Zusammensetzung des Stoffes variere. Beim Lieferkettengesetz dürften Gesetze und Haftungsrisiken, die eigentlich für Unternehmen mit mehr als 1.000 Mitarbeitern gedacht sind, nicht auf die kleinen und mittelständischen Betriebe in der Logistik verlagert werden. Zudem erklärte Krage, das Bürgergeld dürfe kein Wettbewerber zum Arbeitsmarkt sein. Und mit Blick auf die aktuelle Diskussion über den Mindestlohn meinte Krage: Wenn der Kanzler 15 Euro fordere, entmündige er die zuständige Mindestlohnkommission. Es brauche Anreize für Arbeit und nicht für Nicht-Arbeit. Sonst heiße es ganz schnell: Länger arbeitslos dank Bürgergeld. Es müsse einen angemessenen Abstand zwischen Lohn und Bürgergeld geben.



*„Die Bundesregierung braucht hin und wieder Nachhilfe von Praktikern“*

MATHIAS KRAGE,  
PRÄSIDENT DES GESAMT-  
VERBANDS VERKEHRSGE-  
WERBE NIEDERSACHSEN  
(GVN)

Anzeige

**Die neue F-LINE:  
Packt kräftig mit an.**

Making it work #together

### Ihr starker Support im harten Arbeitsalltag.

Sie benötigen zuverlässige Unterstützung bei der Lebensmittelversorgung, der Distribution von Waren oder beim Bau von Straßen und Gebäuden? Die F-LINE Sattelzugmaschinen sowie die Fahrzeuge der Straßen- und Bauserie packen ab sofort leistungsstark und effizient mit an. Jetzt mehr erfahren:

[ford-trucks.de](http://ford-trucks.de)



Mit Blick auf Niedersachsen erklärte Krage, dort gebe es erheblichen Investitionsbedarf bei der Infrastruktur, allein schon mit Blick auf einige marode Brücken, aber auch bei E-Ladesäulen. Gedankenspielen für eine Maut auf Landstraßen, wie sie von Zeit zu Zeit in der Bundesregierung aufkommen, erteilte Krage eine Absage. „In einem Flächenland wie Niedersachsen würde sich das fatal auswirken.“

Der Hauptgeschäftsführer des GVN, Benjamin Sokolovic, erklärte, Bürokratie lähme die Wirtschaft immer mehr. So sei der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft laut Normenkontrollrat (NKR) von Juli 2022 bis Juni 2023 von rund 9,3 Milliarden Euro auf 26,8 Milliarden Euro gestiegen. Und neue Pflichten für Unternehmen seien bereits in Planung.

## Reform des Führerscheinsrechts

Um den Fahrermangel zu bekämpfen, könne eine Reform des Führerscheinsrechts helfen, betonte Sokolovic. Die Vorschläge des GVN sind etwa der Sehtest beim Optiker statt beim Augenarzt, die Pflichtuntersuchung durch den Hausarzt statt des Arbeitsmediziners wie auch die Aufhebung des Wohnortsprinzips für den Führerscheinerwerb. Zudem sei eine leichtere Fachkräftezuwanderung notwendig und damit verbunden eine schnellere Visaerteilung. Sinnvoll sei auch eine Qualifizierung, die schon in den Drittstaaten beginne sowie eine Anerkennung von Führerscheinen aus Drittstaaten.

Mit Blick auf die Infrastruktur erklärte Sokolovic, laut Bundesverkehrsministerium werde der Straßengüterverkehr bis 2051 um 54 Prozent zunehmen. Daher sei es alternativlos, Straßen und Brücken zu ertüchtigen, 40.000 fehlende Lkw-Stellplätze zu bauen und vor allem die Aufenthaltsqualität für die Lkw-Fahrer an den Rastplätzen deutlich zu verbessern.

Der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Olaf Lies (SPD), forderte eine stärkere Verlässlichkeit in der Verkehrspolitik und spielte damit auf das plötzliche Aus für die Förderung von E-Fahrzeugen an. Verlässlichkeit sei insbesondere für Niedersachsen wichtig, dem „logistischen Drehkreuz“ Europas. „Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen auf Straße oder Schiene kreuzen sich hier“, betonte Lies.

## Wasserstoff als künftiger Lkw-Antrieb

Unabhängig davon sieht er gute Perspektiven für Wasserstoff als künftigen Lkw-Antrieb. Allerdings gab er zu bedenken, dass es momentan weder „die Henne noch das Ei“ gebe, also weder Lkw noch Tankinfrastruktur. Ein Anfang sei allerdings gemacht. Lies setzt insbesondere auf die Kommission Straßengüterverkehr, die von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) im Januar eingesetzt wurde.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Marcus Prell/GVN, Ondra - stock.adobe.com



*„Reform des Führerscheinsrechts, um Fahrermangel zu bekämpfen“*

BENJAMIN SOKOLOVIC,  
HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER  
DES GESAMTVERBANDS  
VERKEHRSGEWERBE  
NIEDERSACHSEN (GVN)



*„Stärkere Verlässlichkeit in der Verkehrspolitik notwendig“*

OLAF LIES (SPD), MINISTER  
FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR,  
BAUEN UND DIGITALISIE-  
RUNG IN NIEDERSACHSEN

# Ein ähnliches Mindset verbindet

Neue Gesellschafteraufstellung bei NG.network – Rhenus kehrt zu der Kooperation zurück



Seit knapp eineinhalb Jahren ist die Stückgutkooperation NG.network in der jetzigen Form unterwegs, mit dem neuen Gesellschafter Rhenus wird ein weiteres Kapitel aufgeschlagen. Dabei ist das Netzwerk für weitere Unternehmen offen.

## Pressegespräch aller Gesellschafter

Keine alten Zöpfe, sondern der Blick nach vorne sollte das Pressegespräch der Kooperation mit Sitz in Niederaula prägen, die sich Ende 2022 vom Namen System Alliance verabschiedet und Anfang 2023 mit dem neuen Namen und einem neuen Konzept gestartet war. Dabei präsentierten sich erstmals alle Gesellschaftervertreter zusammen.

„Der Neustart bedeutete einen Paradigmenwechsel – wir sind neu, nachhaltig und digital, und daran arbeiten wir auch ständig“, sagte Stephan Opel, Geschäftsführer NG.network, der für den Netzbetrieb zuständig ist. „Wichtig war uns dabei das Commitment der Gesellschafter zum Stückgut und zum Netzwerk, das war eine starke Aussage auch an den Markt“, erinnert sich Opel.

Aktuell zeige sich der Stückgutmarkt weiter volatil, die Mengen liegen demnach immer noch unter denen des ersten Halbjahrs 2023, so dass Opel bis zum Ende des Jahres eine Nullnummer bei der Sendungsentwicklung erwartet. Stabil und homogen sei aber der Gesellschafterkreis, der von Opel als Gruppe von starken Partnern gelobt wird, die schnelle Entscheidungen treffen, auch wenn es etwa um Investitionen geht, und deren eigene Häuser auch optimal laufen. „Damit haben wir ein völlig anderes Mindset“.

## Wechsel zur Kooperation Cargoline

Das hat wohl auch Logistikdienstleister Rhenus bewogen, wieder als Gesellschafter einzusteigen. Bis 2018 war Rhenus bereits Gesellschafter der vormaligen System Alliance. Dann wechselte das Unternehmen als Gesellschafter zum Netzwerk Cargoline, arbeitete aber gleichwohl mit einigen Standorten weiter als Partnerbetrieb auch im gewohnten Umfeld.

Jetzt also die Zeitenwende: Laut Thilo Streck, Geschäftsführer Rhenus Road Europe, ging dem Wiedereintritt als Gesellschafter ein längerer Entscheidungsprozess voraus, erste Gespräche seien bereits im Mai 2023 erfolgt. Im dritten Quartal 2024 soll dann der Gesellschafterstatus von Rhenus bei NG.network rechtskräftig werden. Streck betonte dabei auch die gute und zielorientierte Kommunikation zwischen den beteiligten Parteien, die eine Einigung und den vorzeitigen Wechsel zu NG.network möglich machten.



Das oberste Entscheidungskriterium für den Neustart bei NG.network waren dabei laut Streck die Erfüllung des Leistungsversprechens gegenüber den Kunden in Deutschland als europäischen Kernmarkt für Stückgut. Und die Frage für Rhenus, welches Mittelstandsnetzwerk die beste Zukunftsprognose habe. „Wir sind zuversichtlich, dass uns NG eine hervorragende Basis für eine langfristige Zusammenarbeit bietet“, sagte Streck bei dem Termin mit seinen Gesellschafterkollegen.

## Integration der Rhenus-Standorte

Insgesamt elf Stückgutstandorte von Rhenus werden für die Verteilung von nationalen Sendungen an das Netzwerk NG.network angebunden. Die Ausrichtung auf ein Netzwerk werde die Arbeit der Mitarbeiter, die aktuell zwei bis drei Kooperationen zu bedienen hätten, im Tagesgeschäft deutlich erleichtern und das System insgesamt effizienter machen.

Die Gesellschaftergespräche, so sagte Streck weiter, hätten außerdem gezeigt, dass die Kooperation Gesellschafter wolle, die aktiv das Netzwerk gestalten – und sich sprichwörtlich nicht einfach in die letzte Reihe setzen. „Gestalten bedeutet auch, Verantwortung zu übernehmen, wenn es nicht so gut läuft. Die Gesellschafter haben kritisch die Vergangenheit reflektiert und überlegt, was der Markt und die Zukunft bieten, unter anderem auch das Regelangebot. Das alles haben wir wahrgenommen – NG ist eine Heimat, auf die wir uns freuen“.

Anzeige

**Alle relevanten Telematikdaten im Blick**  
 TrailerConnect® – die Plattform für Daten-Integration, Live-Tracking & Trailer-Services  
 Sie konfigurieren mit dem TrailerConnect® Data Management Center den sicheren Datenaustausch mit Dritten und starten die Tourplanung und -verwaltung in TrailerConnect® TourTrack. Mit TrailerConnect® FleetTrack verwalten Sie den Status Ihrer Trailerflotte und überwachen in Echtzeit die Kältemaschinen mit TrailerConnect® FleetWatch. Ihre Zukunft ist digital – wir sind sicher an Ihrer Seite. [www.cargobull.de](http://www.cargobull.de)

**SCHMITZ CARGOBULL**  
 The Trailer Company.

Robustheit und Stärke ist laut Wolfram Senger-Weiss, Vorsitzender der Geschäftsführung des Logistikdienstleisters Gebrüder Weiss mit Sitz in Lauterach (Österreich), die Antwort der Gesellschafter auf das äußerst fragile Marktumfeld heute. Das liege neben dem ähnlichen Mindset der Partner – und der Kernaussrichtung Stückgut – aber auch am neuen System: „Wir haben Strukturen geschaffen, die uns wieder Stabilität geben, die uns immer einen Schritt weiter in Richtung Zukunft bringen“.

## Vorteile durch Predictive Analytics

Damit spielte Senger-Weiss auf das Projekt KI Predictive Analytics ab, das laut Opel sowohl operativ als auch im Management neue Voraussetzungen geschaffen habe, die Sendungsmengen sowohl im Sammelgutein- wie auch -ausgang zu prognostizieren. Auch für strategische Entscheidungen etwa zur Hauptlaufgestaltung werde das Supply Chain Suite genannte Tool von Siemens Digital Logistics eingesetzt, das sehr belastbare Aussagen ermögliche.

NG.network arbeite dabei mit einem neuen Eskalationsmanagement mit verschiedenen Stufen, dessen Endstufe bis zur Leitungsebene führe. Im Rahmen der KI-Lösung werden die Bedingungen im Netzwerk permanent simuliert und nachgesteuert. Die daraus generierten Forecasts zu den Sendungsaufkommen stehen jedem Partnerbetriebe zur Verfügung und sind laut dem Geschäftsführer zu 97 Prozent belastbar. Ein Restantenmonitoring bilde zudem transparent ab, wo Sendungen stehen, welcher Betrieb hier Schwächen habe und wie sich die Kapazität entwickle. Zusammen mit der KI unterstützten Simulation und der Mengensteuerung brauchen wir daher im Netzwerk keine Mengenbeschränkung mehr“, sagte Opel.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: NG.network, Rhenus

Der Gesellschafterkreis von NG.network (v.li.): Thilo Streck (Rhenus Road Europe), Wolfram Senger-Weiss (Gebrüder Weiss), Jens Wollesen (Hellmann Worldwide Logistics), Moderator Uwe Berndt (Mainblick - Agentur für Strategie und Kommunikation) Jürgen Wolpert (Zufall logistics group), Stephan Opel (NG.network) Bernd Schäfer (Streck Transport-Gruppe).

# 1. Platz

IM QUALITÄTS-RANKING 2023 VON NG.NETWORK: SIEGER WAR DER RHENUS-STANDORT DUISBURG. PLÄTZE ZWEI UND DREI BELEGTEN DIE HELLMANN-STANDORTE POLCH UND OSTERWEDDINGEN

Sieger beim Qualitätsranking: Nach NG.network-Angaben hat sich der Rhenus-Standort Duisburg in den vergangenen vier Jahren kontinuierlich verbessert.

Das Netzwerk hat Priorität

STARTSEITE

# Ziel: Weltmarktführer werden

Bei Petit Forestier geht der Trend zu langfristiger Miete – Anbieter von temperaturgeführter Logistik möchte international und auf dem deutschen Markt wachsen



Auf dem Markt für Miete, Leasing und Kauf von Transportern ist einiges in Bewegung geraten. So setzt sich das langfristige Mieten für über ein Jahr zunehmend durch – als Alternative zum Kauf. Diese Beobachtung machte Dwight de Weerd, Country Manager bei Petit Forestier. „Ein Grund dafür ist die vorausschauende Kostenkontrolle, die durch Miete besser möglich ist als durch Kauf“, erklärt de Weerd gegenüber trans aktuell. Das heißt konkret, dass die Ausgaben nicht die Einnahmen übersteigen und das Budget eingehalten wird. Darüber hinaus bietet diese Lösung noch weitere Vorteile. So übernimmt der Vermieter komplett die Kosten für Wartung und Reparatur. Hinzu kommen noch eine 24-Stunden-Pannenhilfe, administrative Abwicklungen sowie Telematiklösungen.

Petit Forestier, ein ursprünglich französisches Unternehmen für die Vermietung von Kühllösungen, ist inzwischen mit über 350 Standorten weltweit vertreten. In Deutschland unterhält das Unternehmen sieben Standorte. Das Kerngeschäft ist der Service und die Kontrolle der Kühlkette. Zu den Kunden zählen vorwiegend kleine bis mittelständische Unternehmen. Die Kunden von Petit Forestier kommen aus einem breiten Branchenspektrum. Dieses reicht von der Lebensmittellogistik über das Nahrungsmittelhandwerk, Gastronomie, Großhandel, Einzelhandel, Logistik & Transport bis hin zu Veranstaltungen. In Deutschland befinden sich die meisten Kunden jeweils im Umkreis von 100 Kilometern der sieben Depots. „Petit Forestier wird weitere Depots errichten, um mit unserem Netzwerk so nah wie möglich bei unseren Kunden zu sein“, erklärt de Weerd gegenüber trans aktuell. Darüber hinaus arbeitet Petit Forestier auch mit Vertragspartnern zusammen, um einen optimalen Service zu gewährleisten, schildert de Weerd gegenüber trans aktuell.



„Eine vorausschauende Kostenkontrolle ist durch Miete besser möglich als durch Kauf“

DWIGHT DE WEERD,  
COUNTRY MANAGER,  
PETIT FORESTIER

## Kühlcontainer verschiedener Größe

Ein wesentlicher Teil des Services von Petit Forestier ist die Bereitstellung von beispielsweise Kühlfahrzeugen und Kühlcontainern. Für den deutschen Markt umfasst die Kühlfahrzeugflotte unter anderem Zwei-Kubikmeter-Lieferwagen, mittelschwere Verteiler-Lkw bis hin zu Sattelanhängern mit 33 Europaletten-Stellplätzen. Petit Forestier setzt hierbei auf unterschiedliche Marken und Fabrikate, beispielsweise Mercedes-Benz, Iveco, Renault, MAN oder Fiat. Darüber hinaus bietet Petit Forestier auch Kühlcontainer mit Raum für vier bis zu 33 Europaletten an.

Anzeige

Bereits im Jahr 1965 begann Petit Forestier mit der Vermietung von Kühlfahrzeugen ohne Fahrer. Um der zunehmenden Containerisierung der Wirtschaft gerecht zu werden, führte Petit Forestier als weiteren Geschäftszweig die Vermietung von Kühlcontainern ein. Nachdem der französische Heimatmarkt flächendeckend versorgt war, begann mit den ersten Filialen in Luxemburg und Belgien ab 1996 der internationale Ausbau des Unternehmens. Von 1998 bis 2006 kamen kontinuierlich neue Märkte hinzu, beispielsweise die Niederlande, Italien oder Großbritannien. Im Jahr 2007 wurde die erste Filiale in Deutschland eröffnet, dem aus Sicht von Petit Forestier größten Markt Europas. Seit 2017 wurde die Expansion weiter vorangetrieben – mit Übernahmen in den USA, Polen, Südafrika, Spanien, Belgien, Italien, Großbritannien und Australien.

Wo möchte Petit Forestier hin? „Unser erklärtes Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 mit einem globalen Umsatz von 2,5 Milliarden Euro zum Weltmarktführer in der nachhaltigen Kühlraumvermietung zu werden“, erklärt de Weerd gegenüber trans aktuell. Zu diesem Ziel gehört auch eine Wachstumsstrategie in Deutschland sowie international. Zuletzt hat das Unternehmen in Frechen bei Köln ein neues Depot eröffnet. Um das Wachstum zu beschleunigen, möchte Petit Forestier auch international durch Unternehmensübernahmen wachsen.

Unabhängig davon hat sich das Unternehmen zum Ziel gesetzt, 40 Prozent seiner Flotte und 70 Prozent seiner Neufahrzeuge bis 2030 auf Elektroantrieb umzustellen sowie seinen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck um 25 Prozent zu reduzieren. „Die Klimakrise ist eine Herausforderung, die insbesondere die Kühllogistik fordert“, sagt de Weerd. Die Petit Forestier Gruppe hat hierzu ein Konzept auf drei Ebenen innerhalb der Wertschöpfungskette des Unternehmens entwickelt. Das bedeutet erstens ein innovatives Design der Kühlfahrzeuge, Kühlmöbel und Kühlcontainer in Bezug auf Volumen, Ladekapazität, Verbrauch und Ergonomie, zweitens eine konsequente Strategie zum Einsatz von Fahrzeugen als alternative Antriebe und drittens die Realisierung eines zweiten Lebens für alle Petit-Forestier-Produkte. Letzteres heißt zum Beispiel, die Aufbauten von den 3,5-Tonnen-Fahrzeugen abzubauen und diese fortan als Kühlcontainer weiterzuverwenden. So wurde laut de Weerd ein pragmatischer und verantwortungsvoller Ansatz geschaffen, Komponenten nachhaltig weiterzuverwenden.

## Eigene Werkstätten

An allen sieben deutschen Standorten gibt es Werkstätten für den eigenen Fuhrpark. Die neueste Werkstatt am Hauptsitz in Frechen wurde im Frühjahr 2024 offiziell eröffnet, ist aber bereits seit Sommer 2023 in Betrieb. „Wir reparieren Schäden am Fuhrpark und übernehmen alle erforderlichen Wartungen“, erklärt der Technische Leiter Gebhard Fischer. Es gibt Platz für mehrere Nutzfahrzeuge, da es mehrere Hebebühnen und Arbeitsplätze gibt. Darüber hinaus können eng beieinander liegende Standorte wie Essen und Köln ihre Kapazitäten bei Bedarf bündeln. In Sachen Hauptuntersuchung (HU) arbeitet Petit Forestier unter anderem mit Dekra zusammen. Ein wesentlicher Teil des Servicekonzepts ist es, die Betriebszeit der Kundenfahrzeuge so hoch wie möglich zu halten – daher stellt Petit Forestier auch immer ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung.

Text: Ralf Lanzinger |  
Fotos: Lanzinger, Petit Forestier

## DAS UNTERNEHMEN

- Gegründet: 1907
- Präsident: Léonard Forestier
- Schwerpunkte: Vermietung von Kühlfahrzeugen, Kühlmöbel und Kühlcontainer sowie Serviceleistungen rund um die Kühlkette
- Aktiv in 21 Ländern
- 5600 Mitarbeiter
- Über 350 Niederlassungen weltweit
- 80.000 Kühlfahrzeuge in allen Dimensionen, 5.700 Kühlcontainer und 49.000 Kühlmöbel weltweit
- In Deutschland: Standorte in Berlin, Hamburg, München, Köln, Essen, Frankfurt und Leipzig
- In Deutschland: 1.000 Fahrzeuge und 150 Kühlcontainer



## DER NEUE STANDORT IN FRECHEN

- Eröffnung am 20. März 2024
- Komplett erneuertes Depot
- Gleichzeitig Sitz der Deutschlandzentrale
- Gesamtfläche: 7.735 Quadratmeter
- Werkstatt mit mehreren Hebebühnen für Nutzfahrzeuge

**STARTSEITE**

# Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

General Safety Regulations der EU schreiben Assistenzsysteme vor – laut Experten nehmen diese aber nicht den Fahrer aus der Verantwortung



Der Mensch ist der wichtigste Faktor auf dem Weg dahin, Verkehrsunfälle oder zumindest deren Opfer zu vermeiden. Die Technik kann hier nur unterstützend wirken. Das neue Sicherheitspaket General Safety Regulations der EU soll dazu dennoch einen entscheidenden Beitrag leisten. Mit Stichtag 7. Juli 2024 müssen alle neuen Fahrzeuge diesem Regelwerk gerecht werden. Enthalten sind eine Reihe von verpflichtenden Sicherheits- und Assistenzsystemen (siehe Kasten), bauliche Vorschriften wie die verbesserte Direktsicht für bessere Sichtkommunikation zwischen Lkw-Fahrern und schwächeren Verkehrsteilnehmern sowie ein Rahmenwerk für künftige autonome Fahrfunktionen.

## Pkw-Insassen sind häufig Opfer

Lkw-Hersteller Daimler Truck wirft dazu in einer Mitteilung einen eingehenden Blick in die Unfall-Statistiken. „In den vergangenen Jahren haben Pkw-Insassen, Fahrradfahrer und Fußgänger laut den Zahlen der EU-Datenbank CARE zusammen durchschnittlich etwa 70 Prozent aller Verkehrstoten bei Unfällen unter Beteiligung schwerer Güterkraftfahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgemacht – allen voran die Pkw-Insassen mit knapp 50 Prozent. 12 Prozent der Verkehrstoten bei solchen Unfällen waren Insassen der jeweiligen Güterkraftfahrzeuge.“

Insgesamt sei die Zahl der bei solchen Unfällen getöteten Verkehrsteilnehmern in den letzten Jahren deutlich gesunken. So führt Daimler für das Jahr 2011 noch 4.586 Verkehrstote an. Laut jüngster Zahlen der EU-Kommission sei dieser Wert bis 2021 um rund 40 Prozent auf 2.722 gesunken. Dies entspreche etwa 14 Prozent aller Verkehrstoten in der EU. „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 Überholfehlern.“

„Europa-weit sind nahezu 90 Prozent der Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen“

MARKUS EGELHAAF  
DEKRA-UNFALLFORSCHER



Daimler hat neben seiner jahrzehntelangen Entwicklungserfahrung auf dem Gebiet der aktiven und passiven Sicherheit auch Kompetenzen, wenn es um schnelle ungewöhnliche Lösungen geht. Im Zuge des Safer Lorry Scheme, das London im Jahr 2015 eingeführt hatte, stand die Minimierung der toten Winkel im Fokus. Die Lösung: Zusatzspiegel rundum. Unter anderem dem Baukonzern FM Conway war dies nicht genug. Nur die direkte Sicht, so das Credo, sorgt im wuseligen Stadtverkehr für die nötige Kommunikation zwischen Lkw-Fahrern und ungeschützten Verkehrsteilnehmern. Die Wahl fiel daher auf den Mercedes Econic, der dank seiner Niederflerbauweise genau das mitbringt.

Die Entwicklung komplexer Sicherheitssysteme ist aufwändig. Im Bild ist der Blick eines Versuchsfahrers auf Zusatzbildschirmen und offene Verkabelungen im Mercedes Actros zu sehen.



## Photovoltaik: Ausführungsqualität prüfen

DEKRA Sachverständige entdecken bei Prüfungen von Photovoltaik-Anlagen immer häufiger Mängel. Oft sind es Montagefehler, die Leistung und Sicherheit von Anlagen beeinträchtigen. Eine gründliche Auswahl der Installationsfirma und gegebenenfalls die Begleitung durch einen Experten ist ratsam.

Nach einem Boom vor rund 15 Jahren wurden über die Jahre PV-Anlagen überwiegend nur noch von erfahrenen Fachfirmen installiert. Steigende Strompreise in Verbindung mit fallenden Modulpreisen haben eine neue Welle von neu installierten Photovoltaikanlagen hervorgerufen. Dieser neue Markt hat viele Gründe und auch Risiken zur Installation gebracht, ohne dass das erforderliche Wissen und die nötige Erfahrung vorhanden sind.

Grundsätzlich erscheint die Installation recht einfach, doch die Fehler stecken im Detail der Ausführung. Fehler, die im Zuge von DEKRA Prüfungen vorgefunden wurden, sind zum Beispiel Verschaltung von ungleichen Strings auf einen MPP-Eingang, dauerhafte Verschattungen von Teilen eines Moduls oder ein falsch eingebauter Überspannungsschutz. Brandschutztechnische Maßnahmen werden im Bestandsgebäude oft mangelhaft oder gar nicht ausgeführt. Bei Bestandsgebäuden werden PV-Anlagen auf Dächern montiert und die vorhandene Blitzschutzanlage wird entweder ignoriert oder falsch eingebunden, so dass der Blitz nicht über die Ableiter außerhalb des Gebäudes ins Erdreich geleitet wird, sondern über die Elektroinstallation ins Gebäude gelangt, der Schaden ist dann entsprechend höher.

Viele Anfragen bei DEKRA beziehen sich auf die aus ihrer Sicht schlechten Erträge, die nach einer ersten Prüfung oft schnell geklärt werden können. Zuweilen werden weniger Module montiert als ursprünglich angeboten

oder es gibt überzogene Versprechungen durch den Einsatz von bifazialen Modulen, die montagebedingt keine merkliche Mehrleistung bringen. Liegen doch Modulfehler vor, können diese durch spezielle Messtechnik recht aufwändig identifiziert werden oder durch den Einsatz von Thermokameras, die bei großen oder schwer zugänglichen Photovoltaik-Anlagen durch den Einsatz von Drohnen mit Wärmebildkameras effizient durchgeführt werden können

Die Montage der gesamten Anlage ist oft nicht nach den geltenden Normen und Richtlinien ausgeführt. Bei der Leitungseinführung ins Gebäude besteht oft die Gefahr des Wassereintritts, gerade wenn die provisorische Abdichtung mit der Zeit versagt. Die erforderliche Schutzart der Verteiler und Geräteanschlusskästen (GAK) ist durch leichtfertige Montagefehler oft nicht mehr gegeben, so dass diese nicht ausreichend gegen das Eindringen von Wasser und Feuchtigkeit geschützt sind, mit der Folge, dass Korrosion auch auf elektrischen Kontakten nicht ausbleibt. Die regelmäßige Thermografie der elektrischen Anlagen auf der AC- und DC-Seite bietet hier eine gute vorbeugende Möglichkeit, sich anbahnende Ausfälle und Schäden zu erkennen und abzuwenden.

Werden die PV-Anlagen verkauft, steht oft auch ein monetär an. Die Probleme sind dann durch Sachverständige zu identifizieren und technisch und finanziell zu bewerten.

[www.dekra.de/de/pruefung-photovoltaik/](http://www.dekra.de/de/pruefung-photovoltaik/)

## Fahrer tragen weiter Verantwortung

Den Faktor Mensch greift auch die Sachverständigenorganisation Dekra auf. „Europaweit sind nahezu 90 Prozent der Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen“, erklärt Dekra-Unfallforscher Markus Egelhaaf. „Insgesamt lässt das Gesamtpaket einen sehr hohen Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmenden erwarten“, sagt Egelhaaf. Doch der Unfallforscher erklärt weiter, dass Assistenzsysteme den Fahrern und Fahrern nicht die Verantwortung abnehmen. „Diese liegt letztlich immer beim Menschen, der Stand heute selbst mit den zusätzlichen Sicherheitssystemen seine Fahrweise zum Beispiel der Verkehrssituation oder auch den Fahrbahn- und Sichtbedingungen anpassen muss.“



- Im toten Winkel vor dem Lkw verschwinden Fußgänger leicht. Sicherheitssysteme schaffen Abhilfe und warnen den Fahrer. Zudem sind schwächere Verkehrsteilnehmer nicht immer so aufmerksam.
- Das Gleiche gilt umso mehr für den Bereich hinter dem Lkw. Auch hier greift die Elektronik ein.
- Schleichende Gefahr: Reifendruckwächter sind nach den GSR ebenfalls Pflicht.



In dieses Horn stößt auch der Technologiekonzern ZF: „Der Faktor Mensch ist immer noch die häufigste Unfallursache“. Daher sei die Unterstützung des Fahrers der beste Weg, um die Sicherheit über alle Verkehrsformen hinweg zu erhöhen. „Während im Verordnungstext festgelegt ist, welche Funktionen zwingend vorgeschrieben sind, ist die konkrete Umsetzung auf technischer Ebene den Fahrzeugherstellern überlassen.“ ZF liefert viele Lösungen, die Hersteller in ihre Modelle integrieren können, zum Beispiel den Anfahrwarner (Moving off System), der den toten Winkel vor dem Fahrzeug überwacht, ebenso wie Rückfahrwarner oder Reifendruckwächter (Tire Pressure Monitoring System). Ein wichtiges System, ebenso im Portfolio, ist Driver Drowsiness and Attention Warning, ein Aufmerksamkeitswächter. Denn nur ein wacher Fahrer ist auch ein sicherer Fahrer.

Text: Markus Bauer | Fotos: Thomas Küppers, Daimler Truck, Craig Pusey, ZF

Neue Sicherheitssysteme bei Daimler Truck

## GENERAL SAFETY REGULATIONS (GSR)

Sicherheits- und Assistenzsysteme	
Notbremsanzeige	Warnblinker aktiviert bei Notbremsung
Reifendrucküberwachung	Ständige Überwachung des Reifendrucks während der Fahrt
Abbiegeassistent	Warnung vor schwächeren Verkehrsteilnehmern beim Abbiegen
Rückfahrwarnsystem	Kamera-/sensorbasierte Überwachung beim Rückwärtsfahren
Informationssystem beim Anfahren	Fahrer wird vor schwächeren Verkehrsteilnehmern im toten Winkel vor dem Fahrzeug gewarnt
Erleichterter Einbau von Alkohol-Interlocks	Standardisierte Schnittstelle, um Alcolocks nachzurüsten
Aufmerksamkeitsassistent	Überwacht die Aufmerksamkeit des Fahrers und empfiehlt Pausen
Intelligenter Geschwindigkeitsassistent	Kamera- und GPS-basierte Warnung vor Geschwindigkeitsüberschreitung
Weitere Maßnahmen	
Cyber-Sicherheit	
Sicherheitsglas	
Verbesserte direkte Sicht auf Fußgänger und Radfahrer	
Event-Data-Recorder	



STARTSEITE

# Paukenschlag in Richtung H2

**MAN kündigt TGX-Kleinserie mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor an – Fahrzeuge sollen EU-Vorgaben für Zero-Emission-Vehicles erfüllen – Wasserstoffmotor für Sonderanwendungen**



Der Nutzfahrzeug-Konzern Traton war bis dato klar in der Opposition beispielsweise zu Daimler Truck oder der Volvo Group mit deren intensiven Wasserstoff-Brennstoffzellen-Entwicklungen. Die Lkw-Größen Scania und MAN sollten sich auf den batterieelektrischen Antrieb fokussieren, so die Ansage. Hier und da gab es nebenbei zwar Projekte zu Brennstoffzellen-Fahrzeugen und auch ein MAN-Prototyp mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor wurde erprobt. In der Kommunikation aber wurde das nur selten und dann beiläufig erwähnt. Das öffentliche Mantra lautete: Der batterieelektrische Antrieb wird für nahezu alle Einsätze das Mittel der Wahl. Mit ihm würden die Kunden dank seiner herausragenden Effizienz schlicht günstiger fahren.

Vor diesem Hintergrund ist die Ankündigung von MAN einer TGX-Kleinserie mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor ein Paukenschlag. Als erster europäischer Lkw-Produzent, wie es (stolz) heißt. Schon 2025 sollen rund 200 Trucks mit Wasserstoffmotoren an ausgewählte Kunden in Deutschland, den Niederlanden, Norwegen, Island und einige außereuropäische Länder ausgeliefert werden.

## 520 PS aus 16,8 Litern Hubraum

Der auf den Namen „hTGX“ getaufte Wasserstoff-MAN wird von einem modifizierten D38-Dieselmotor angetrieben. Der Reihen-sechszylinder mit großzügig aufgebohrten 16,8 Litern Hubraum soll als Wasserstoffmotor H45 im Werk in Nürnberg produziert werden. Mittels einer Direkteinspritzung wird das nach dem Otto-Prinzip arbeitende Aggregat laut MAN 383 kW/520 PS leisten und sein maximales Drehmoment von 2.500 Nm schon ab 900 bis 1.300 Umdrehungen pro Minute bereitstellen.

In Sachen Wasserstoff-Reservoirs setzen die Münchner auf 700-bar-Hochdrucktanks mit einem Fassungsvermögen von 56 Kilogramm. Damit sollen Reichweiten bis 600 Kilometer möglich sein, was einem Verbrauch von rund 9,33 Kilo Wasserstoff pro 100 Kilometer entspricht. MAN will den hTGX zunächst als 6x2 und 6x4 fertigen und verspricht, dass der Truck mit einem Ausstoß von weniger als 1g CO<sub>2</sub>/tkm die Kriterien als „Zero-Emission-Vehicle“ der neuen geplanten EU-CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung erfüllen wird.

Für Dr. Frederik Zohm, Vorstand für Forschung und Entwicklung, ist genau das ein entscheidender Punkt: „Die Neuregelung der CO<sub>2</sub>-Regularien auf EU-Ebene wird Lkw mit Wasserstoff-Verbrennungsmotoren als Zero-Emission-Vehicles klassifizieren. Das heißt, dass solche Fahrzeuge voll auf unsere CO<sub>2</sub>-Flottenziele einzahlen, was unter anderem auch die Tür für diese die Batterieelektrik ergänzende Kleinserie öffnet.“ Gleichzeitig profitierten die Kunden von Mautreduzierungen. Man werde aber auch an der Brennstoffzelle weiter forschen. Diese würde sich bei MAN ebenfalls „in Vorbereitung“ befinden. Bis die Technologie aber marktreif und wettbewerbsfähig sei, würden noch einige Jahre vergehen.

## hTGX für Spezialanwendungen

Als weitere Rückendeckung für batterieelektrische Lkw lässt MAN aber auch bei der Verkündung der Kleinserie verlauten, dass der hTGX vor allem für Spezialeinsätze geeignet sei. MAN bezeichnet den Wasserstoff-Verbrenner konkret als alternative Zero-Emission-Antriebsvariante für spezielle Anwendungen wie den Transport schwerer Güter – etwa im Bauereinsatz, bei Tanktransporten oder beim Holztransport. Schon diese Beschreibung deutet allerdings daraufhin, dass die Nische für den Wasserstoffmotor gar nicht so klein sein könnte. Zumal MAN ergänzt, dass der hTGX auch in Gebieten ohne ausreichende Lade-Infrastruktur und in Märkten mit guter Wasserstoff-Versorgung eine Alternative sei. Gebiete ohne ausreichende Ladeinfrastruktur – diese Beschreibung dürfte zum Kleinserien-Start in 2025 (böse gesagt) mal eben auf die ganze Welt zutreffen.



Friedrich Baumann, Mitglied des Vorstands der MAN Truck & Bus und für den Bereich Sales & Customer Solution verantwortlich, beschwichtigt aber: „Zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs liegt unser Fokus weiter auf batterieelektrischen Fahrzeugen. Diese haben bei der Energieeffizienz und den Betriebs- und Energiekosten aktuell deutliche Vorteile gegenüber anderen Antriebskonzepten.“ Er rechnet damit, dass MAN perspektivisch mit batterieelektrisch betriebenen Trucks die überwiegende Mehrheit der Transportanwendungen der Kunden am besten bedienen könne.

Für MAN als Marke sind Wasserstoff-Antriebe wiederum wahrlich nicht nur ein Ding der Zukunft: Den ersten Bus mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor zeigte MAN bereits auf der Hannover Messe 1996. In der Zwischenzeit liefen einige MAN Wasserstoff-Busse auf dem Flughafen München. Der Geschäftsbereich MAN Engines entwickelt und testet Wasserstoff-Motoren zudem auch heute noch für verschiedenste Anwendungen. Die Technologie ist laut der Münchner bei Sonderfahrzeugen wie Pistenraupen, für Züge auf nicht elektrifizierten Strecken und für Bagger und Kräne gut geeignet. Der Einsatz in Blockheizkraftwerken sei ebenfalls sinnvoll, insbesondere wenn neben dem Strom auch die Abwärme genutzt werden könne.

## Größere Vielfalt bei eTGS und eTGX

Dass die Verkündung der Kleinserie des hTGX mit Wasserstoff-Verbrenner kein Abgesang auf den batterieelektrischen Antrieb ist, untermauert MAN an es-Lkw mit einem deutlich vergrößerten Angebot an E-Lkw-Varianten zur jüngst stattgefundenen Messe IFAT in München: Die neuen 4x2- und 6x2-Fahrgestelle von eTGX und eTGS sind mit allen erdenklichen Radständen, Fahrerhäusern, Leistungsklassen, Batteriekombinationen, Ladeanschlusspositionen und vielen branchentypischen Ausstattungen zu haben.

Konkret können die Kunden laut MAN zwischen einem Gesamtgewicht von 18 und 28 Tonnen wählen. Die E-Zentralantriebe leisten wahlweise 333, 449 oder 544 PS. Weiter listet MAN neun Radstände auf, sechs Kabinenvarianten, gelenkte und ungelenkte Nachlaufachsen, Blattluft- und Vollluftfederungen und auf die jeweilige Anwendung abgestimmte Fahrprogramme. Möglich sind damit dererem Abfallsammelfahrzeuge als Heck- und Seitenlader, Abroll- und Absetzkipper, Pritschenfahrzeuge, Dreiseitenkipper, Krankenträger sowie Schneeräumfahrzeuge und Hubarbeitsbühnen. Laut Stefan Schall, Leiter des Verkaufs von Lkw, Transportern und Gebrauchtfahrzeugen bei MAN Deutschland, steht das E-Angebot dem bisherigen Dieselpportfolio bei spezialisierten Fahrzeugaufbauten „in nichts nach“.



In Sachen Energiespeicher sind für die neuen Fahrgestelle wiederum drei, vier, fünf oder sechs Batteriepakete zu haben, die variabel am Rahmen angeordnet werden können und so Platz schaffen für unterschiedlichste Aufbau-Komponenten. Selbst mit dem kürzesten Radstand von 3,75 Metern können laut MAN fünf Batterien mit 400 kWh nutzbarer Kapazität montiert werden, was für bis zu 500 Kilometer ohne Ladestopp in Kommunal- und Entsorgungsbetrieben seien so auch mit geringerer Batterieanzahl möglich, womit die Nutzlast um bis zu 2,4 Tonnen steige. Ebenfalls ein Pluspunkt für derartige Einsätze: die Langlebigkeit der Akkus, deren leistungsfähige Nutzungsdauer MAN mit bis zu 1,6 Millionen Kilometer oder 15 Jahre angibt.

## Passende Beratung für den Umstieg

MAN bietet passend zu den H2- und E-Lkw auch Beratungsleistungen an. Der Hersteller fährt auf Wunsch kundenspezifische Analysen zur Fahrzeugschulung und Ladebedarf auf. Über Kooperationen gehören auch die Ladesäulen selbst zum Angebot. Außerdem gibt es speziell auf die Branche zugeschnittene Serviceverträge und Finanzierungslösungen sowie digitale Services. Weiter volle Kraft voraus also für die E-Lkw, wemgleich der Verbrenner bei MAN dank Wasserstoff ebenfalls eine Zukunft hat.

Text: Julian Hoffmann | Fotos: MAN



„Der neue Wasserstoff-Verbrenner-Lkw basiert auf der bewährten TG-Fahrzeugreihe und überzeugt mit höchster Qualität und unkomplizierter Wartung“

DR. FREDERIK ZOHM,  
MAN-VORSTAND FÜR  
FORSCHUNG UND  
ENTWICKLUNG

MAN wird den hTGX zuerst in 6x2- und 6x4-Konfiguration bauen. Die Kleinserie soll insgesamt 200 Trucks umfassen.



Der Wasserstoff-Motor basiert auf dem D38-Reihensechszylinder-Dieselmotor. Für die H2-Verbrennung wurde das Triebwerk auf 16,8 Liter Hubraum aufgebohrt.

Zur IFAT-Messe in München fuhr MAN zahlreiche neue eTGS und eTGX auf. Die 4x2- und 6x2-Fahrgestelle lassen sich maximal flexibel konfigurieren.

MAN auf der IFAT



STARTSEITE

# Kraftpaket aus dem Hause Stellantis

Neuer Opel Movano Electric – leistungsstarker Antrieb mit 200 kW Peak und drei Fahrprogrammen – Fahrerassistenzsysteme sorgen aktiv für Sicherheit



Exakt 200 kW – diese Zahl will direkt als erstes aufs Papier. Soviel leistet der neue Antriebsstrang in den schweren Stromern von Stellantis. Dazu stemmt er 410 Newtonmeter stromertypisch theoretisch vom Start weg. Wir haben uns, passend zum Gastgeber, den Opel Movano Electric für eine ausgiebige Probefahrt geschnappt. Bevor es Zeit wird für harte Fakten, muss bei einem eigentlich als Nutzfahrzeug gedachten Movano erst einmal die emotionale Stimme sprechen. Andersorts wurde der Wagen bereits als „Feuerstuhl“ tituliert. Und da ist was dran. Klar: Die 200 kW treffen hier auch auf ein anständiges Gegengewicht. Aber dieses wuchtet die E-Maschine vehement nach vorne und distanziert sich so um Lichtjahre vom Vorgänger. Da kommt tatsächlich Fahrfreude auf. Dabei geht der Opel auch speziell beim Antritt etwas weniger gedämpft zur Sache wie die Konkurrenz. Zum Burnout lässt er sich aber dennoch nicht verführen.

## Laut Hersteller 420 Kilometer möglich

Wer die Fahrfreude aber allzu spielerisch auskostet, zumal mit Beladung, muss einen Preis dafür zahlen. Auf der weniger effizienzgetriebenen Testrunde genehmigt sich der Dicke gut 38 kWh auf 100 Kilometer. Aber: Dank der 110 kWh großen Batterie kommt er mit Bleifuß trotzdem deutlich mehr als 250 Kilometer weit. Maximal sollen 420 Kilometer drin sein – 170 Kilometer mehr als zuvor. Und der Movano lässt sich ja dankenswerterweise tatsächlich auch sparsam bewegen. Schluss mit der Party ist übrigens bei Tempo 130. Alles andere wäre aber beim Nutzfahrzeugstromer tatsächlich absolut nicht mehr wirtschaftlich.

Wenn die Akkuladung dann einmal zur Neige geht, profitiert der Movano von einem ordentlichen Upgrade der Ladeleistung. Mit maximal 150 kW drängen die Elektronen nun aus der Steckdose in die Batteriezellen. Damit ist der Movano tatsächlich der erste Opel mit dieser Ladeleistung. Per Wechselstrom liegt die Ladeleistung bei 11 kW – das ist Standard. Unterwegs lässt sich die Rekuperation nun über die Lenkradwippen anpassen. Hier springt also auch Stellantis auf den Zug auf. Zudem gibt es drei Fahrprogramme: Normal, Eco und Power. Schon in Eco bietet der Movano genug Leistung, um die Ladung ordentlich anzutreiben. Und die Stromrechnung dankt es auch.

## Automatisiertes Fahren nach Level 2

Neben der Längsdynamik weiß der Movano auf der Testfahrt auch anderweitig zu überzeugen. So profitiert auch er von der Einbaulage der großen Batterie zwischen den Achsen tief im Bauch. Dazu machen sich die Fahrerassistenzsysteme positiv bemerkbar. Anders als bei Konkurrenten schubst zum Beispiel der Spur-Assistent den Transporter nicht nur zurück in die Spur, sondern er ergreift, wenn man ihn lässt, direkt das Steuerrad. Die Hände müssen zwar am Lenkrad bleiben, doch de Facto ermöglichen die Systeme nun automatisiertes Fahren nach Level 2.



Gegen den Strom: Stellantis setzt beim Großen nicht auf den verbreiteten Nasenlader, sondern nutzt die bisherige Dieselklappe an der Seite für die CCS-Steckdose.



**1** Das Cockpit hat eine deutliche Aufwertung erfahren, nicht zuletzt sichtbar am digitalen Kombiinstrument und am 10-Zoll-Navi. Außerdem praktisch: Aus dem Mittelsitz klappt ein Mini-Schreibtisch.

**2** dank digitalem Innenspiegel herrscht auch im Kastenwagen beste Rücksicht.

**3** Platz für drei: In der Kabine stehen maximal drei Sitze bereit.

**4** Platz für Ladung: Bis zu 17 Kubikmeter bietet der große Stellantis-Stromer im Heck bei einer maximalen Zuladung von 1,5 Tonnen.

Das zeigt der Transporter gleich auf der ersten Auffahrt auf die Bundesstraße. Wie von elektronischer Zauberhand dreht er aktiv am Volant, um stabil in der Mitte der Fahrspur zu fahren, obwohl es hier eine relativ enge Kurvenkombination zu meistern gilt. Stellantis liefert also keinen Oberlehrer, der im letzten Moment auf die Finger klopft, sondern einen elektronischen Beifahrer, der lenkt, bremst, beschleunigt und auch im Stau mithilft. Das steigert die Chancen, dass die Systeme nicht als nervige Bevormundung empfunden und deaktiviert werden.

Auch sonst machen die neuen Assistenten bella Figura. So auch der neue digitale Innenspiegel. Viel zu lange musste man es hinnehmen, dass es im geschlossenen Kastenwagen über den Innenspiegel keinen Blick nach hinten gibt. Dank der neuen Kamerasicht ist dieses Manko also ausgemerzt. Insgesamt wartet der Movano laut Stellantis mit 21 Assistenzsystemen auf. Dazu gehören neben dem fürs automatisierte Fahren wichtigen adaptiven Geschwindigkeitsregler sowie dem Spurhalte- und Stauassistenten auch die Verkehrszeichenwarnung, der Tote-Winkel-Warner oder beispielsweise die 360-Grad-Kamera.

Eine 230-Volt-Steckdose, USB-A- und C-Buchsen und induktives Laden machen das Leben im Innenraum zusätzlich leichter. Was das Infotainment überdies betrifft, geht's im Movano ganz digital zu. Vor dem Fahrer steht ein 7-Zoll-Display zwischen den Uhren allerhand Infos dar. Das Carplay und Co.-kompatible Mittendisplay misst zehn Zoll. Nettes zusätzliches Detail: In den großen Transportern ist die sogenannte Eat & Work-Sitzbank erhältlich mit praktischem drehbarem Tischchen.

## Aufhübschung für den Diesel

Auch den Diesel hat Stellantis übrigens aufgehübscht. Der Euro 6e-Turbodiesel leistet 120, 140 oder 180 PS, gepaart mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder einer 8-Gang-Automatik. Die Drehmomente liegen bei maximal 380 (Schalter) beziehungsweise 450 Newtonmeter (Automatik). Stellantis verspricht dank aerodynamischer Verbesserungen an der Karosserie eine Verbrauchsreduktion um neun Prozent. Was die Variantenvielfalt betrifft, steht der Stromer dem Verbrenner in nichts nach. Beide kommen unter anderem als Kastenwagen, Plattform-Fahrgestell, Doppelkabine, Pritsche oder Kipper. Lieferbar sind je nach Konfiguration vier Fahrzeuglängen, drei Radstände und drei Höhen. Die Nutzlast beim Stromer beträgt maximal 1,5 Tonnen bei einem maximalen Ladevolumen von 17 Kubikmetern und einer satten Anhängelast von drei Tonnen. Ebenso die Preise sind kein Geheimnis. So startet der Diesel bei 33.800 Euro netto, der Stromer bei 55.800 Euro.

Text: Markus Bauer | Fotos: Opel

## TECHNISCHE DATEN

<b>Motor</b>	Elektromotor, Frontantrieb, drei Fahrmodi ( Eco, Normal, Power), AC-Laden (max): 11 kW, DC-Laden: 150 kW, Ladezeit bis 80 %: 55 min
<b>Batterie</b>	110 kWh, Lithium-Ionen
<b>Peak-Leistung</b>	200 kW/272 PS
<b>Drehmoment</b>	410 Nm
<b>Reichweite WLTP</b>	420 km
<b>Länge</b>	5.998/6.363 mm
<b>Höhe</b>	2.522/2.760 mm
<b>Ladevolumen max.</b>	17 m <sup>3</sup>
<b>Varianten</b>	Kastenwagen, Plattform, Pritsche, Fahrgestell
<b>Nutzlast max.</b>	1.500 kg
<b>Verbrauch WLTP</b>	26,2 kWh/100 km
<b>Verbrauch Test</b>	38,4 kWh/100 km
<b>Grundpreis netto</b>	55.800 Euro

## ALLES UNTER EINEM DACH

Der Konzern Stellantis vereint seine leichten Nutzfahrzeuge unter der gemeinsamen Übermarke Pro One. Bis 2021 will man so zum weltweit führenden Anbieter von leichten Nutzfahrzeugen werden.

Das leichte Nutzfahrzeug hat einen hohen Stellenwert im Stellantis-Konzern. So steuert die Vans im vergangenen Jahr laut Unternehmensangaben ein Drittel des Gesamtumsatzes bei mit 1,7 Millionen Nutzfahrzeugen über alle Konzernmarken. Bis 2030, das ist zumindest das Ziel von Pro One-Vizepräsident Xavier Peugeot, sollen sich die Nutzfahrzeug-Umsätze gegenüber 2021 verdoppeln. Ein Baustein ist, speziell für Gewerbetreibende das gesamte Portfolio aus einer Hand anzubieten. Auf- und Umbauten werden also in die digitale Bestellung integriert. Dazu kommen übergreifende Flottenmanagementlösungen mit Wartungsempfehlung. Doch der „Aus einer Hand“-Gedanke geht noch weiter. So ist es auch möglich, quasi je nach Geschmack pro Fahrzeugklasse auf die nach Geschmäckern Marken zuzugreifen, aber ganz einfach nur über einen Vertrag. Möglich wäre also eine Mischflotte mit einem Opel Combo aus dem kompakten Segment, einem Fiat Scudo und einem Citroen Jumper. Der Vorstand bekommt obendrein seinen Maserati ebenfalls aus dieser einen Hand. Markengleiche Flotten sind aber dennoch weiterhin möglich. Jede Marke für sich hat drei Modelle im Programm, bei Opel also Combo, Vivaro und Movano. Hinzu kommt noch die Cargo-Variante des Mikrostromers Opel Rocks, ebenfalls auch mit anderen Logos erhältlich. Die neuesten Varianten der zwölf autobahntauglichen Vans

– der kleinste schafft nur Tempo 45 – hat der Konzern jüngst am Opel-Sitz in Rüsselsheim vorgestellt.

Und die Neuerungen sind zahlreich. Beim Stromer hat Stellantis das regenerative Bremssystem überarbeitet, nun steuerbar über Lenkradwippen. Eine Wärmepumpe hilft vor allem im Winter. Auch den Verbrennern zugute kommen weitere Änderungen wie eine neue Generation der Mensch-Maschine-Schnittstelle mit größeren Displays. Dynamic Surronner Vision vermittelt dem Fahrer via Außenkamera ein besseres Bild von der Fahrzeugumgebung.

Die kleinen Vans profitieren von einer besseren Smartphone-Integration, wodurch das Handy zum erweiterten Bedienfeld des Fahrzeugs wird. Bei den schweren Kollegen brilliert Stellantis mit Fahrerassistenz auf Level 2. Dazu kommen neue Voll-LED-Scheinwerfer sowie drahtlose Konnektivität für die Telematikdienste. Dabei macht der Konzern also keinen Hehl mehr daraus, dass hinter dem Markenemblem, von ein paar zusätzlichen Designfinessen abgesehen, die gleiche Technik arbeitet. Antriebsstränge – Verbrenner wie Stromer – sind ebenso identisch wie die Assistenzsysteme.

Lediglich ein Alleinstellungsmerkmal spendiert Stellantis den einzelnen Marken. So gibt es exklusiv bei Citroen Komfortsitze, Opel bringt ein Matrixlicht ins Spiel, Peugeot kann mit dem i-Cockpit im Partner glänzen und Fiat kann mit einer Öffnung in der Trennwand der Kastenwagen aufwarten, um besonders lange Ladung unterzubringen. Tatsächlich sind auch alle Modelle von jeder Marke in den gleichen Karosserievarianten erhältlich.

Zum Rest gehören Opel, Fiat, Citroen, Vauxhall, Peugeot und RAM.



STARTSEITE

# Klassische Telematik am Ende?

Connected Cars sind im Kommen – was das für die Vernetzung von Flotten bedeutet



Dem vernetzten Auto gehört die Zukunft und Fahrzeughersteller werden selbst immer mehr zu Software-Unternehmen. Ist das Geschäftsmodell von spezialisierten Telematikanbieter damit langsam aber sicher obsolet? Für Christoph Ludewig, Vice President OEM Europe von Geotab, besteht weder für sein noch für andere Telematiker eine unmittelbare Gefahr.

Ist vom Connected Car die Rede, haben Hersteller, Händler und Kunden den Fokus auf Unterhaltungsmöglichkeiten und auf dem Komfort. Flottenmanager, egal ob Pkw, Transporter oder Lkw, sehen die Vernetzung aus einer ganz anderen Perspektive: Für sie geht es um eine effiziente Nutzung, bessere Planbarkeit von Routen und die Fahrersicherheit. Dazu benötigen sie eine Plattform, die Daten verschiedener Typen und Hersteller integrieren und darstellen kann.

An dieser Stelle kommen die Telematikanbieter ins Spiel. „Daten aus Fahrzeugen sicher zu übertragen, zu sammeln und zu aggregieren, ist nur der erste Schritt. Um möglichst wertvolle Informationen daraus zu gewinnen, spielen vor allem die richtigen Analysen eine Rolle“, erklärt Ludewig.

Es gehe aber nicht nur um die Informationen aus den Fahrzeugen, damit die Flottenmanager auf deren Grundlage Entscheidungen über deren Einsatz treffen können

„Anders als OEMs verstehen Telematikanbieter allerdings die Prozesse und Bedürfnisse von Flottenmanagern und ihr Tagesgeschäft weit tiefergehend und haben andere Einblicke in die Integration von Fahrzeugen in der gesamten Wertschöpfungskette von Unternehmen – weit über das reine Fahrzeugmanagement hinaus“, erläutert Ludewig.

## Das Plus der Neutralität

Einen weiteren Grund für die Zusammenarbeit mit Telematik-Spezialisten von Drittanbietern sieht er in deren Neutralität: „Zwar gibt es bereits Ansätze für proprietäre Telematiksysteme von OEMs, doch ausschließlich auf diesen Weg zu setzen, könnte im Flottenmarkt zum Problem werden“, ist der Geotab-Experte überzeugt. Vor allem Unternehmen mit großen Fuhrparks werden sich, so sein Dafürhalten, nicht nur wegen einer Telematikplattform ausschließlich an eine Marke binden. „Offene, interoperable Telematiksysteme könnten also durchaus auch zu einem weiteren Wettbewerbsfaktor im Flottenmarkt werden“, erläutert Ludewig.

Seiner Meinung nach ergänzen sich OEMs und Telematikanbieter ideal, wenn es um die Flotten-telematik geht. „Denn während Erstausrüster das erforderliche Know-how mitbringen, um integrierte Telematik-Hardware in die Fahrzeugarchitektur einzubauen, verstehen Telematik-Dienstleister die Anforderungen von Flottenmanagern und wissen, wie man die entsprechenden Daten analysiert, um daraus verwertbare Erkenntnisse zu gewinnen“, erklärt Ludewig.

Die Kosten pro gefahrenem Kilometer beispielsweise variieren stark nach verschiedenen Fahrzeugklassen. „Daher sollten Flottenmanager ihre eigenen Daten analysieren und Benchmarks und Toleranzen für die verschiedenen Fahrzeugarten definieren“, erklärt Klaus Böckers, Vice President Nordics, Central and Eastern Europe bei Geotab

So würden sich leicht einzelne Autos, Transporter oder Lkw identifizieren lassen, die aus dem Rahmen fallen. Anschließend können Flottenmanager nach Gründen dafür und nach Lösungen suchen. „Beispielsweise führen zu lange Leerlaufzeiten zu höheren Treibstoffkosten und belasten die Umwelt unnötig“, sagt Böckers. Diese gelte es daher auf unter fünf Prozent pro Fahrzeug zu halten.

All das zeigt vor allem eines: Die Bedürfnisse der Flottenmanager, bei denen die effiziente Nutzung, bessere Planbarkeit und Fahrersicherheit im Vordergrund stehen, machen eine Zusammenarbeit mit Telematik-Anbietern für OEMs unverzichtbar. Daher werde die klassische Telematik in Zukunft nicht obsolet werden, sind sich die beiden Geotab-Vertreter sicher.

Text: Carsten Nallinger | Fotos: Geotab



„Anders als OEMs verstehen Telematikanbieter die Prozesse und Bedürfnisse von Flottenmanagern“

CHRISTOPH LUDEWIG,  
VICE PRESIDENT OEM  
EUROPE BEI GEOTAB

## DAS UNTERNEHMEN

- Neil Cawse, der aktuelle CEO, gründete Geotab im Jahr 2000.
- Die Zentrale befindet sich in Oakville/Ontario in Kanada.
- Seit 2020 bietet das Unternehmen auch Flottenlösungen für Lkw an.
- Geotab hat nach eigenen Angaben rund vier Millionen Abonnenten (Stand 2023) in 160 Ländern und ist demnach der weltweit größte kommerzielle Telematikanbieter.



„Flottenmanager ihre eigenen Daten analysieren und Benchmarks definieren“

KLAUS BÖCKERS,  
VICE PRESIDENT NORDICS,  
CENTRAL AND EASTERN  
EUROPE BEI GEOTAB

 **STARTSEITE**

# Ganz neu aufgestellt

Nächste Runde für die große Leserwahl von trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de – neues Konzept



**eurotransport.de**

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL

Jetzt sind alle Leserinnen und Leser gefragt! 2024 stellen sich insgesamt 94 Teilnehmer in 24 Kategorien zur Wahl. Und natürlich gibt es zahlreiche hochwertige Preise zu gewinnen. Welche Preise wir für Sie im Köcher haben, lesen Sie [hier](#).

Unter dem Titel „BEST OF NEW TRANSPORTATION“ stehen die teilnehmenden Modelle, Marken und Konzepte mit spannenden Neuheiten und aktuellen Angeboten der verschiedenen Nutzfahrzeughersteller und zahlreichen weiteren wichtigen Playern aus der Branche zur Wahl.



**BEST OF NEW TRANSPORTATION**

präsentiert von: **DEKRA**

Neben bekannten Kategorien wie den einzelnen Fahrzeugklassen von Lkw über Transporter und Trailer, und beispielsweise Bremsen, Reifen oder Telematik, warten die ETM Awards nun mit neuen Kategorien auf, die dem Wandel in der Branche Rechnung tragen.

Neu ist unter anderem die Kategorie emissionsfreie Mobilität, in der sich sowohl Fahrzeugkonzepte, als auch Antriebe an sich und Ladeinfrastruktur wiederfinden. Eine weitere Kategorie mit Raum für spannende Innovationen ist die „Zukunft der Logistik“, wo neue Softwarelösungen oder Lastzugkonzepte zur Wahl stehen.

Als einer der Höhepunkte der diesjährigen IAA Transportation werden im September schließlich die Sieger aller Klassen gekürt. Die Redaktionen drücken also einerseits den Teilnehmern auf dem Weg zur begehrten Trophäe, andererseits den abstimmenden Lesern fest die Daumen und wünschen viel Glück bei der Verlosung der wertvollen Preise.

Also los: Stimmen Sie bis zum Samstag, 20. Juli 2024 unter dem Kurzlink [www.eurotransport.de/leserwahl](http://www.eurotransport.de/leserwahl) ab und helfen Sie auf diesem Wege mit, Ihre persönlichen Favoriten zu küren.

## DIE KANDIDATEN

Genau 94 Lkw- und Transporter-Modelle sowie Produkte, Lösung und Marken aus der Branche treten bei der diesjährigen Leserwahl an. Die Leserwahl von trans aktuell, FERNFAHRER und eurotransport.de ist nicht zu vergleichen mit den von Jurys oder anderen Gremien vergebenen Auszeichnungen. Wer am Ende zum Sieger in den insgesamt 24 Kategorien gekürt wird, entscheiden ausschließlich die Leserinnen und Leser selbst. Denn niemand kennt die zur Wahl stehenden Kandidaten so gut wie sie. Das Urteil der Leserinnen und Leser ist ein zuverlässiger Gradmesser für die Akzeptanz und das Image der Fahrzeuge sowie Marken. Damit aber nicht nur die persönlichen Favoriten profitieren, sondern mit ein wenig Glück auch die Abstimmenden selbst zu den Gewinnern der Leserwahl gehören, verlosen wir dieses Jahr wieder zahlreiche attraktive Preise. Die Teilnahme an dieser Wahl kann sich also ganz schnell auszahlen.

## DIE REGELN

Auf den folgenden Seiten finden sich die Wahlkandidaten. Zur Wahl stehen in den einzelnen Kategorien entweder konkrete Fahrzeuge und Produkte oder die Marke selbst. Gewählt wird ausschließlich über ein Online-Formular. Wählen Sie die Fahrzeuge, Konzepte und Marken auf [www.eurotransport.de/leserwahl](http://www.eurotransport.de/leserwahl) aus. **Teilnahmeschluss ist am 20. Juli 2024.** Wer bereits bis zum **10. Juni 2024** an der Leserwahl teilnimmt, hat die Chance auf hochwertige „Early Bird“-Preise. Mehr dazu [hier](#). Mitarbeiter des EuroTransportMedia Verlags und der Motor Presse Stuttgart sowie ihre Angehörigen sind nicht teilnahmeberechtigt. Der Rechtsweg und die Barauszahlung der Gewinne sind ausgeschlossen. Die Redaktion wünscht allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Leserwahl viel Erfolg!

**Die Kandidaten und Kategorien**

Text: Markus Bauer | Fotos: ETM

**STARTSEITE**

# Für echte Gewinner

Deine Expertise ist gefragt: Wähle bis zum 20. Juli 2024 die „Best of New Transportation“ und gewinne mit etwas Glück spannende Event-Abenteuerreisen und zahlreiche andere Mega-Preise



Text: Alev Atas | Fotos: Hersteller

Continental Reifen ist einer der Hauptsponsoren der Tour de France, des größten Radrennens der Welt, das seit 1903 jährlich in Frankreich stattfindet. Der Startschuss zur 112. Ausgabe der Tour de France fällt am 5. Juli 2025 in der Métropole Européenne de Lille. Ein glücklicher Leserwahl-Teilnehmer darf sich mit seiner Begleitung auf ein paar sportliche Tage unter dem Motto „Leidenschaft für den Sieg“ im Juli 2025 voraussichtlich in Frankreichs Hauptstadt Paris freuen. Vom Reifenexperten Continental gibt es nur für unsere Leser exklusiv zwei Tickets für **ein VIP-Wochenende beim Finale der Tour de France** inklusive Hotelaufenthalt mit typisch französischem Frühstück in einer ausgezeichneten Unterkunft sowie zwei Tribünensitzplätze. Den Streckenplan für 2025 und weitere Informationen zum größten Radsportereignis der Welt gibt es auf der Firmenwebsite unter [www.continental-reifen.de](http://www.continental-reifen.de).



**BEST OF NEW TRANSPORTATION**

präsentiert von: **DEKRA**

Mach mit und sei live bei der Tour de France dabei!

## Reise nach Skandinavien

Volvo Trucks hautnah erleben – genieße ein VIP-Erlebnis der Extraklasse in einer Vielfalt, das du nie vergessen wirst. Volvo Trucks lädt zu einer **Werksbesichtigung** und einem Besuch im Werksmuseum „World of Volvo“ in Göteborg, Schweden, ein. Zur Flugreise hinzu kommen eine Hotelübernachtung für zwei Personen inklusive Frühstück in einem Hotel der gehobenen Kategorie sowie ein schönes skandinavisches Abendessen in einem beliebten Restaurant in der schwedischen Großstadt. Das absolute Highlight der exklusiven Zwei-Tage-Erlebnisreise ist eine Abenteuer-Testfahrt mit dem Volvo FH auf dem großräumigen Volvo-Trucks-Gelände.



**V O L V O**

## VIP-Reise nach München

Bayern-Fans aufgepasst: Der Lkw-Hersteller MAN macht es mit einem exklusiven **Kurztrip nach München für zwei Personen** mit Übernachtung und Frühstück in einem Münchner Viersternehotel möglich: Bei dieser sportlichen VIP-Reise steht ein Bundesliga-Heimspiel des FC Bayern München auf dem Programm. Der glückliche Gewinner kann die Partie und damit die Gastmannschaft frei wählen und ein unvergessliches Fußballspiel der Extraklasse genießen.



## Mit Kögel zur IAA Hannover

Nehmt am wichtigsten Event der Transportbranche teil und gewinnt das exklusive Reisepaket von Kögel Trailer für zwei Personen zur IAA Transportation 2024 vom 17. bis 22. September in Hannover. Das Paket umfasst die Hin- und Rückfahrt per Bahn innerhalb Deutschlands, den Eintritt zur Messe und eine exklusive Führung auf dem Kögel-Stand. Dabei erfährst du alles Wissenswerte über unsere innovativen Produkte. Natürlich kümmern wir uns vor Ort um dein leibliches Wohl. Außerdem kannst du ein Stück Kögel mit nach Hause nehmen und zwei Gutscheine im Wert von je 50 Euro direkt am Stand einlösen.



**KÖGEL**  
BECAUSE WE CARE

## Adrenalin pur mit Knorr-Bremse

Knorr-Bremse und das Team Hahn Racing bieten einem Gewinner mit Begleitung eine Gelegenheit, die nicht zu kaufen ist: Du bist dabei bei einem **exklusiven VIP-Wochenend-Event mit Team Hahn Racing am Nürburgring** inklusive zwei Übernachtungen im Dorint Hotel direkt an der Rennstrecke. Natürlich steht auch ein Parkplatz für dich bereit. Los geht es am Freitag beim Truck-Grand-Prix 2025. Der Samstag gehört ganz den Trucks und der Party. Nach einem Frühstück geht es mit Jochen und Lukas Hahn und ihren Boliden ab auf die Teststrecke: Wie läuft ein Rennen ab, was zeichnet den Race Truck aus, und vor allem wie fühlt er sich bei Vollgas an? Am gesamten Wochenende wird natürlich für die Verpflegung im Hahn-Racing-Zelt gesorgt. Am Sonntag geht es nach dem Frühstück und einem unvergesslichen Erlebnis wieder nach Hause.



**KNORR-BREMSE**

## Als VIP zum Truck Trial



BFS stellt für unsere Leserwahl-Teilnehmer einen **VIP-Truck-Trial-Gutschein** für zwei Personen zur Verfügung. Das Paket beinhaltet den Eintritt zum Final-Lauf der Europameisterschaft in Lauchheim-Hülen sowie eine Übernachtung im Hotel in der Nähe des Geländes. Alle Termine der Truck Trial Europameisterschaft gibt es unter [www.europatrucktrial.org](http://www.europatrucktrial.org).



## Liqui Moly Shopgutscheine

Der weltweit bekannte Hersteller hochwertigster Schmierstoffe, Motoröle, Additive, Fahrzeugpflegeprodukte, chemischer Reparaturhilfen sowie Service-, Klebe- und Dichtprodukte stellt **drei Gutscheine im Wert von je 100 Euro** für den umfangreichen Shop zur Verfügung.



## Alles für den Fahrer

Von Schmitz Cargobull gibt es in diesem Jahr insgesamt vier **Driver Packages XXL**. Jedes dieser Pakete besteht aus nützlichem Zubehör, das der Fahrer für die Arbeit und den Alltag unterwegs gebrauchen kann: je eine Tasche, ein hochwertiger Regenponcho, eine Sonnenbrille, eine Schmitz Cargobull-Basecap und eine Fahrerweste in deiner Größe. Lunchpot, Kühltasche und Trinkbecher dürfen natürlich nicht fehlen. Dieses Mega-Paket für den Fahrer wird abgerundet durch je einen Rucksack, ein Badetuch, eine Sweatjacke inklusive der dazugehörigen Basecap sowie dem einzigartigen Modell Trailer ECO FLEX. Weitere Informationen zu ihr im Schmitz Cargobull Webshop unter [www.cargobull.com](http://www.cargobull.com).



## Der frühe Vogel fängt den Wurm

Wer rechtzeitig bis zum 10.06.2024 abstimmt, erhält die Chance auf hochwertige Sofortgewinne.

Unter dem Motto „Early-Bird“ verlost unser Partner DEKRA drei mal zwei Premium-Wochenendtickets für den diesjährigen Truck-Grand-Prix vom 11. bis 14. Juli 2024 – das Ereignis des Jahres.



NZG Modelle stellt außerdem die 400 Euro teure Mercedes-Benz Actros GigaSpace 4x2 Sattelzugmaschine Strohofer 1:18 zur Verfügung. Das Modell wurde in der gewohnt hochwertigen NZG-Qualität produziert.



Sonax verlost unter den Teilnehmern drei Sonax Taschen gefüllt mit Pflege- und Reinigungsmitteln made in Germany für dein Fahrzeug.



Wer eher old school drauf ist, dürfte sich über ein Midland Dual Mike 4 Pin V1, Bluetooth und CB Mikrofon freuen. Dual Mike ist das neue revolutionäre CB-Mikrofon. Mittels der „Dual-Mode“-Funktion ermöglicht es die Kommunikation über ein angeschlossenes CB-Funkgerät oder via Bluetooth mit der CB Talk App über das Smartphone. Wert: 90 Euro





BEST OF NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL



trans aktuell

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

präsentiert von: DEKRA

Fahrzeuge und Trailer

Verteiler-Lkw

DAF XB



DAF stellt die neue Generation des XB vor, eine komplette neue Baureihe von Verteilerfahrzeugen in der 7,5t- bis 19t-Klasse...



setzt dabei neue Maßstäbe im städtischen und regionalen Verteilerverkehr. Die neue Modellreihe umfasst ein breites Sortiment an batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen...

Mercedes-Benz Atego



Seine hohe Effizienz und Zuverlässigkeit machen den Atego zu einem Lkw, mit dem Fahrer und Fahrerinnen hervorragend auf die Anforderungen im Verteilerverkehr (6,5 bis 16 Tonnen) vorbereitet sind...



Mercedes-Benz Trucks und ist seit mehr als 20 Jahren Marktführer in diesem Segment in Europa. Der Atego bietet für praktisch jeden Anspruch und jede Branche eine einsatzoptimierte Fahrzeugkonfiguration.

Scania BEV



Scania revolutioniert den Elektro-Lkw-Markt! Unsere Elektro-Lkw, sowohl als Fahrgestelle als auch Sattelzugmaschinen, setzen auf innovative Technologie für eine grünere Zukunft...



Möglichkeiten. Außerdem sind die intern montierten Batteriepacks perfekt abgestimmt auf das verstärkte Fahrgestell und die neu positionierte Ladeschnittstelle...

Volvo FM



Volvo Trucks Verteilerfahrzeuge für den regionalen Transporteinsatz decken auch für Spezialeinsätze in städtischen Gebieten viele Einsatzbereiche ab. Die Spitze



der mit Übersichtlichkeit für den Stadtverkehr glänzenden Lkw bildet der starke Volvo FM, gefolgt vom flexiblen Volvo FE, bis zum wendigen Volvo FL.

Fernverkehrs-Lkw

DAF Efficiency Champions



Basierend auf branchenführender Effizienz und hervorragendem Fahrerkomfort stellt DAF seine Serie der Efficiency Champions für den XD, XF, XG und XG+ vor...



und geringen CO2-Emissionen, die eine Einstufung bis zu 6 Jahren in die CO2-Emissionsklasse III ermöglichen, vollständig ausgelegt für den Betrieb mit HVO und mit Advanced Driver Assistance Systems.

Ford F-Max

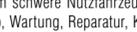


Die F-Trucks Deutschland GmbH ist Generalimporteur für Ford Trucks in Deutschland. Innerhalb der letzten zwei Jahre hat die F-Trucks ein flächendeckendes Vertriebs- und Servicennetzwerk aufgebaut...



sind Bernhard Kerscher und Alex Kröper. Die F-Trucks Deutschland bietet mit ihren Partnerbetrieben sämtliche Services rund um schwere Nutzfahrzeuge an – Vertrieb, Wartung, Reparatur, Karosserie- und Fahrzeugbau.

MAN TGX

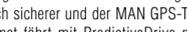


Der MAN TGX setzt mit abgasoptimierten Motoren neue Maßstäbe in Sachen Energieeffizienz, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit. Und mit effizienzsteigernden Produktneheiten legen wir nach: Diese Maßnahmen ermöglichen



ein Kraftstoffsparepotenzial von nochmals bis zu 6 Prozent. Mit dem neuesten Update macht MAN zudem den Fußgänger- und Radfahrererkennung Lkw noch sicherer und der MAN GPS-Tempomat fährt mit PredictiveDrive noch sparsamer.

Mercedes-Benz Actros L



Entspannteres Fahren, effizienteres Arbeiten, komfortableres Wohnen: Der Actros L definiert die Premiumklasse der Mercedes-Benz Trucks. Seine innovative Technik macht den Actros L zum optimalen Lkw im Fernverkehr...



beispielsweise dem Motor OM 471, sowie zahlreichen weiteren Features, um jede Strecke so angenehm wie möglich zu gestalten. Mit drei Fahrerhausvarianten und einer breiten Palette unterschiedlicher Radformeln bietet der Actros L für praktisch jeden Anspruch eine Lösung.

Fernverkehrs-Lkw

Scania Super



Unser Scania Super Antriebsstrang ist der bahnbrechendste in unserer 130-jährigen Geschichte. Er ist robuster, produktiver und unglaublich kraftstoffsparend. Bei Scania Super handelt es sich um eine neue 13-Liter-Motorenbaureihe mit 420, 460, 500 und 560 PS...



so gut wie jedes Bauteil von unseren Ingenieuren überarbeitet und weiterentwickelt wurde. Die neue 13-Liter-Motorenbaureihe wird kombiniert mit Opticruise-Getrieben, neuen Hinterachsen mit neuen Übersetzungen und einem neuen, modularen Fahrgestell.

Volvo FH / FH16



Der Volvo FH ist der Fernverkehrs-Lkw, der auch über die längsten Etappen komfortabel und sicher ist. Den Volvo FH gibt es mit Elektro-, Gas- und Dieselantrieben. Der Volvo FH16 ist ein Lkw für den Schwertransport. Mit seinem D17 Motor, 780 PS und 3.800 Nm Drehmoment ist er der stärkste Lkw der Branche.



es mit Elektro-, Gas- und Dieselantrieben. Der Volvo FH16 ist ein Lkw für den Schwertransport. Mit seinem D17 Motor, 780 PS und 3.800 Nm Drehmoment ist er der stärkste Lkw der Branche.

Newcomer Fernverkehrs-Lkw

Iveco S-WAY



Die neue IVECO S-WAY wurde rund um den Fahrer entwickelt und bietet individuelle Transportlösungen, die allen Einsatzanforderungen gerecht werden. Der neue xC13-Motor und Optimierungen bei Aerodynamik, Antriebsstrang und dem vorausschauenden GPS-Tempomaten sorgen für Kraftstoffeinsparungen.



Der eActros 600 markiert als erster batterieelektrischer Fernverkehrs-Lkw mit Stern einen Meilenstein im lokal CO2-neutralen Straßengüterverkehr. Mit einer Reichweite von 500 Kilometern ohne Zwischenladen und einer neuen, effizienten elektrischen Antriebsachse setzt er

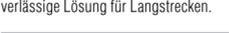
Mercedes-Benz eActros 600



neue Standards. Ausgestattet mit einer Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden und der künftigen Möglichkeit des Megawattladens, bietet er eine zuverlässige Lösung für Langstrecken.



Volvo FH / FH16 Aero



Volvo FH Aero und Volvo FH16 Aero sind mit ihrer aerodynamischen Silhouette des Fahrerhauses sehr energiesparend ausgelegt und reduzieren den CO2-Fußabdruck. Das Leistungsspektrum reicht



von 420 bis 780 PS, wobei der Volvo FH Aero zusätzlich zum Dieselantrieb auch mit einem Elektro- oder Gas-Antrieb erhältlich ist.

Bau-Lkw

DAF XDC



DAF führt mit dem Kürzel „C“ für Construction in der Typenbezeichnung die Lkw für das Bauwesen, baunaher Anwendungen sowie den Kommunalverkehr ein. Der DAF XDC 450 Beton-Mischer wurde speziell für den regelmäßigen Betrieb im



Gelände und unter schwierigen Bedingungen entwickelt. Mit einer Bodentfreiheit von bis zu 40 Zentimetern und einem Böschungswinkel von 25 Grad vermittelt die neue DAF-Baufahrzeugreihe einen imposanten Eindruck und sieht dank des robusten Außendesigns auch noch sehr gut aus.

Mercedes-Benz Arocs



Gebaut für die besondere Herausforderung, ist der Arocs von 18 bis 41 Tonnen im Bauverkehr zu Hause. Dafür bringt er mehr Bodentfreiheit mit, einen großen Böschungswinkel, Stahldecken in den Stoßstangen und Pendeleinstieg, wahlweise breite oder schmale Rahmenspur

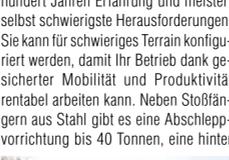


für mehr Geländegängigkeit, ein ganzes Achsen-Portfolio bis hin zur Möglichkeit von zehn Tonnen Vorderachslast und viele weitere Features. Eben ein durchdachtes Gesamtkonzept, egal ob Betonmischer, Pritsche, Kipper oder Sattelzugmaschine.

Scania XT



Die Scania Baureihe XT basiert auf einhundert Jahren Erfahrung und meistert selbst schwierigste Herausforderungen. Sie kann für schweres Terrain konfiguriert werden, damit Ihr Betrieb dank gesicherter Mobilität und Produktivität rentabel arbeiten kann. Neben Stoßfängern aus Stahl gibt es eine Abschleppvorrichtung bis 40 Tonnen, eine hinter



der Tür in die Fahrerhausseite integrierte Tritstufe und robuste Spiegel. Die Baureihe XT weist eine Reihe leistungsstarker Funktionen auf. Wer einen XT fährt, legt Wert auf wirkliche Qualität und bekennt sich zu Robustheit und Leistung.

Bau-Lkw

Volvo FMX



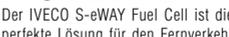
Der Volvo FMX ist ein robuster Baustellen-Lkw, voll mit Technologie, die auch die anspruchsvollsten Aufgaben erleichtert. Elektro- oder Dieselantrieb, angebrachte Vorderachse, großzügige



Bodenfreiheit und Schwerlastachsen. Ergänzt wird die Wahl für das Bausegment durch den Allrounder Volvo FH.

Konzept-Truck

Iveco S-eWAY Fuel Cell



Der IVECO S-eWAY Fuel Cell ist die perfekte Lösung für den Fernverkehr und ein echter Wegbereiter für den lokal emissionsfreien Straßengüterverkehr. Er kann etwa 70 Kilogramm Wasserstoff bei einem Druck von 700 bar aufnehmen und hat damit eine Reichweite von bis zu 800 Kilometern.



Mercedes-Benz Unimog WaVe



Der Unimog ist als Versuchsfahrzeug im Rahmen des Entwicklungsprojekts „WaVe“ eingesetzt. Das Projekt untersucht, wie Wasserstoffverbrennung – daher der Name – als Ergänzung zu batterieelektrischen und brennstoffzellenbasierten Antrieben umsetzbar ist. Bei



der Wasserstoffverbrennung im Motorraum entsteht Wasser, das als heißer Wasserdampf über den Auspuff entlassen wird. Der Radstand und die Pritschenschleife des Versuchsfahrzeugs sind so bemessen, dass die Wasserstofftankbehälter hinter der Fahrerkabine montiert werden könnten.

Kipper

Meiller Trigenius



Mit neuer Technologie, neuem Design und einer durchgängigen Bedienung hat MEILLER mit dem TRIGENIUS® den Dreiseitenkipper völlig neu gestaltet. Inspiriert durch die Erfahrungen und



Wünsche der Anwender ist ein herausragender Dreiseitenkipper entstanden, der robuster, leichter und noch haltbarer geworden ist und sich perfekt an jeden Einsatz anpasst. Das Portfolio umfasst Fahrzeuge von 2- bis 4-Achsfahrgestellen und eine Nennlast von 2 bis 28 Tonnen.

Schmitz Cargobull S.KI

SCHMITZ CARGOBULL

The Trailer Company. Der Sattelkipper S.KI mit der neuen Rahmen- und Muldengeneration bietet bis zu 280 kg mehr Nutzlast und kann mit einem digitalen Onboard-Wiegesystem ausgestattet werden. Durch das System



kann der Fahrer die Nutzlast des Fahrzeugs am Beladeort kontrollieren und dokumentieren. Überladungen werden vermieden und die Fahrdynamik verbessert. In verzinkter Rahmen-Ausführung sichert Schmitz Cargobull zehn Jahre Gewährleistung gegen Durchrostung zu.

Schwarz Müller Thermomulde

SCHWARZMÜLLER

Als Pionier im Leichtbau bietet Schwarz Müller die TÜV-zertifizierte Thermomulde mit einem Eigengewicht ab 4,7 Tonnen. Das geringe Eigengewicht und ein optional erhältliches elektrisches Verdeck reduzieren den Kraftstoffverbrauch und die



CO2-Emissionen gleichermaßen, was die Transportkosten senkt und zum Klimaschutz beiträgt. Im Bereich Wärmeisolierung wird ein Wärmedurchlasswiderstand (R-Wert) von 1,80 m² K/W realisiert und ist damit um mehr als zehn Prozent besser als der vorgeschriebene Wert von 1,65 m² K/W. Der große Vorteil der Thermomulde ist die Vermeidung von Wärmebrücken aufgrund der speziellen Konstruktion.

Leichtgewicht-Trailer

Kögel Light Plus



BECAUSE WE CARE. Der Kögel Light Plus steht mit seiner reduzierten Rahmenhöhe und seinem gewichtsoptimierten Rahmen für eine Leichtigkeit, die durch den Einsatz von hochwertigen Feinkornstählen gleichzeitig hohe Stabilität und Langlebigkeit garantiert.



Alu-Felgen und Alu-Sattelstützen, eine Lightweight-Bereifung und Alu-Luftvorratsbehälter zählen zur weiteren gewichtsreduzierenden Ausstattung. Die Tragfähigkeit des 30 Millimeter starken, verschraubten Plattenbodens ist serienmäßig für eine Stapler-Achslast von 5.460 kg ausgelegt, kann aber optional auf 7.200 kg angehoben werden.

Schmitz Cargobull BERGERecotrail

SCHMITZ CARGOBULL

The Trailer Company. Die Leichtbau-Sattelaufleger BERGERecotrail sind durch ihr geringes Eigengewicht besonders für hohe Nutzlastanwendungen im Stückgut-, Coil- und Getränkehandel gefragt. Sie gewinnen vor allem in Hinblick auf mehr Nachhaltigkeit für immer mehr Transportunternehmen an Bedeutung. Bereits seit ein



paar Monaten besteht die Kooperation zwischen Berger und Schmitz Cargobull, bei dem die BERGERecotrail Kunden nun das europaweite Vertriebs- und Servicenetz von Schmitz Cargobull nutzen können.

Leichtgewicht-Trailer

Schwarz Müller Powerline



Mit der POWERLINE Serie erfüllt Schwarz Müller die wichtigsten Anforderungen im Transportwesen: effizient geführter Ladeverkehr, ob im General Cargo, im Coiltransport, für Papierrollen oder auch für die Automotive im Mega Bereich – für jeden Einsatzzweck das passende Nutzfahrzeug. Reduktion des Treibstoffverbrauchs und damit Transportkostensenkung als positiver



Beitrag zum Klimaschutz wird bei uns in den Vordergrund gestellt. Durch den optimierten Leichtbau kann der Kraftstoffverbrauch um ca. zwei bis drei Prozent reduziert werden. In Verbindung mit dem Nutzlastgewinn können somit die jährlichen Transportkosten um bis zu sieben Prozent gesenkt werden. Auch das Risiko der Überladung vermindert sich durch das reduzierte Eigengewicht erheblich.

Transporter

Ford Transit Custom



Der neue Ford Transit Custom, bereits zum „International Van of the Year“ 2024 gewählt, basiert auf einer völlig neu konstruierten Fahrzeugarchitektur. Er überzeugt mit noch größerer Ladekapazität, leichteren Zugangsmöglichkeiten, sowie optimierten Fahreigenschaften und Fahrgeschäften. Ford Pro



bietet den 1-Tonnen-Nutzlast-Transporter in zwei unterschiedlichen Dieselvarianten, als Benziner mit Plug-in-Hybridtechnologie und als rein elektrischen E-Transit Custom an. Hinzu kommen fünf Ausstattungslinien plus die besonders sportliche Sonderedition MS-RT sowie vier Karosserievarianten.

MAN TGE

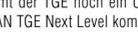


Der MAN TGE ist sehr vielseitig: Ob Baustelle, Forstwirtschaft, Personen-transport oder Steinbruch – er meistert jedes Terrain und punktet auch mit digitalen Lösungen, kundenorientiertem Service und einer Vielzahl von Aufbaumöglichkeiten. Und: In diesem Jahr



bekommt der TGE noch ein Upgrade. Der MAN TGE Next Level kommt Mitte 2024 auf den Markt und bringt ein großes technologisches Update mit neu gestaltetem Fahrer Arbeitsplatz und neuen Assistenzsystemen für noch mehr Komfort und Sicherheit.

Opel Vivaro Electric



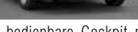
Der neue Opel Vivaro Electric (ab 39.500 Euro exkl. MwSt.) ist mit bis zu 350 km Reichweite (WLTP) ein Allrounder für den lokal emissionsfreien Arbeitsalltag. Erstmals am Bord: eine e-Power Take-off Unit sowie bis zu 18 Assistenzsysteme samt dynamischer Rundumsicht. Klassenbeste Konnektivität verspricht das



intuitiv bedienbare Cockpit mit zwei 10-Zoll-Farbmonitoren und kabelloser Smartphone-Verbindung. Ein variabler Alleskönner mit Style, der erstmals mit dem Markengesicht Opel Vizor vorfährt.

Newcomer Transporter

Ford Transit Courier



Der neue Ford Transit Courier besticht durch sein markantes Karosseriedesign und die gesteigerte Leistungsfähigkeit: Sein Ladevolumen legt gegenüber dem Vorgängermodell um 25 Prozent zu, die maximal zulässige Zuladung sogar um 50 Prozent. Dank seiner umfassenden



Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme hat ihn die Euro NCAP-Prüforganisation als ersten Transporter überhaupt mit der höchsten Auszeichnung, dem Platin-Award, gekürt. Der Kompaktlieferwagen wird noch in diesem Jahr auch als voll-elektrischer E-Transit Courier auf den Markt kommen.

Iveco eDAILY

IVECO

Der eDAILY schließt mit 1 bis 4 Batterien (max. 148 kWh) alle Lücken auf dem Markt der batterieelektrischen leichten Nutzfahrzeuge von 3,5 bis 7,2 t. Ob als



Kastenwagen oder Fahrgestell mit Einzel- oder Doppelkabine, mit einer enormen Vielfältigkeit aufbauten und mit 3,5 t Anhängelast setzt er Maßstäbe.

Mercedes-Benz eSprinter



Der neue eSprinter von Mercedes-Benz ist ein überzeugender Dreiklang aus Effizienz, Reichweite und Ladevolumen. Er basiert auf einem neuen modularen Konzept mit Hinterradantrieb, ist mit drei Batteriegrößen (56 kWh, 81 kWh und 113 kWh nutzbare Batteriekapazität) verfügbar und bietet so bis zu 478 km Reichweite. Sein Ladevolumen beträgt bis zu 14 m³.



Im Vergleich zum ersten eSprinter wurde die Effizienz um 18 Prozent verbessert, unter anderem durch einen neuen Permanentmagnet-Synchronmotor.

Opel Movano Electric



Der neue Opel Movano Electric (ab 55.800 Euro exkl. MwSt.) glänzt mit starken Leistungen: Ein neuer Elektromotor mit 200 kW (272 PS) und 410 Nm Drehmoment, eine neue 110 kWh-Batterie und bis zu 420 km Reichweite (WLTP) plus 150 kW-Schnelllademöglichkeit machen den variantenreichen „Großen“



von Opel zum lokal emissionsfreien Arbeitstier mit bis zu 17 m³ Ladevolumen und 1,5 Tonnen Zuladung (Verbrenner bis 2 t). Mit bis zu 21 Systemen ermöglicht der Movano erstmals assistiertes Fahren auf Level 2.



BEST OF NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL

FERNFAHRER DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

trans aktuell Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

präsentiert von: DEKRA

Zulieferer und Dienstleister

Achsen SAF INTRA TRAKr



Die SAF INTRA TRAKr nutzt Rekuperation, um die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch des Gesamtzugs zu senken.



Der Generator leistet 17 kW und ist wasser- oder luftgekühlt verfügbar.

Schmitz Cargobull ROTOS-Achse

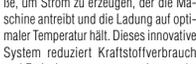


Die stete Optimierung der Schmitz Cargobull ROTOS-Achse wurde in den letzten Jahren verstärkt vorangetrieben.



optimale Bremsleistung, kombiniert mit den Sicherheits-Features innovativer Fahrstabilitäts- und Bremsprogramme.

Thermo King Axle Power



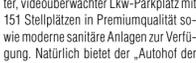
AxlePower nutzt das Smart Power Management-Steuerungssystem, das Kältemaschine, EnergiePack und die BPW ePower-Achse umfasst.



anzubringen. Sie nutzt die Kraft der Straße, um Strom zu erzeugen, der die Maschine antreibt und die Ladung auf optimaler Temperatur hält.

Autohöfe

Autohof24 Leipzig-Flughafen



Ein Besuch am 24-Autohof Leipzig Flughafen lohnt sich für alle Kunden gleichermaßen.



Berufskraftfahrer stehen ein beschränkter, videoüberwachter Lkw-Parkplatz mit 151 Stellplätzen in Premiumqualität

Autohof24 Rastland Lutterberg



Egal, ob Sie auf einer langen Reise rasten möchten oder einen kurzen Stopp einlegen möchten, am 24-Autohof Lutterberg (bei Kassel) genießen Sie alles, was Sie für einen angenehmen, erholsamen Aufenthalt brauchen.



Der 24-Autohof Homburg/Elze an der A7 wartet mit breitem Serviceangebot in Gastronomie, Service und Mobilität auf.



Antriebsformen in Form von Stromtankstellen und einer LNG-Tankstelle. Der nächste Ausbauschritt zu einem der größten Multi-Energy-Hubs Europas mit über 50 HPC-Ladern sowie Ladeoptionen für Lkw ist in Planung.

Autohof24 Bad Rappenau



Durch seine Lage ist der 24-Autohof an der Autobahn A6 nicht nur verkehrstechnisch Mittelpunkt der Magistrale Paris-Prag, sondern er zeichnet sich auch durch sein in Europa einmaliges Versorgungsangebot aus und macht Bad Rappenau zum Standort der Superlative.



Bereits 2017 eröffnete hier Baden-Württembergs erste Air Liquide Wasserstoff-Tankstelle an einer Rastanlage und schafft damit das Alleinstellungsmerkmal „Versorgung 3.0“ – saubere Antriebs technologies – sicheres Parken – gesundes Essen.

Autohof24 Würzstadt



Der 24-Autohof der Würzstadt-Mainz zeichnet sich durch die Kombination aus bewährter Qualität und zeitgemäßen Innovationen aus.



neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind. In direkter Nachbarschaft zum Autohof befinden sich je ein McDonalds sowie ein Burger King-Restaurant.

Hoyer Autohof Solttau



Hoyer betreibt aktuell 253 Autohöfe, Tankstellen und Automatenstationen in Deutschland.



frischen Küche mit täglich wechselndem Mittagsangebot großer Beliebtheit. Shop und Bistro und lassen mit ihrem breitgefächerten Angebot keine Wünsche offen.

Autohof Strohofer



Seit 1981 bietet unser Erlebnis-Rasthof alles, was der Kraftfahrer und Reisende unterwegs benötigt, und verbindet dabei Tradition mit Innovation.



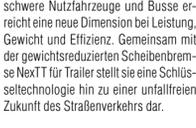
private Autobahnkirche. Neben 2 Tankstellen mit Shops (24h) finden Sie hier auch LNG, E-Ladesäulen von TESLA, E.ON, NomadPower und jetzt auch eine Akku-Wechselstation von NIO.

Bremsen

Haldex



Hohe Stabilität, geringes Gewicht und extreme einfache Wartung sind die Erfolgsfaktoren der Scheibenbremsenfamilie ModulT.



Konzipiert für 17,5", 19,5" und 22,5" Truck & Trailer

Gewährleistet einen gleichmäßigen Verschleiß des Bremsbelags

Einfache Wartung, keine Spezialwerkzeuge für den Belagwechsel nötig

Lange Lebensdauer, rostfreie Gleitstifte, PTFE-beschichtete Stahlbuchsen.

Der Schutzbalg ist nach innen gefaltet, somit vor äußeren Einflüssen geschützt

Knorr-Bremse



Knorr-Bremse ist mit über 30 Jahren Erfahrung in der Entwicklung von pneumatischen Scheibenbremsen für Nutzfahrzeuge und über 50 Millionen produzierten Einheiten Weltmarktführer in diesem Bereich.



schwere Nutzfahrzeuge und Busse erreicht eine neue Dimension bei Leistung, Gewicht und Effizienz.

Gemeinsam mit der gewichtssparenden Scheibenbremse NextTT für Trailer stellt sie eine Schlüsseltechnologie hin zu einer Unfallfreien Zukunft des Straßenverkehrs dar.

Bremsen PE-Automotive



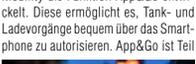
PE Automotive ist Teil der BPW Gruppe. Mit mehr als 75 Jahren Erfahrung weiß PE ganz genau, worauf es im freien Ersatzteilmarkt ankommt.



von Werkstatt und Flotte und sorgt mit innovativen Lösungen dafür, dass Fahrzeuge verlässlich und wirtschaftlich betrieben werden können.

Digitale Zahlungssysteme

DKV Card



Als Experte für die bargeldlose Unterwegsversorgung bietet die DKV Card von DKV Mobility mit rund 66.000 Tankstellen Zugang zum größten energieunabhängigen Akzeptanznetzwerk in Europa.



der DKV Mobility App und bereits an über 6.000 Akzeptanzstellen verfügbar.

Hoyer Card



Die Hoyer Card bietet Zugang zu einem flexibel nutzbaren Fuel-Service-Paket mit Angeboten wie Mautabwicklung in vielen europäischen Ländern per Hoyer Mautbox (EETS), persönliche Ansprechpartner und Mobile Payment mit Hoyer Pay in der Hoyer App.



OMR-Abrechnungen und Sonderpreise für AdBlue® an der Zapfsäule machen die Kalkulation planbar.

Tankpool24



Mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungsfunktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



Tankstellen in Deutschland ist die connect Funktion nutzbar.

Ladeinfrastruktur

DKV Mobility



Mit rund 666.000 Ladepunkten bietet DKV Mobility seinen Kunden Zugang zu einem der größten öffentlichen und halb-öffentlichen EV-Ladernetze in Europa.



von E-Fahrzeugnutzern zugeschnitten ist: Neben Lösungen für das Laden am Firmensitz des Kunden (@work), gehören dazu auch Lösungen für das Laden im privaten Bereich des Dienstwagenfahrers (@home).

Elaxon



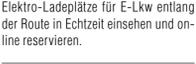
Um die zunehmende Diversifizierung der E-Mobilität abzudecken, braucht es zukunftsfähige und jederzeit bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur: nachhaltig & skalierbar muss sie für heutige und künftige Anforderungen gerüstet sein.



kostengünstigen AC-Laden bis zum Megawatt-Charging – nicht nur die Ladeleistung, auch unsere breite Palette effizienter Installationssysteme sind auf die unterschiedlichsten (Nutzfahrzeugs-) Flottenbedürfnisse angepasst.

Lkw-Parken

Bosch Secure Truck Parking



Bosch Secure Truck Parking (BSTP) ist die europäische Buchungssystem für sicheres Lkw-Parken und verfügt europaweit über 400 Parkareale in mehr als 15 Ländern.



BSTP-Buchungsplattform und per App können Speditoren und Lkw-Fahrer verfügbare Stellplätze und künftig auch Elektro-Ladepunkte für E-Lkw entlang der Route in Echtzeit einsehen und online reservieren.

KRAVAG Truck Parking



Bis zu 40.000 Lkw-Parkplätze fehlen an der Autobahn. KRAVAG Truck Parking macht daher zeitweise leere Flächen auf Betriebshöfen zu reservierbaren Lkw-Parkplätzen.



Parkplätzen. Diese Parkplätze in ganz Deutschland werden dann von Fahrern und Disponenten anderer Unternehmen gebucht und genutzt – zu fairen Preisen.

LKW.APP



Die LKW.APP von Aparcado löst das allgegenwärtige Parkplatzproblem von Lkw-Fahrern.



weiterhin summieren sich reduzierte Parkplatz-Suchzeiten bei jeder Tour zu enormem Umsatzpotential.

Lkw-Vermietung

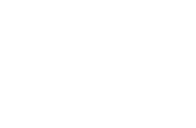
MAN by BFS



MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE NUTZFAHRZEUGBRANCHE



Die BFS ist Ihr Ansprechpartner Nr. 1, wenn Lösungen im Bereich Nutzfahrzeuge gefragt sind.



Mercedes-Benz CharterWay

Mercedes-Benz CharterWay bietet als Nutzfahrzeugvermieter mit einem breit aufgestellten Fuhrpark aus verschiedenen Lkw, Nutzfahrzeugen und Sonderfahrzeugen den Kunden flexible Unterstützung bei ihren logistischen Herausforderungen.

Reifen Continental



Vor dem Hintergrund schwieriger Rahmenbedingungen für die Transport- und Logistikbranche hat Continental die neue Lkw-Reifenlinie Conti Eco der fünften Generation entwickelt.



mit Conti Eco HS5/HD 5 anstelle der Vorgängermodelle EcoRegional HS3+/HD 3+ ausgestattet sind und jährlich rund 80.000 km im Regionalverkehr zurücklegen, können bis zu 69.000 Euro Betriebskosten und 120 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen.



Goodyear bietet ein komplettes Sortiment an hochwertigen Nutzfahrzeugreifen für jeden Einsatz: Gütertransport, Baustellenverkehr und Personenbeförderung.



die vom Fernverkehr bekannte Kraftstoff-, CO<sub>2</sub>- und Kosteneffizienz mit der auf Landstraßen benötigten Robustheit, Traktion und Laufleistung.

Michelin



Als führendes Mobilitätsunternehmen entwickelt, produziert und vertreibt Michelin Reifen, die exakt auf die Bedürfnisse und Einsatzwecke seiner Kunden zugeschnitten sind, genauso wie Dienstleistungen und Lösungen zur Verbesserung der Transporteffizienz.



Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



Telematik Fleetboard

FLEET BOARD

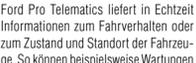


Mit hohem Mehrwert für ein profitables Flottenmanagement sind die Premium-Telematikdienste von Fleetboard verbunden.



aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrverhalten bewertet und optimiert werden.

DKV LIVE



Ob Fahrzeuggürtung, Tankmanagement, Fahrerchat oder Dokumentenaustausch, DKV LIVE bietet Disponenten alle Möglichkeiten, ihre Flotte transparent und digital zu verwalten.



fasst neben klassischen Telematikfunktionen viele weitere Features zur effizienten und kostengünstigen Flottenverwaltung, wie Routenplanung, eine App zur Fahrerkommunikation oder auch Möglichkeiten, Tankbetrug zu erkennen und zu vermeiden.

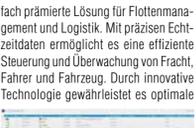
Ford Pro Telematics



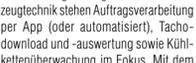
Ford Pro Telematics liefert in Echtzeit Informationen zum Fahrverhalten und zum Zustand und Standort der Fahrzeuge.



von E-Transportern. Die Telematik-Software hilft als Gewerkebetreiber, ihre Flotten effizienter zu verwalten.



Goodyear TPMS



Goodyear TPMS ist die prädictive Lösung, um die Transportunternehmen ihre Geschäftsprozesse und Gesamtbetriebskosten optimieren können.



idemo telematics



Das Telematik-System für Truck und Trailer von idem telematics ist eine mehrfach prämierte Lösung für Flottenmanagement und Logistik.



webfleet



Webfleet ist die weltweit weitest verbreitete Flottenmanagementlösung von Bridgestone.



Volvo Connect



Mit dem benutzerfreundlichen Kundenportal Volvo Connect macht es Volvo Trucks seinen Kunden leichter, Telematik- und andere Dienste rund um den Fuhrpark an einem Ort zu bündeln.



ZF SCALAR



ZF verfügt mit der Marke Transics über mehr als 35 Jahre Erfahrung mit innovativen Flottenmanagementsystemen (FMS), mit Connectivity-Lösungen sowie mit Algorithmen, die den Fahrzeugbetrieb optimieren.



Trailer-Kühlung Thermo King E-500e



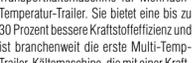
E-500e ist eine vollelektrische Kältemaschine für leichte NFZ mit Batterieantrieb, die jederzeit die Zufahrt in Umweltszenen erlaubt.



mit dem Nebenantrieb des Fahrzeugs, um eine effiziente Stromversorgung zu garantieren.



Thermo King Advancer-e



Advancer-E ist eine emissionsfreie, motorlose Transportkältemaschine für Trailer.



Thermo King A-500 Spectrum



A-500 Spectrum ist eine hochmoderne Transportkältemaschine für Mehrfach-Temperatur-Trailer.



Trailer-Telematik idem telematics



Das Trailer Telematik System von idem telematics ist eine wegweisende Lösung für das effektive Management von Anhängern und Flotten.



Kögel Trailer Telematics



BECAUSE WE CARE

Das Kögel Trailer Telematics Modul (KTTM) ermöglicht einen Überblick über die Gesamtflotte in Echtzeit.



Schmitz Cargobull TrailerConnect



The Trailer Company.

Als zentrale Datenplattform sammelt und konsolidiert TrailerConnect® die Transport- und Fahrzeugdaten.



Transport-Management-Systeme IOVAVUM LOG-O



Log-O: Die flexible Transportmanagement Software von IOVAVUM ist eine hochgradig anpassbare, workfloworientierte Lösung für alle Logistikbedürfnisse.



LIS WinSped



Mit WinSped vertreibt die LIS GmbH heute meistgenutzten TMS für Logistik und Spedition.



Thermo King ThermoKare



Thermo King Experten bieten dem ThermoKare 24/7 Flottenüberwachungsdienst rund um die Uhr.



Transportkühlanlagen. Mit Echtzeitüberwachung und Fachleuten, die stets den Überblick behalten, können Unternehmen beruhigt sein, dass ihre Flotte kontinuierlich unterstützt wird.





BEST OF NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL



trans aktuell

präsentiert von: DEKRA

Konzepte

Emissionsfreie Mobilität

Allsafe all:change



Ein Schrottcontainer gehört weder in ein Logistikunternehmen, noch in eine Spedition. Deshalb gibt es all:change. Damit werden verschlissene und beschädigte Ladungssicherungen und Doppelstockbalken, die normalerweise im Schrottländern, im Umlauf und stets einsatzbereit gehalten. Jedes Produkt erhält nach



der DEKRA zertifizierten Reparatur eine Prüfung mit Dokumentation für maximale Sicherheit. all:change funktioniert mit Produkten aller Hersteller, wird zum Festpreis 30 Prozent unter Neupreis abgerechnet und liefert einen wertvollen Beitrag zum CSRD-Reporting.

Autohof24 Leipzig-Flughafen



Der 24-Autohof Leipzig Flughafen verkörpert als Multi-Energy-Autohof einen zeitgemäßen Ort der Mobilitätsvielfalt. Neben einem großen Ladepark mit 22 Stromtankstellen, dessen Kapazität bis 2025 verdoppelt werden soll, gibt es eine Nio-Powerswap-Station als innovative



Alternative der E-Mobilität für Pkw. Der nächste Schritt ist Truck Charging, das eine emissionsfreie Lösung für Lkw mit über 1 MW bietet. Gleichzeitig ist die Integration von Wasserstoff als alternative Antriebsform in Planung.

KRAVAG Truck Charging



Der Mangel an Ladeinfrastruktur ist eine große Herausforderung. KRAVAG Truck Charging ergänzt die öffentliche Infrastruktur durch den zeitweisen Zugang zu Ladesäulen auf Betriebshöfen des Netzwerks und bietet damit flächendeckend buchbare und bedarfsgerechte Lademöglichkeiten. Sie können bequem ihre freien



Kapazitäten anbieten oder Ladeslots bei anderen Teilnehmern buchen. Von der Buchung bis zur Abrechnung kümmern wir uns um alles. Für Sicherheit sorgt die Technik von KRAVAG Truck Parking.

Opel Vivaro HYDROGEN



Der weiterentwickelte Opel Vivaro HYDROGEN ist ideal für alle, die lokal emissionsfrei fahren und schnell „auftanken“ wollen. Das Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeug ermöglicht über 400 km Reichweite (WLTP) und lässt sich in



wenigen Minuten mit Wasserstoff betanken. Ein weiterer Vorteil des Hybrid-Systems ist die Rekuperation beim Bremsen. Dank platzsparendem Packaging bietet der Vivaro HYDROGEN das gleiche vorbildliche Raumangebot wie alle anderen Varianten – bei einer Nutzlast von 1.000 kg.

Volvo Electric-Trucks

VOLVO

Volvo Trucks verfügt über das breiteste Angebot an elektrischen Lkw der Branche. Vom Fernverkehrs-Lkw über das



Baufahrzeug bis zum Verteiler-Lineup oder Müllsammelfahrzeug verfügt Volvo Trucks mit sieben Modell-Varianten über elektrische Lkw für nahezu jeden Einsatzbereich.

Emissionsfreie Mobilität

ZF CeTrax 2 dual



ZF CeTrax 2 dual ist ein integrierter und modularer elektrischer Zentralantrieb von ZF für schwere Nutzfahrzeuge. Das neue System besitzt eine hohe Dauerleistung von 380 kW und ermöglicht Lastschaltungen. Darüber hinaus verfügt es über High-End-Technologien



wie ein Hairpin-Design für die Statoren, ein innovatives Kühlsystem und einen Wechselrichter auf Siliziumkarbid-Basis. Die Serienproduktion mit einem globalen Fahrzeughersteller startet in diesem Jahr.

Die Zukunft der Logistik

Allsafe all:change



Ein Schrottcontainer gehört weder in ein Logistikunternehmen, noch in eine Spedition. Deshalb gibt es all:change. Damit werden verschlissene und beschädigte Ladungssicherungen und Doppelstockbalken, die normalerweise im Schrottländern, im Umlauf und stets einsatzbereit gehalten. Jedes Produkt erhält nach



der DEKRA zertifizierten Reparatur eine Prüfung mit Dokumentation für maximale Sicherheit. all:change funktioniert mit Produkten aller Hersteller, wird zum Festpreis 30 Prozent unter Neupreis abgerechnet und liefert einen wertvollen Beitrag zum CSRD-Reporting.

Aral Fleet Solutions



Fleet Solutions

Die Mobilitätswende und die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor sind nur möglich durch eine Diversifizierung des Kraftstoff- und Energieangebots. Auf Basis dieser Überzeugung erweitert Aral Fleet Solutions das Angebot für Nutzer:innen von Tankkarten. Dabei



sind wesentliche Elemente die Erweiterung des E-Ladenetzes speziell für größere Fahrzeugklassen mit inzwischen mehr als 20 Standorten, ein bundesweites Angebot von HVO100 sowie die Fortsetzung des Pilotprojektes mit Aral Futura Super 95 und Aral Futura Diesel.

Bosch Secure Truck Parking



Bosch Secure Truck Parking (BSTP) ist die europäische Buchungsplattform für sicheres Lkw-Parken und verfügt europaweit über 400 Parkareale in mehr als 15 Ländern. Mit BSTP bietet Bosch eine 360°-Lösung für die Digitalisierung und Sicherheit von Autohöfen, Rastplätzen



aber auch Firmenarealen. Über die BSTP-Buchungsplattform und per App können Spediteure und Lkw-Fahrer verfügbare Stellplätze und künftig auch Elektro-Ladepunkte für E-Lkw entlang der Route in Echtzeit einsehen und online reservieren.

Die Zukunft der Logistik

Opheo Solutions



Opheo Solutions ist seit mehr als 20 Jahren Software-Innovationsführer im Bereich der Lkw-Disposition. Die gleichnamige KI-basierte Standardsoftware OPHEO vereint Tourenplanung, Tourenoptimierung, Telematik



und Predictive Planning in einer modernen Arbeitsplatz-Umgebung für Disponenten und Fahrer.

Schmitz Cargobull EcoDuo



The TrailerCompany.

Der EcoDuo ist eine Fahrzeugkombination von zwei Standard-Sattelauflegern, verbunden über ein Dolly, der mit nur einer Zugmaschine gefahren wird. Die Standard-Sattelaufleger können problemlos auf die Schiene, aber auch auf Fahren



verladen werden. Der EcoDuo verringert den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen um bis zu 25 Prozent und verdoppelt bei einer Fahrt das Transportvolumen. Damit erreicht der EcoDuo mehr Transporteffizienz bei gleichzeitiger Steigerung der Umweltfreundlichkeit.

Sicherheit

Allsafe all:change



Ein Schrottcontainer gehört weder in ein Logistikunternehmen, noch in eine Spedition. Deshalb gibt es all:change. Damit werden verschlissene und beschädigte Ladungssicherungen und Doppelstockbalken, die normalerweise im Schrottländern, im Umlauf und stets einsatzbereit gehalten. Jedes Produkt erhält nach



der DEKRA zertifizierten Reparatur eine Prüfung mit Dokumentation für maximale Sicherheit. all:change funktioniert mit Produkten aller Hersteller, wird zum Festpreis 30 Prozent unter Neupreis abgerechnet und liefert einen wertvollen Beitrag zum CSRD-Reporting.

Daimler Truck Sicherheitssysteme



Mit Assistenzsystemen wie Active Brake Assist 6, Active Sideguard Assist 2, Front Guard Assist, Active Drive Assist 3 oder Traffic Sign Assist geht Daimler Truck ab 2024 mit einigen Systemen weit über die ab Mitte des Jahres geltenden GSR-Standards hinaus und untermauert seine Rolle als einer der Pioniere der Branche. Die Systeme bilden



in allen Fahrzeugvarianten den neuen Standard und bieten einen Mehrwert für eine Vielzahl von Modellen, darunter batterieelektrische Lkw von Mercedes-Benz, die Actros-Baureihe, die Arocs-, Atego- und Econic-Baureihe.

Hendrickson Ultimaxx



Das neu im europäischen Markt eingeführte innovative ULTIMAAX Elastomer-Fahrwerk hat in einigen Sicherheitsaspekten einen deutlichen Mehrwert gegenüber den traditionellen Blattfederfahrwerken. Die progressive



Federrate der Elastomerfedern führt zu einer höheren Wanksteifigkeit und damit Fahrstabilität. Das System ist trotz ca. 250 kg Gewichtsvorteil auf 10 Prozent Überladung getestet und hat damit eine erhöhte Sicherheit gegenüber Bauteilversagen. Weiter bleibt das Fahrwerk vollständig manövrierbar, selbst wenn die Elastomerfedern versagen oder verschlissen sind.

Sicherheit

Jost KKS



Das KKS ermöglicht, das Auf- und Absatteln des Sattelauflegers per Fernbedienung automatisch, schnell und sicher aus dem Fahrerhaus durchzuführen. Die Fahrer werden komfortabel durch den gesamten Sattelprozess geführt und erhalten



mithilfe der Sensorik zu jedem Schritt live Infos auf der Fernbedienung. Zum Beispiel zeigt der Aufliegerplattensensor an, ob Kontakt zur Trailerplatte besteht. Das Klattern aus dem Fahrerhaus zur manuellen Öffnung der Sattelkupplung entfällt ebenso wie das Kurbeln der Stützwinde und das händische Stecken der Spiralkabel und Luftanschlüsse.

Schwarz Müller Multi-Fix



Multi-Fix ist eine zeitsparende Beladungssicherung, welche Absetzbehälter nach DIN 30720 und 30720-1 am Kipplager verriegelt. Der Multi-Fix gleicht Maßunebenheiten an leicht verbogenen Kippaglern aus und wird beim Transport von Abrollbehältern (Flex-Carrier) in eine neutrale Position gedrückt.



Safety-Fix basiert auf beidseitig befestigten Ratschenspannern. Nach Anlegen der Ketten zieht der Fahrer den Behälter mit ihrer Hilfe an die Anschläge. Nur eine Kette pro Fahrzeugseite muss er dann im Zurrwinkel von 35° bis 60° spannen, um den Behälter in Fahrtrichtung formschlüssig zu sichern.

VEDA Premium Parken



Mit dem offenen System für Autohöfe - „Premium Parken“ - engagiert sich die VEDA für mehr Sicherheit, mehr Kontrolle und mehr Komfort für Lkw-Fahrer und ihre Ladungen. Eine systematische Überwachung und Kontrolle der Parkanlagen durch ausgeprägte Beleuchtung und Videoüberwachung steht im



Fokus des Sicherheitskonzeptes der PREMIUM Parkplätze an der Autobahn. Neben den Sicherheitsvorteilen ist eine bestmögliche und dauerhafte Versorgung für Berufskraftfahrer an den Autohöfen ebenso wichtig.

ZF OnGuardMAX



Das neue autonome Notbrems-Assistenzsystem OnGuardMAX von ZF warnt vor bevorstehenden Kollisionen mit rollenden oder stehenden Hindernissen sowie mit Fußgängern. Es führt darüber



hinaus auch automatische Vollbremsungen durch, wenn der Fahrer nicht reagiert und sich so ein Zusammenstoß vermeiden lässt.

STARTSEITE

# Keine Angst vor der KI

trans aktuell-Symposium am 26. Juni bei der Winner Spedition in Iserlohn



Es sind zwei Buchstaben, die in aller Munde sind: KI. Und das wird sicher noch länger so bleiben. Denn künstliche Intelligenz kann in der Logistikbranche in vielerlei Hinsicht helfen, sei es in der Auftragsfassung oder der Disposition.

Welche Möglichkeiten es dazu im Einzelnen gibt, beleuchten Experten und Praktiker beim nächsten trans aktuell-Symposium am Mittwoch, 26. Juni 2024. Gastgeber ist die Winner Spedition in Iserlohn (Nordrhein-Westfalen). Während der gesamten Veranstaltung stehen der Austausch und die Interaktion im Vordergrund, sowohl in Präsenz als auch virtuell.

Nach der Begrüßung durch Gudrun Winner-Athens, Geschäftsführerin der Winner Spedition, referiert Dr. Christian Gawron von der Fachhochschule Südwestfalen in Iserlohn. Gawron beleuchtet die Frage, inwiefern sich Wettbewerbsvorteile im Zusammenhang mit KI generieren lassen. Sein Blick richtet sich auf Anwendungen und Perspektiven in der modernen Wirtschaftswelt.

Martin Friedrich, Senior Scientist beim Fraunhofer IML in Dortmund und KI-Trainer, wird konkrete Anwendungsfälle in der Logistik beleuchten. Die Branche eignet sich seiner Meinung nach als KI-Experimentierfeld.

Die Möglichkeiten der KI insbesondere im Mittelstand zeigt Dr. Alexander Opitz, Projektleiter des AI Village in Hürth auf. Ein wesentlicher Aspekt: Wie lassen sich mithilfe von KI Wettbewerbsvorteile generieren, beispielsweise effizientere Prozesse?

Außerdem referiert Raoul Wintjes, Leiter Internationaler Straßengüterverkehr und Digitalisierung beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL), zum Thema: „Vertrauen in die KI: Wie Speditionen die Zukunft gestalten“.

Mittags steht der Blick hinter die Kulissen der Winner-Spedition an. Hierfür gibt es einen

Bustransfer in die benachbarte Stadt Hemer, wo sich das Langgut-Lager des Unternehmens befindet.

Am Nachmittag geht es mit Best-Practice-Beispielen weiter.

## Nachmittags Best-Practice-Beispiele

So berichtet Max Gerken, Geschäftsführer des Tübinger Start-ups Optocycle, über den Einsatz von KI in der Entsorgungslogistik. Optocycle entwickelt KI-basierte Systeme zur optischen Klassifizierung von Bauschutt. Gerken stellt ein entsprechendes Praxisbeispiel vor. Sein Credo: „Schutthafen werden zu Goldgruben.“

Anschließend richtet sich der Fokus auf Schnittstellenprobleme in der Auftragsfassung. Wie sich diese mithilfe von KI lösen lassen, erklären Artem Fadin, Geschäftsführer des Softwareunternehmens F-ONE Future of Work aus Frankfurt am Main sowie Linda Overberg, Service Partnerin Projektmanagement bei Sievert Logistik in Lengerich (NRW).

Über den gelungenen Einsatz von KI in Speditionen berichtet auch Florian Modrich, Country Leader DACH bei der ZF Group in Friedrichshafen.

Im Anschluss daran erklärt Lars Simora, Operations Manager beim Energie- und Automatisierungstechnikkonzern ABB, wie eine KI-gestützte Roboterlösung für die Logistik aussehen kann. Einen anderen Aspekt greift das IT-Unternehmen S2 Data & Algorithms aus Graz auf: In diesem Vortrag geht es um einen Effizienzboost in der Transportplanung durch KI.

**Aktuelle Informationen & Anmeldung unter [eurotransport.de/tasymposien](https://eurotransport.de/tasymposien)**

Die trans aktuell-Symposien finden an vier Terminen pro Jahr statt. Gastgeber, Themen und Termine sowie einen Rückblick auf bereits stattgefundenen Veranstaltungen finden Sie unter: [www.eurotransport.de/tasymposien](https://www.eurotransport.de/tasymposien)

## DIE PARTNER

**Premium-Partner**



**Mit freundlicher Unterstützung von**



## eurotransport TV



**eurotransportTV** liefert umfassende Informationen und interessante Inhalte für alle, die in der Transportbranche aktiv sind – angefangen beim Fahrer bis hin zum Flottenchef. Hier erhalten Sie Einblicke in alles, was sich in dieser dynamischen Branche ereignet, von aktuellen Entwicklungen bis hin zu Details zwischen Vorder- und Hinterachse. Entdecken Sie unsere Videos auf unseren Plattformen:

[eurotransport.de/tv](https://eurotransport.de/tv) (werbefrei)  
[youtube.com/@FERNFAHRER](https://youtube.com/@FERNFAHRER)  
[facebook.com/fernfahrermagazin](https://facebook.com/fernfahrermagazin)  
[youtube.com/@Eurotransportde](https://youtube.com/@Eurotransportde)  
[facebook.com/eurotransportde](https://facebook.com/eurotransportde)  
[instagram.com/fernfahrermagazin](https://instagram.com/fernfahrermagazin)

## eurotransport.de

Früher wissen, was die Nutzfahrzeugbranche bewegt: Nutzen Sie die zielgruppenspezifischen Newsletter von eurotransport.de. Die kostenfreien Newsletter überbringen Sie mit top-aktuellen Meldungen aus der Branche, Tests, Fahrberichten, den neuesten Videos von eurotransportTV oder ausgewählten Artikeln vor Erscheinen der Printausgabe. Profitieren Sie von exklusiven Informationen, die Ihre Branchenkenntnisse erweitern und Sie einen Schritt voraus bringen. Anmeldung unter: [eurotransport.de/newsletter](https://eurotransport.de/newsletter).

Hier der Überblick über das Newsletter-Angebot:

**Logistik & Management:** Dienstag und Donnerstag (wöchentlich)

**Truck, Trailer & Vans:** Mittwoch (wöchentlich)

**FERNFAHRER:** Freitag (monatlich)

**WERKSTATT aktuell:** Dienstag (monatlich)



Der neue Termin steht: Vom 11. bis 14. Juli steigt der Truck-Grand-Prix 2024. Auch 2024 dreht sich am Nürburgring zum Truck-Grand-Prix wieder alles um packenden Rennsport, Party mit mitreißender Live-Musik und die Themen, die die Lkw-Branche bewegen. Und auch FERNFAHRER ist im Rahmen seiner Roadshow beim Truck Grand Prix mit vielen Aktivitäten vertreten.

## Rennen, Musik und Branchentreff

Neben der Goodyear FIA European Truck Racing Championship, bei der Norbert Kiss, Jochen Hahn und Co. um die Meisterschafts-

punkte kämpfen, sind die ADAC GT Masters mit ihren spektakulären Boliden am Start. In der Müllenbachschleife steigt zudem das traditionelle Live-Open-Air mit einer gekonnten Mischung aus Country- und Party-Musik.

Dazu präsentieren sich auf der großen Industriemesse mit mehr als 60 Ausstellern die Größen der Branche. Bereits am Freitag lädt der ADAC zum alljährlichen Truck Symposium, wo Akteure aus Industrie, Politik und Verbänden sich zu den brennenden Themen der Transportbranche austauschen. Mehr unter <https://www.eurotransport.de/fahrzeuge/trucksport>

## KONTAKT

**Der schnelle Draht bei Fragen und Anregungen**

**Redaktion** Tel. 07 11/784 98-31  
**Vertrieb** Tel. 07 11/784 98-17

[transaktuell@etm.de](mailto:transaktuell@etm.de) [vertrieb@etm.de](mailto:vertrieb@etm.de)

LEASING/LKW-VERMIETUNG

# SIE FAHREN, WIR KÜMMERN UNS UM ALLES ANDERE.

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.  
**Drive the Future.**

autorisierter Werkstattpartner von:

**SCHMITZ CARGOBULL**  
Trailerservice & Unfallreparatur  
Fahrzeugbau & Kühlfahrzeuge

**Kühlsattelaufleger-Vermietung**  
Tiefkühl, Pharma, Blumenbreite & Doppelstock  
auf Anfrage auch zusätzlich mit Quertrennwand,  
Ladebordwand und Multitemperatur lieferbar!  
wahlweise mit Kaufoption bzw. Vollservice

**MEVISSSEN**  
Nutzfahrzeug GmbH  
Telefon: 02428 - 803710  
verkauf@mevissen.de  
www.mevissen.de

**GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN**

Lkw-Fahrer in Ihrer Nähe finden  
Scan mich!

**LKW-FAHRER-GESUCHT.com**  
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt  
Mehr Infos unter: ☎ 040 - 60 94 55 30

**EIN LEBEN VERÄNDERN!**  
Mit einer Patenschaft können Sie Kinderarbeit bekämpfen.  
WERDEN SIE PATE! **PLAN INTERNATIONAL**  
www.plan.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

**STARK**  
WASCHANLAGEN  
www.stark-waschanlagen.de

**WALTER LEASING**

## Tautliner zu verkaufen

Neue Panel! Farbe nach Wahl.

- / Standard, Mega
- / Fabrikat Krone
- / BJ 2015, 2018

Preis ab **€ 4.900,-**

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

**SOS KINDERDORF**

**Schenken Sie Kindern eine bessere Zukunft.**

Auch in Deutschland brauchen Kinder unsere Hilfe. Alle SOS-Pate helfen Sie nachhaltig und konkret.

Jetzt Pate werden:  
sos-kinderdorf.de

Dr. Kintilya de Palma behandelt den dreijährigen Nishan im Flüchtlingscamp Jambou, Südpakistan, im Robin Meidrum-Haus

**WIR HÖREN NICHT AUF ZU HELFEN. HÖREN SIE NICHT AUF ZU SPENDEN.**

Leben retten ist unser Dauerauftrag: 365 Tage im Jahr, 24 Stunden täglich, weltweit. Um in Kriegsgebieten oder nach Naturkatastrophen schnell handeln zu können, brauchen wir Ihre Hilfe. Unterstützen Sie uns langfristig. Werden Sie Dauerspender.

www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspender

Spenderkonto: 97 0 97  
Bank für Sozialwirtschaft  
812 370 295 00

**MEDECINS SANS FRONTIERES**  
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.  
Träger des Friedensnobelpreises

**VERANSTALTUNGEN**

**EUROPA TRUCK-TRIAL**  
www.europatrucktrial.org  
20.-21.7.2024  
MSV Weyer  
Sa + So von 9:00 - 18:00 Uhr

27.-28.7.2024  
Voitsberg  
Sa + So von 9:00 - 18:00 Uhr

www.europatrucktrial.org/ticketinfo

**KAUFGESUCHE**

wirkaufenlkw.de

www.transaktuell.de

**STELLENANGEBOTE**

Jobs in deiner Nähe finden  
Scan mich!

**LKW-FAHRER-GESUCHT.com**  
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

**HUNGER ÜBERWINDEN? #SIEKANN**  
MIT IHRER HILFE.

WERDEN SIE PATE! **PLAN INTERNATIONAL**  
www.plan.de

**AUS- UND WEITERBILDUNG**

**ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?**  
DU KANNST DAS ÄNDERN!  
WERDE FAHRLEHRER (M/W/D)

**FAHRSCHULE B. MUELLER**  
AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT  
WWW.FAHRSCHULE.MUELLIN.DE | TEL. 07124 8036719  
FILIALEN IN NÜRNBERG & KÖLN

Bewirb Dich hier!

**LKW / Bus Weiterbildung Fs**  
Kompaktkurs / 5 Module nur **445,-€** einfach gut...  
günstige Unterkunft - inhouse  
www.Fahrschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

**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

**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

**Truck-Trailer-Bus**  
Mobiler Service 0172-4017968  
www.unfallvermessung.de

**www.transaktuell.de**

**NEUE HOTLINE**  
00800 03627867  
KOSTENLOSES HILFETELEFON

**Doc Stop**  
www.docstop.eu

**LKW-FAHRER GESUCHT.com**  
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt  
Mehr Infos unter:  
☎ 040 - 60 94 55 30  
www.LKW-FAHRER-GESUCHT.com

Ber jedem Wetter. Auf Nord- und Ostsee. Seit 1865. **seenotretter.de**

**DEKRA**

**Zukunftsbranche Transportlogistik**

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).

Wir beraten dich gerne ausführlich!  
Telefon: 0711.7861-3939  
E-Mail: service.akademie@dekra.com  
www.dekra-akademie.de/transport-und-gefahren

**DEKRA Akademie 50 Jahre**  
Bildungserfahrung

**STARTSEITE**

# 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:**

Markus Bauer, Julian Hoffmann, Nicole Holzer

**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](mailto:transaktuell@etm.de)

**Internet:** [www.transaktuell.de](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:vertrieb@etm.de),  
Web: [www.transaktuell.de/shop](http://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](mailto:transaktuell@etm.de)

**Internet:** [www.transaktuell.de](http://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](mailto:vertrieb@etm.de),  
Web: [www.transaktuell.de/shop](http://www.transaktuell.de/shop)

[STARTSEITE](#)

Unterstützer von

