



Ladeinfrastruktur für E-Lkw

Leistung für die Straße bringen

Startschuss des Bundes für das öffentliche Lkw-Schnellladenetz an den Autobahnen – Experten diskutieren bei LISKON 2024 über Energienetze und den Hochlauf der E-Lkw.

Kommentar

Fachkräftemangel und Generation Z

Unternehmen suchen nach jungen Leuten und wenn sie sie gefunden haben, bleiben sie nicht lange. Bitte nicht aufgeben!

Hintergrund

Nachfrage bleibt ungedeckt

Die Branche spiegelt die Entwicklung aus dem Berufsbildungsbericht 2024 wider: Fachkräfte-Rückgang, Trend zum Studium.



Politik und Wirtschaft

Unruhiger Start

Seit 1. Juli gilt die Mautpflicht auch für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht. Die Bußgelder für das Nicht-Bezahlen sind hoch.

Kein Gestaltungswille zu erkennen

Die drei Oberleitungs-Feldversuche stehen vor dem Aus. Dabei halten Experten die Technik für zukunftsfähiger als E-Fuels oder H2. Es fehlt die Unterstützung der Bundespolitik.



Spedition und Logistik

Viele Baustellen

Operateur Kombiverkehr erlebt einen deutlichen Sendungsrückgang, auch wegen der vielen Baustellen. In den nächsten Jahren drohen Herausforderungen wie weitere Kostensteigerungen und das EU-Beihilfeverfahren gegen Deutschland.



Schwerpunkt trans aktuell-Symposium KI

Mit KI auf der Winner-Seite

Großes Interesse am trans aktuell-Symposium zu den Potenzialen von Künstlicher Intelligenz in der Logistik. KI-Experten über die ersten Schritte für eine erfolgreiche Anwendung.

Unterstützer und Wegbereiter der Zukunft

KI-Anwendungen in der Praxis: Die Technologie entlastet Mitarbeiter bei Routineaufgaben wie Sortieren, Erfassen und Kommissionieren – und kann künftig noch viel mehr.

Management

Wie tickt die Generation Z?

Für mehr Verständnis: Philipzig Consulting berät Logistikunternehmen im Umgang mit der jungen Generation.

Fahrzeug und Technik

Mehr Power für den Baustofftransport

Testfahrt in der Kiesgrube: XFC und XDC heißt die neue Construction-Baureihe von DAF für das Baugewerbe.

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

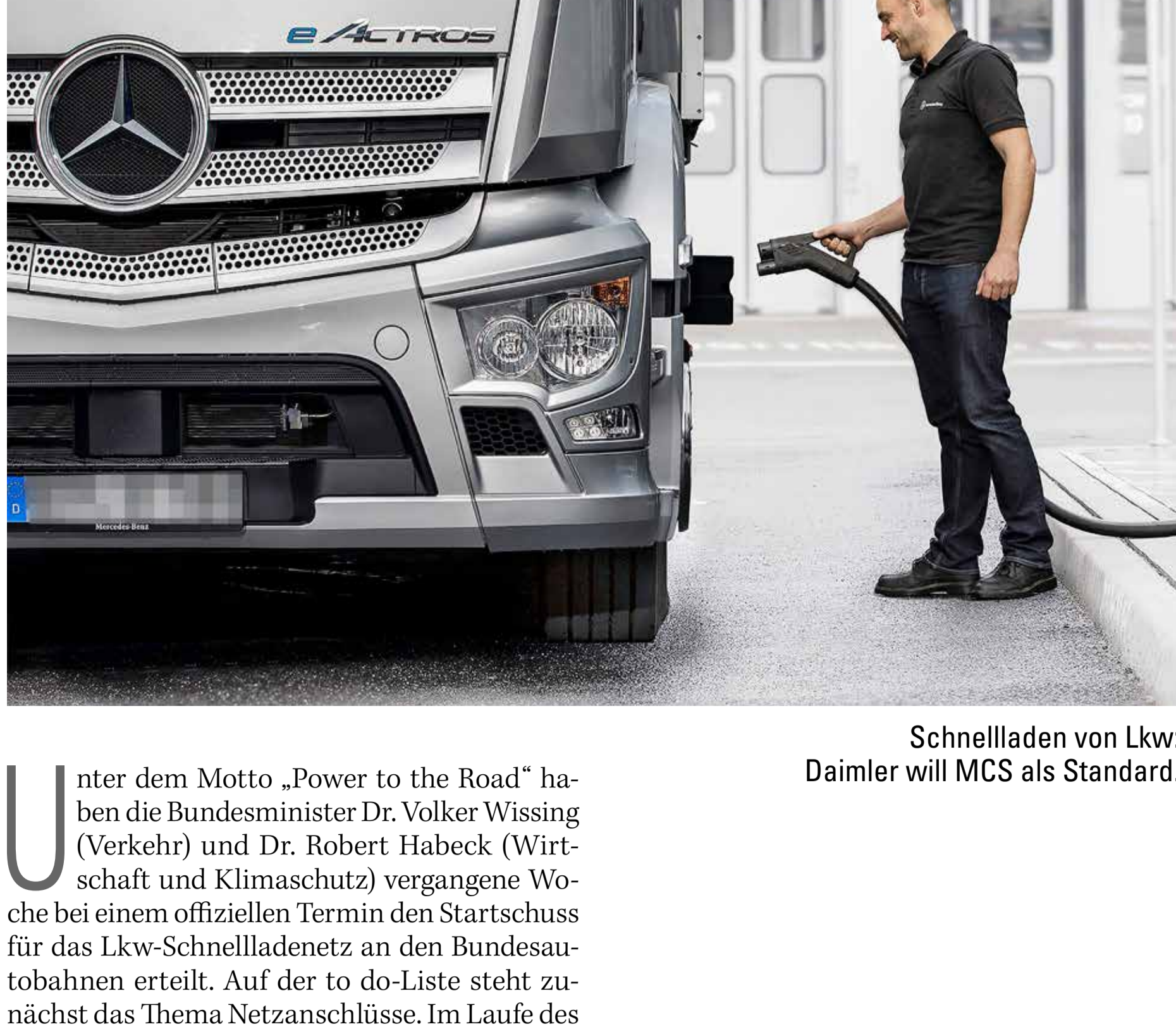
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

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

Fotos: Daimler Truck, Kombiverkehr, Thomas Küppers, Toll Collect

Leistung für die Straße

Startschuss des Bundes für das öffentliche Lkw-Schnellladernetz mit 4.200 Ladepunkten an den Autobahnen – Experten diskutieren bei Ladeinfrastruktur-Konferenz



Schnellladen von Lkw: Daimler will MCS als Standard.

Unter dem Motto „Power to the Road“ haben die Bundesminister Dr. Volker Wissing (Verkehr) und Dr. Robert Habeck (Wirtschaft und Klimaschutz) vergangene Woche bei einem offiziellen Termin den Startschuss für das Lkw-Schnellladernetz an den Bundesautobahnen erteilt. Auf der to-do-Liste steht zunächst das Thema Netzanschlüsse. Im Laufe des Sommers folgt die Ausschreibung der Ladeinfrastruktur.

Mit den öffentlichen Lademöglichkeiten soll laut dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) der schnelle Markthochlauf von schweren Nutzfahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb ermöglicht und dadurch die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden.

Der geplante Aufbau eines Schnellladernetzes für E-Lkw im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II erfolgt entlang der Bundesautobahnen und beinhaltet 350 ausgewählte bewirtschaftete und unbewirtschaftete Standorte. Diese sollen mit Lkw-tauglicher Schnellladeinfrastruktur ausgerüstet werden.

Für den Aufbau müssen laut BMDV zwei Elemente ineinandergreifen: Der Ausbau des Verteilnetzes, ausgelöst durch Anträge auf Netzanschluss beim Netzbetreiber, und der Aufbau der Ladesäulen. Zur Erfüllung des ersten Punktes arbeitet demnach die Autobahn GmbH bereits an der Prüfung und Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturtechnik an den geeigneten Standorten. Für die ersten Standorte seien schon Netzanschlussbestellungen ausgelöst. Die Veröffentlichung der Ausschreibung an den rund 130 unbewirtschafteten Rastanlagen ist dann für den Spätsommer 2024 geplant.

Konferenz zur Ladeinfrastruktur

Schon Tage vor der Verkündung hatten das BMDV und die bundeseigene NOW GmbH, unter deren Dach auch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur angesiedelt ist, mit einer eintägigen Veranstaltung das Thema Ladeinfrastruktur quasi eingeläutet. „Wie mit dem Deutschlandticket müssen wir auch bei der Elektromobilität überzeugende Angebote schaffen“, sagte Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) bei der Ladeinfrastruktur-Konferenz 2024 (LISKON). Sorgenfrei fahren und schnell laden sei die Devise – das lässt sich sowohl für den Pkw- als auch den Lkw-Bereich ableiten. Zudem betonte Wissing, für eine Verkehrswende brauche es bezahlbare elektrische Fahrzeuge sowie eine flächendeckende und benutzerfreundliche öffentliche Infrastruktur.

Laut Wissing ist vom Masterplan Ladeinfrastruktur II bereits die Hälfte der Maßnahmen umgesetzt – darunter auch eine 150 Millionen-Euro schwere Fortsetzung des Förderprogramms für das Schnellladen, das sich auch an KEP-Unternehmen und Speditionen richtet. Ein Schwerpunkt liege jetzt auf der Integration von Lade- und Stromnetz. Beides müsse zusammen gedacht werden. „Notwendig sind bessere Bedingungen und Verfahren für Netzanschlüsse sowie beschleunigte Genehmigungsprozesse“.

Daten aus Lkw-Maut verwendet

Der weitere Baustein sei der Ausbau des öffentlichen Netzes für E-Lkw mit insgesamt 4.200 MCS- und CCS-Ladepunkten. „Für die Planung wurden unzählige Daten aus der Lkw-Maut genutzt“, berichtete Wissing – auch deshalb seien die anderen europäischen Ländern sehr interessiert an der Vorgehensweise Deutschlands, das beim Ausbau der Ladeinfrastruktur europaweit vorne liege.

LKW-SCHNELLLADESTANDARDS

- **MCS (Megawatt Charging System):** Schnellladestandard mit einer Ladeleistung von aktuell bis maximal 700 kW, geplant 1.000 kW.

- **CCS (Combined Charging System)** Schnellladestandard mit einer Ladeleistung bis maximal 400 kW.

1

Megawatt

- BEI EINEM SOLCHEN LADEVORGANG MIT 1.250 VOLT NUTZT EIN LKW RUND 3.000 AMPERE LADESTROM

Lkw-Schnellladernetz an Bundesautobahnen



*Geplante Standorte für den Aufbau des Lkw-Schnellladernetzes. Änderungen vorbehalten.

Bei der Konferenz berichtete etwa Sebastian Lahmann über die Herausforderungen und Perspektiven beim Lkw-Laden. Er ist Leiter des Teams „Umsetzen“ bei der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur der NOW GmbH und sprach über die Ziele des Bundes. Bis 2030 rechnet der Bund demnach mit mehr als 29.600 Ladepunkten von E-Lkw täglich. Geplant sind bis dahin 354 öffentliche Standorte mit 1.800 MCS-Ladepunkten für das schnelle Zwischenladen ab einem Megawatt, etwa in der Lenkzeitpause. „Ideal, um die Fahrt gleich fortzusetzen“, sagte Lahmann.

Das soll, ebenfalls zum Stand 2030, ergänzt werden durch 2.400 CCS-Ladepunkte – einige mit 400 kW zum Zwischenladen sowie als Brückentechnologie, bis das Megawattladen in der Fläche möglich sei, aber auch mit 100 kW zum langsamen Laden in der Nacht. Die Netzabdeckung soll dann 94 Prozent betragen, die Ladebedarfsabdeckung zwei Drittel.

Noch offene technische Fragen

Während die Pläne feststehen, sind aber laut Lahmann einige technische Anforderungen beim Lkw-Laden noch nicht geklärt. Etwa ob das Ladekabel an den Fahrzeugen von oben oder der Seite durchgeführt werde, ob die CCS-Ladebuchse sich auf der rechten oder linken Seite der Fahrzeuge befinde, und wie Trailer, speziell etwa Kühlanhänger, in Zukunft geladen werden sollen.

„Es gibt Stand heute noch keine Ja-/Nein-Entscheidung für viele Themen“, sagte Lahmann bei der anschließenden Podiumsdiskussion. Deswegen und weil es gleich um eine ganze Reihe von Standorten gehe, sei die anstehende Ausschreibungen für die Stationen sehr voluminös. Bei der Planung sei zudem eine so genannte User-Journey für E-Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer erstellt worden, um sicherzugehen, dass die Anforderungen erfüllt werden. Festzuhalten sei aber, dass der Startschuss jetzt erfolgen muss.

ENGAGEMENT VON E.ON UND MAN

- Zur Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs wollen auch E.ON und MAN mit einem gemeinsamen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge in Deutschland und Europa beitragen. „Damit die Mobilitätswende gelingt, benötigen wir bis 2030 rund 50.000 Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge in Europa. Natürlich leisten wir als Hersteller von Elektro-Lkw dazu unseren Beitrag. Ich freue mich, dass wir mit E.ON nun einen starken Partner zur Elektrifizierung unserer Service-Standorte an unserer Seite haben. Damit legen wir einen weiteren Grundstein für ein öffentliches Ladenetz. Allerdings benötigen wir zu dessen großflächigem Aufbau weiterhin dringend die Unterstützung durch die Politik“, so Alexander Vlaskamp, Vorsitzender des Vorstands der MAN Truck & Bus.

- Laut MAN Truck & Bus ist ein rascher nationaler Aufbau und Ausbau der Elektrifizierungsinfrastruktur und der Netzanschlüsse für den BEV-Markthochlauf entscheidend. „Es benötigt einen konzertierten Anschluss, klare Leitlinien und eine klare Perspektive. „Es besteht ist, dass die Investitionskosten in Infrastruktur und Fahrzeuge in einem Ausbauszenario von den sich ergebenden Einsparungen in den Betriebskosten getragen werden können“, so ein Sprecher des Unternehmens gegenüber trans aktuell.

Laut MAN

- sollten Förderprogramme vereinfacht und letztendlich beschleunigt werden, etwa in Form einer einfachen Checkliste, einfach zu erfüllenden Bedingungen sowie der Möglichkeit, bereits nach Einreichung des Förderantrags vorzeitig mit den Maßnahmen zu beginnen.
- sollte der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur an Autobahnen auf Basis des prognostizierten Fahrzeughochlaufs erfolgen; parallel dazu sollten der nationale Aufbau und Ausbau einer leistungsfähigen Energieversorgungsinfrastruktur und der Netzanschlüsse entlang des Fernstreckennetzes erfolgen. Strategische und wirtschaftliche Impulse sollten vom Gesetzgeber kommen. Netzbetreiber sollten verstärkt in die Netzplanung und Standortfindung für die Lkw-Ladeinfrastruktur einbezogen werden.
- müssen die Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Aufbau der Ladeinfrastruktur vereinfacht und beschleunigt werden; die unterschiedlichen Landesbauordnungen der Bundesländer weisen keine klaren Definitionen und Verfahrensweisen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur auf. Auch die Kommunen müssen unterstützt werden.
- sollte es ein digitales, für Dritte zugängliches, einsehbares Register für reale verfügbare Netzanschlüsse in der jeweiligen Region und für existierende/geplante Lkw-Ladeinfrastruktur geben, etwa bei der NOW GmbH.
- müssen die Standardisierungsbemühungen weiter vorangetrieben werden.

- Aus Sicht des Fahrzeugherstellers sind aktuell größte Herausforderung für die Charge Point Operator (CPOs) die Netzanschlüsse: „Grundlage für alle Planungsarbeiten der CPOs sind zuverlässige Daten zu den verfügbaren Netzanschlüssen; die Datenerhebung ist allerdings nur mit hohem bürokratischem Aufwand und in langwierigen Prozessen möglich“, so der Sprecher. Insbesondere beim Aufbau von Lkw-Lade-Hubs mit hohen Anschlussleistungen wie eTruck Rastplatzanlagen mit einem Bedarf von 25 bis 35 MW blockieren demnach die momentanen Rahmenbedingungen. Die Konsequenzen sind extreme zeitliche Verzögerungen, oder der aktuelle Trend in der Industrie, kleinere Anschlussleistungen zu beantragen, was zu entsprechend weniger Ladepunkten für eTrucks führt“.

Denn das Signal zum Start des Ladenetzes sei auch wichtig für die Hochlaufzahlen der Hersteller, die für Skalierung der Produktion der batterieelektrischen Fahrzeuge die richtigen Rahmenbedingungen fordern, sagt Dr. Hendrik Haßheider, Leiter des Referats Klimafreundliche Nutzfahrzeuge und Infrastruktur beim BMDV. Dass das entsprechende Förderprogramm für klimaneutrale Nutzfahrzeuge nicht mehr zur Verfügung steht, steht nicht mehr zur Debatte, laut Haßheider komme die CO₂-Maut beim Thema Antriebswechsel mehr zum Tragen als jedes Förderprogramm. „Was wir als Bund beeinflussen können, ist, jetzt das initiale Netz auf den Flächen des Bundes entlang der Autobahnen aufzubauen“.

Milence baut mehrere MCS-Standorte

Dass der Bund hier nicht unbedingt als Schnellboot unterwegs ist, machten die Aussagen von Anja van Niersen, CEO des Lade-Joint-Ventures Milence von Daimler, Volvo und Traton, klar. „Wir bauen gerade in acht Ländern gleichzeitig Standorte aus. Man kann natürlich warten, bis jemand mit einer Lösung kommt; wir sorgen lieber dafür, dass die Lösung kommt – etwa beim Thema MCS. Da bauen wir ab Oktober bereits Standorte, weil unsere Kunden darauf warten.“ Statt über MCS- und CCS-Stecker zu diskutieren, so der Vorschlag von van Niersen, sollte sich die Industrie besser auf den MCS-Stecker einigen und dann entsprechend die Stromleistung flexibel anpassen – das sei auch viel zuverlässiger als CCS.

Laut Moritz Grüters, Manager Automotive Regulatory Strategy bei Daimler Truck, sind die Diskussionen relativ: „Buchrechs oder links - bei uns gibt es beides, denn wir wollen es dem Kunden so einfach wie möglich machen“. Grüters plädierte aber doch für MCS als Standard: „Der neue eActros 600 hat 600 kW/H an Bord, das bedingt auch eine entsprechende Ladeleistung“. Für eine effizienten Transport müsse zudem auch die Lenkzeitpause von 45 Minuten genutzt werden, dafür brauche es eine Ladeleistung im Korridor zwischen 800 und 1.000 kW.

Laut Grüters ist das Initialnetz insbesondere für den Hochlauf der BEV wichtig – dazu seien die Fahrzeughersteller durch die extremen CO₂-Ziele der EU gezwungen: „Wir werden die Fahrzeuge bringen müssen“ sagte er und appellierte, „mutig in den Ausbau zu gehen – wir müssen alle jetzt ordentlich reinhauen“. Und auch für den heterogenen Einsatz der Lkw sei die öffentliche Ladeinfrastruktur wichtig – „vor allem bei KMU, die ihren Lkw heute hier und morgen dort einsetzen und auf eine flächendeckende Infrastruktur angewiesen sind“.

Netzbetreiber warten auf Bestellung

Zunächst geht es aber darum, das Energienetz entsprechen vorzubereiten. „Unser Unternehmen macht gerade den größten Infrastrukturausbau seit dem zweiten Weltkrieg“, berichtete Eric Ahlers, Leiter Strategie und Gremien bei Netze BW. Dazu muss richtig geplant werden: Wie viele Ladepunkte mit wie viel Leistung in den kommenden Jahren gebraucht werden, hatte die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur für drei prototypische Lade-Hubs untersuchen lassen. Laut Ahlers ist es jetzt an der Zeit, entsprechend den Ergebnissen der Untersuchung die Netzanschlüsse für 2030 und 2035 zu bestellen.

Insbesondere auch deshalb, weil laut der Studie an hochfrequentierten Standorten spätestens ab 2035 ein Anschluss an das Hochspannungsnetz erforderlich werde. „Und gerade bei der Planung für Hochspannungsanbindung von Rastplätzen redet man beim Ausbau über mehrere Jahre bis zu zehn Jahren, bis eine Leitung genehmigt und auch gebaut wird“.

Eine Herausforderung wird das Lkw-Ladenetz also hinsichtlich der Infrastruktur für den Verkehr, aber vor allem hinsichtlich der benötigten Leistung, die in das Energienetz einfließen muss, fasste Christoph von Knobelsdorff, CEO der NOW GmbH, zusammen. Vor dem Hintergrund des Ausbaus erneuerbaren Energie seien Stromsenken dieser Größenordnung aber auch eine Chance – in dem Fall hilft der Verkehrsbereich dann sogar dem Energiesektor.

Daimler TruckCharge: Elektro-Infrastruktur für Speditionen

Drei-Megawatt-Laden für Lkw kommt

MAN und ABB: 400 Kilometer in 45 Minuten



Wie tickt die Generation Z?



Viele Unternehmen in Transport und Logistik sind auf der Suche. Und zwar auf der Suche nach Fachkräften. Das ist kein neues Problem, aber der aktuelle Berufsbildungsbericht spiegelt es abermals wider. Junge Leute schließen die Lücke an Fachkräften nicht – so der Bericht. Denn sie entscheiden sich zunehmend für ein Studium.

Das erste Problem ist also, die jungen Leute zu finden. Das zweite, sie zu halten. Dass immer mehr Firmen dafür externe Berater um Hilfe bitten, zeigt, wie verzwickelt die Lage ist.

Junge Arbeitnehmer sind angeblich faul, unmotiviert und desinteressiert. Damit sich die Fronten nicht noch weiter verhärten, kann gar nicht genug Aufklärungsarbeit geleistet werden. Warum verhält sich die Generation Z, also die zwischen 1995 und 2009 Geborenen, wie sie sich verhält? Warum reagieren vor allem die Babyboomer, die in den nächsten Jahren in den Ruhestand gehen, wie sie reagieren?

Wir müssen aufeinander ein- und zugehen, diskutieren und streiten. Was nicht passieren sollte: das Handtuch werfen. Sonst fällt der nächste Berufsbildungsbericht in puncto Fachkräfte noch negativer aus.



Franziska Nieß
Redakteurin

**Berufsbildungsbericht 2024:
weiterhin weniger Fachkräfte**

Die Generation Z verstehen



STARTSEITE

Nachfrage bleibt ungedeckt

Berufsbildungsbericht 2024: mehr Ausbildungsangebote, aber weiter Rückgang bei den Fachkräften – Trend zum Studium hält an, auch in der Logistik



Positive Nachrichten zum Thema Ausbildung – zumindest vordergründig. Der Berufsbildungsbericht 2024 zeigt einen Anstieg des Ausbildungsangebotes sowie der Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im dualen System. Wie die Branche das Thema sieht.

Laut dem aktuellen Bericht, der jährlich vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) unter Mithilfe des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) veröffentlicht wird, kann in immer mehr Branchen und Berufen das Angebot an Fachkräften die Nachfrage nicht mehr decken. Die zunehmenden Herausforderungen für Betriebe und Behörden bei der Rekrutierung von Arbeitskräften würden höhere Einstellungskosten und eine Abschwächung des Beschäftigungswachstums nach sich ziehen.

Weiter Lücke bei den Fachkräften

Demnach zeige sich die zunehmende Verknappung an Arbeitskräften besonders deutlich im Arbeitsmarktsegment für Fachkräfte. „Durch das Ausscheiden der geburtenstarken Jahrgänge aus dem Erwerbsleben werden sich die bereits vorhandenen Fachkräfteengpässe an beruflich qualifizierten in den kommenden Jahren weiter verstärken.“ Besonders in Berufen, in denen bereits aktuell viele Stellen unbesetzt bleiben, werde die Lücke an Fachkräften vermutlich nicht durch zukünftige Auszubildende geschlossen werden können.

Die Ergebnisse des Berufsbildungsberichts spiegeln auch die Situation der Branche wider – etwa beim Zusammenbringen von Ausbildungsplatz und -bewerbern: „An unserem Hauptsitz in Greven ist die Situation bei den Bewerbungen angespannt. Nach langer Suche konnte die Position für eine Fachkraft für Lagerlogistik besetzt werden. Für die Ausbildung Kaufmann beziehungsweise -frau für Spedition und Logistikdienstleistung konnten wir bislang noch keinen passenden Bewerber oder Bewerberin finden, dort sind wir noch auf der Suche“, teilt das Unternehmen Greiwing Logistics auf Anfrage von trans aktuell mit.

9.000

neu

ABGESCHLOSSENE VERTRÄGE ZUM 31.12.2022 – DAMIT LANDET LAUT DEM BUNDESINSTITUT FÜR BERUFSBILDUNG (BIBB) DIE FACHKRAFT FÜR LAGERLOGISTIK AUF PLATZ NEUN DER 30 AM STÄRKSTEN BESetzten BERUFS-AUSBILDUNGEN DER MÄNNER, DER FACHLAGERIST LANDET AUF PLATZ 19

ZAHLEN DES BUNDESVERBAND SPEDITION UND LOGISTIK (DSLVL)

- Der DSLVL hat aus Zahlen der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) zum Ausbildungsjahr 2023 die Zahlen für ausgewählte Verkehrs- und Logistikberufe ermittelt.
- Die Gesamtzahl der Ausbildungsverträge aller drei Ausbildungsjahrgänge der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung ist demnach um 1,2 Prozent von 12.233 auf 12.082 gesunken (Vergleich 2021 zu 2022: minus 5,2 Prozent), die neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge sind um 6,8 Prozent gesunken (plus 0,8 Prozent).
- Bei den Fachkräften für Lagerlogistik ging die Zahl nur minimal um 0,8 Prozent auf 22.527. Die Zahl der neuen Verträge ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls um 2,5 Prozent gesunken (Vergleich Vorjahreszeitraum: minus 4,9 Prozent).
- Die Gesamtzahl der Ausbildungsverträge für die Ausbildung der Fachlageristen sank leicht um 2,2 Prozent, auch die Zahl der neuen Ausbildungsverträge nahm im vergangenen Jahr gegenüber dem Jahr 2022 um 1,5 Prozent ab.
- Bei den Berufskraftfahrern gab es demnach eine Abnahme der gesamten Ausbildungsverträge von 3,2 Prozent von 6.839 auf 6.618 (minus 6,8 Prozent). Die Zahl der vertraglichen Neuabschlüsse stieg um 0,7 Prozent.
- Bei den Fachkräften für Möbel-, Küchen- und Umzugservice sank die Gesamtzahl von 1.159 auf 1.016 und nahm damit um 12,3 Prozent ab. Die Zahl der Neuabschlüsse sank ebenfalls um 16,7 Prozent von 432 auf 360.

Am Greiwing-Standort in Duisburg gebe es für alle ausgeschriebenen Stellen eine hohe Zahl an Bewerber und Bewerberinnen, jedoch seien nur wenige qualifizierte Kandidaten darunter. Für dieses Jahr seien bereits alle Positionen besetzt.

Dennoch ist Greiwing Logistics eines der Unternehmen der Branche, das erfolgreich ausbildet. Aktuell sind nach Angaben des Unternehmens 57 Auszubildende sowie duale Studenten und Studentinnen beschäftigt. Darunter 18 Berufskraftfahrer, vier Fachinformatiker, acht Fachkräfte für Lagerlogistik, 14 Kaufmänner beziehungsweise -frauen für Spedition und Logistik, sechs Kfz-Mechatroniker für Nutzfahrzeuge, außerdem Fachlageristen, Kaufmänner beziehungsweise -frauen für Büromanagement und zwei duale Studentinnen aus dem Bereich Accounting beziehungsweise IT.

Studium wird immer beliebter

Laut dem Berufsbildungsbericht sind die Zahlen von Anfängerinnen und Anfängern in der dualen Berufsausbildung im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, ebenso die Zahl der Studierenden: „Wir merken, dass viele qualifizierte Bewerber erstmal studieren oder eine duale Ausbildung machen möchten. Die Nachfrage danach wird immer größer“, bestätigt auch das Unternehmen Greiwing.

Und in einer Sache stimmt sich das Familienunternehmen aus Greven gegen den im Bildungsbericht beschriebenen Trend, wonach mehr junge Frauen als Männer keine Ausbildung beginnen: „Wir haben sogar einige Frauen, die eine Ausbildung in männertypischen Berufen absolvieren, wie Kfz-Mechatronikerin und Berufskraftfahrerin.“

43,3

Prozent

MIT DIESEM PLUS GEHÖRT DIE FACHKRAFT FÜR KURIER-, EXPRESS- UND POSTDIENSTLEISTUNGEN ZU DEN BERUFEN MIT DEM GRÖSSTEN ZUWACHS. RELATIV BETRACHTET STIEG DIE ZAHL DER NEU ABGESCHLOSSENEN AUSBILDUNGSVERTRÄGE 2023



Die Lage auf dem Ausbildungsmarkt zeigt die Fortsetzung des Trends der letzten Jahre, berichtet auch der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL), der für ausgewählte Verkehrs- und Logistikberufe die Ausbildungszahlen 2023 aus Angaben der Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK) ermittelt hat.

Die Gründe seien vielschichtig, so der Verband: „Zum einen ist der demografische Wandel spürbar. Es stehen deutlich weniger junge Menschen für eine Ausbildung zur Verfügung, als Stellen angeboten werden. Zum anderen reißt die Präferenz von Schulabgängern für ein Hochschulstudium nicht ab.“

„Speditionen rekrutieren Hochschulabsolventen verschiedenster Disziplinen“, sagt Tatjana Kronenbürger, Leiterin Qualifikation und Berufliche Bildung beim DSLVL, auf Anfrage von trans aktuell. Denn angesichts der Zunahme strategischer, rechtlicher und technischer Fragen brauche die Branche auch die akademische Perspektive zur Lösung logistischer Probleme.

Karriere mit dualer Ausbildung

„Aber mit einer ausschließlich durchakademisierten Belegschaft können operative Herausforderungen des Tagesgeschäfts – dies gilt für den kaufmännischen wie für den gewerblichen Bereich – nicht gelöst werden“, führt sie weiter aus. Ausgebildete Speditionskaufleute würden internationale und regionale Lieferketten organisieren oder disponieren riesige Güterströme einschließlich der Dokumentenabwicklung mit dem Zoll, mit Banken und Versicherungen. Und schließlich seien unter anderem Fachkräfte für Lagerlogistik und Berufskraftfahrerinnen und -fahrer für die Abwicklung des physischen Warenflusses verantwortlich.

Eine duale Ausbildung sei daher eine hervorragende Basis für eine Karriere in der Logistik. Und das duale Studium, bei dem ein Ausbildungsabschluss und ein Studienabschluss erworben wird, sei daher neben der klassischen Berufsausbildung ebenfalls ein sehr beliebtes Modell für beide Seiten, Unternehmen und Auszubildende.

Wieder mehr Wertschätzung für die berufliche Bildung und eine Förderung der Gleichwertigkeit zur hochschulischen Ausbildung schlagen auch die Autoren des Berufsbildungsberichts vor. Als Unterstützungsmaßnahmen zählen insbesondere Berufsorientierung sowie die Vermittlung einer Berufswahlkompetenz in allen Schulformen, um mehr junge Menschen für die Berufsbildung zu gewinnen. Eine weitere Unterstützungsmaßnahme sei die Förderung der Mobilität, beispielsweise durch ein deutschlandweites Azubi-Ticket und mehr Wohnraum für Auszubildende.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: A dobe Stock - Gehard Seybert Medien&Presse Service, Greiwing logistics for you

Greiwing logistics for you verleiht jährlich den drei besten Azubi-Absolventen einen Preis. Neben Urkunden, einem Pokal und Medaillen gibt es einen Gesamt-Geldpreis von mehr als 3.000 Euro.

STARTSEITE

Unruhiger Start

Seit 1. Juli Mautpflicht ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht – rare Werkstatttermine für Flotten und Unsicherheit über Handwerkerregel



Seit 1. Juli gilt die Mautpflicht auf Bundesstraßen und Autobahnen auch für Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Nicht alle Fahrzeughalter haben eine Umstellung rechtzeitig geschafft. Einige Unternehmen wollen sogar klagen.

Vier Milliarden Euro Mehreinnahmen

Aus der im Herbst 2023 beschlossenen Ausdehnung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen erwartet sich der Bund in den Jahren 2024 bis 2027 Mehreinnahmen in Höhe von rund vier Milliarden Euro im gleichen Zeitraum. Davon sollen 1,83 Milliarden Euro auf die CO₂-Differenzierung entfallen – wie bei Fahrzeugen über 7,5 Tonnen soll somit die Nutzung von Lkw mit alternativen Antrieben deutlich attraktiver gemacht werden.

Die Ausweitung mit Stichtag 1. Juli verlief nicht ganz wie geplant: Im Vorfeld hatten Mautbetreiber Toll Collect sowie das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) Unternehmen, deren Fahrzeuge erstmals mautpflichtig sind, schon mit Nachdruck aufgerufen, sich rechtzeitig zu registrieren, um eine On-Board-Unit (OBU) für die automatische Abbuchung zu beantragen. Das BALM musste Ende Mai aufgrund der geringen Anzahl von Registrierungen von Unternehmen und Fahrzeugen sogar einen erneuten Appell starten.

Inzwischen ist die Nachfrage bei den Registrierungen gestiegen, so das BALM auf Anfrage von trans aktuell. Und auch die Nachfrage nach OBUs steige auf niedrigem Niveau. „Das BALM erhält zudem vermehrt Anfragen zur Mautpflicht einzelner Fahrzeuge aus Branchen außerhalb des Transportgewerbes, deren Fahrzeuge ab 1. Juli erstmals mautpflichtig werden.“

480 Euro

WERDEN FÜR
UNTERNEHMER,
240 EURO
FÜR FAHRER
ALS BUSSGELD FÜR DAS
NICHT-BEZAHLEN DER MAUT
FESTGESETZT

Anzeige

Let's meet #together
That's: Sharing the load.

**Truck Grand Prix
Stand R11**
Industriepark, Nürburging



Erleben Sie den F-MAX live vor Ort.
Freuen Sie sich auf einen 500 PS Ecotorq Motor, mehr Nutzlast, eine verbesserte Aerodynamik und hohes Einsparpotenzial. Lassen Sie uns am Stand R11 ins Gespräch kommen: Wir freuen uns auf Sie.

ford-trucks.de


Sharing the load

Handwerkertransporte ausgenommen

Denn das Bundesfernstraßenmautgesetz sieht eine so genannte HandwerkerAusnahme vor, wonach Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, die von Handwerksbetrieben eingesetzt werden, unter bestimmten Voraussetzungen von der Mautpflicht befreit sind – Dachdecker, Raumausstatter oder Installateure etwa, die Material, Werkzeuge oder ihre handwerklich gefertigten Produkte transportieren. Sogar Bestatter sind ausgenommen. Das BALM hat dazu eine Liste auf seiner Webseite veröffentlicht. Auf der fehlen aber etwa die Betriebe des Garten- und Landschaftsbaus, die damit erstmals für ihre Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Maut zahlen müssen. Als Folge hat der Bundesverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau (BGL) eine Klagewelle der rund 20.000 betroffenen Unternehmen angekündigt und informiert seine Mitglieder über juristische Ansprechpartner für ein solches Vorgehen.

Das ist nicht das einzige Problem, denn im Vorfeld der Einführung machte die Runde, dass Werkstatttermine für den Einbau der OBUs knapp seien. Unternehmen konnten das Mautgerät und einen entsprechenden Termin über den Mautbetreiber Toll Collect, den Anbietern des European Electronic Toll Service (EETS-Anbieter) oder deren Vertriebspartnern vereinbaren. Denn nicht jede Werkstatt kann den Einbau übernehmen: Die Toll Collect-OBUs, sowohl für den DIN-Schacht als auch für die Windschutzscheibe, werden ausschließlich beim Servicepartner eingebaut – laut dem Mautbetreiber hat die Qualität des Einbaus entscheidenden Einfluss „auf die langfristig zuverlässige und wartungsarme Funktion der OBU“.

Keine Garantie für Einbautermin

Toll Collect teilt auf Anfrage von trans aktuell mit: „Die Verfügbarkeit von Einbauterminen für eine OBU kann derzeit lokal stark variieren. Nach unserer Kenntnis sind aber auch noch kurzfristig Kapazitäten bei unseren Servicepartnern verfügbar. Bei größeren Flotten und bei Neukunden von Servicepartnern kann es jedoch auch zu längeren Wartezeiten kommen.“ Übergangsweise könne die Maut statt per Fahrzeuggerät auch über die Toll-Collect-Website oder die App abgerechnet werden. Dies sei jedoch deutlich aufwendiger als mit einer OBU und erfordert, dass die Route jeder mautpflichtigen Fahrt im Voraus genau angegeben werde.

Wer übrigens auf Glück spielt und seine Maut nicht entrichtet, ist schlecht beraten: Laut BALM sei die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen umfangreich kommuniziert worden, sodass sich Mautpflichtige mit großem Vorlauf darauf vorbereiten konnten. Deswegen werde die Einhaltung der neuen Mautregelungen ohne Übergangsregelung überprüft. Mautpflichtverstößen mit neu mautpflichtigen Fahrzeugen werden mit einem Bußgeld geahndet – wird die Maut vorsätzlich nicht bezahlt, kann für den Fahrer ein Bußgeld von 240 Euro, für den Unternehmer 480 Euro drohen. Daneben wird die nicht gezahlte Maut nacherhoben.

MAUTPFLICHT AB 3,5 TONNEN

- Das Bundesfernstraßenmautgesetz sieht eine fahrtbezogene Mautpflicht für Fahrzeuge mit einer technischen zulässigen Gesamtmasse (tzGm) von mehr als 3,5 Tonnen vor.
- Betroffen sind Fahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder dafür verwendet werden.
- Fahrzeugkombinationen sind nur mautpflichtig, wenn die tzGm des Zugfahrzeugs über 3,5 Tonnen liegt.
- Fahrzeuge, die von Handwerksbetrieben eingesetzt werden, sind unter bestimmten Voraussetzungen von der Mautpflicht befreit:
 - wenn das Fahrzeug von einer oder einem Mitarbeitenden des Handwerksbetriebs gefahren wird und Material, Ausrüstungen oder Maschinen transportiert, die zur Ausführung der Dienst- und Werkleistungen notwendig sind;
 - oder wenn das Fahrzeug handwerklich gefertigte Güter transportiert, die im eigenen Handwerksbetrieb hergestellt, weiterverarbeitet oder repariert werden.
- Die Liste aller Berufe, die die Voraussetzungen für die HandwerkerAusnahme erfüllen, findet sich auf der Website des BALM.
- Bei Mautkontrollen ist nachzuweisen, dass die Fahrt die Voraussetzungen für die HandwerkerAusnahme erfüllt; Handwerksfahrzeuge können aber auch bei Toll Collect gemeldet werden, um eine Ausleitung bei Kontrollen zu vermeiden.

Kein Gestaltungswille zu erkennen

Deutliche Kritik der Oberleitungs-Befürworter an der Bundespolitik – keine Fortführung der drei Lkw-Testversuche in Aussicht



Die Beteiligten feiern den Erfolg der Tests und sind zugleich hochgradig frustriert: Nach Millioneninvestitionen scheint die Politik das Interesse am Oberleitungs-Lkw verloren zu haben. So jedenfalls der Tenor bei einer Pressekonferenz, zu der die Verantwortlichen des 2017 gestarteten Feldversuchs eHighway Schleswig-Holstein geladen hatten.

Die Verantwortlichen appellierten an die Bundespolitik, den deutschen Lkw-Oberleitungsprojekten „nicht voreilig den Stecker zu ziehen“, sagte Projektleiter Jan Bachmann vom zuständigen Forschungs- und Entwicklungszentrum der Fachhochschule Kiel, das die Begleitforschung trägt.

Lösung mit hoher Energieeffizienz

Laut Bachmann funktionieren die Oberleitungs-Projekte inzwischen gut, sind ausreichend getestet und stellen damit eine gangbare und verfügbare Lösung für die Dekarbonisierung des Güterverkehrs dar. Vorteile seien neben der sehr hohen Energieeffizienz und einem hohen Technologiereifegrad der geringer Platzbedarf im Vergleich zum stationären Laden. Es gebe keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr und keine Überspannung des öffentlichen Stromnetzes. „Bei einer Strecke mit einem Oberleitungsanteil von 40 bis 50 Prozent kann die Strecke komplett elektrisch gefahren werden, ohne dass irgendwo noch geladen werden muss. Wir brauchen also nur Oberleitungsinseln, um das System zum Fliegen zu kriegen“, sagte der Forscher.

Wenn der verwendete Strommix zu 100 Prozent grün sei, sei auch der Oberleitungs-Lkw wie der BEV-Lkw klimaneutral. „Warum werden E-Fuels und HVO gehypt, wenn der Wirkungsgrad im Vergleich zum O-Lkw so niedrig ist? Auch Wasserstoff ist in der Hinsicht auf die Primärenergie eher ein Nischenthema“.

SERIENREIFE FAHRZEUGTECHNIK

Stefan Ziegert, Driving the Shift, Director bei Scania Deutschland/Österreich, ist seit den ersten Anfängen der Feldversuche mit Oberleitungs-Lkw vor fünf Jahren mit dabei. Fahrzeughersteller Scania liefert in allen drei Testprojekten die mit Pantografen ausgestattete Fahrzeuge. Angefangen mit Diesel-Hybrid-Fahrzeugen bei Elisa in Hessen, über drei Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge, die erstmals in Schleswig-Holstein eingesetzt wurden. Über die vergangenen Jahre wurden die Fahrzeuge dann von weiteren Generationen von Plug-in-Hybriden abgelöst. Die aktuelle Fahrzeuggeneration, die jetzt schon eigentlich Serienstandard habe, ist laut Ziegert noch bei ELISA im Einsatz. Währenddessen kamen in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg zuletzt die ersten rein batterieelektrischen Fahrzeuge mit Stromabnehmer, genannt Brunhilde und Berta, zum Einsatz – die letzten der speziell für den Feldversuch umgebauten Fahrzeuge

„Die Fahrzeugtechnologie und auch die Batteriezellentechnologie haben sich weiterentwickelt. Obwohl die eingesetzten Fahrzeuge aufgrund der Nutzung eigentlich Prototypen sind, fahren sich die Autos wie Serienfahrzeuge. Bereits aus den ersten Lieferungen konnten unsere Entwickler sehr viele Erfahrungen mitnehmen, die in die nachfolgende Generationen eingeflossen sind“, sagt Ziegert.

Ideal sei für diese Entwicklungsgeschichte vor allem der Testbetrieb in Hessen gewesen, weil dort nach der Erweiterung insgesamt 17 Kilometer Teststrecke zur Verfügung stehen – im Vergleich zu zweimal fünf Kilometer beim FESH-Versuch und die zweimal 3,6 Kilometer Teststrecke auf der Bundesstraße im Murgtal, die zudem noch durch eine Ampelanlage getrennt wird.

Ziegert ist von den Erkenntnissen überzeugt: „Bei Elisa haben wir den Energieverbrauch auf der Teststrecke im Vergleich von Diesel zu Diesel-Hybrid mit Pantografen um 25 Prozent senken können, bei Einsatz der Plug-in-Hybride sogar um 45 Prozent“.

Der Oberleitungs-Lkw biete allein vom Wirkungsgrad her die beste Technologie, sagt

Ziegert, und auch das dynamische Laden über die Oberleitung biete etwa im Vergleich zum stationären Laden sehr viele Vorteile. „Insbesondere da der Raum dafür schon da ist. Für ein geplantes bundesweites Lkw-Ladennetz mit 300 Stationen muss erst einmal der Platz gefunden werden, schon allein dafür braucht es – neben der Frage der Energieversorgung vor Ort – erhebliche Investitionen. Die Oberleitung auf bestimmten Strecken käme im Vergleich zum flächendeckenden stationären Laden auf ein Zehntel der Investitionskosten“.



Überzeugt vom Potenzial der Oberleitungstechnologie: Stefan Ziegert, Driving the Shift Director bei Scania Deutschland/Österreich.

Der Fahrzeugexperte bedauert, dass der Bund und das BMDV sich zu keinem politischen Signal zugunsten der Oberleitungstechnik durchringen können. Aus dem Innovationscluster für klimafreundliche Lkw-Antriebstechnologien sei allein das Förderprojekt Hochleistungsladen im Lkw-Fernverkehr (HoLa) auf der A2 umgesetzt, sagt Ziegert. „Wir hatten schon 2021 deutlich darauf hingewiesen, dass Europa auf die Testversuche in Deutschland schaut“, erinnert sich Ziegert. Die Niederlande planen bereits bis zu 100 Kilometer den Echtbetrieb, zu dem Scania die Fahrzeuge liefern könnte. „Anders als von fünf Jahren sind die Pantografen aber keine Einzelfertigung mehr, sondern können im Rahmen unseres Konsortiums mit Continental und Thyssen-Krupp im Industriemaßstab hergestellt werden. Die Technik ist – wie die Fahrzeuge – also serienreif“.

Seit 2019 laufen die wissenschaftlich begleiteten Feldversuche im Speditionsbetrieb auf deutschen Autobahnen – neben dem Feldversuch eHighway Schleswig-Holstein (FESH) auch die Projekte eWayBW in Baden-Württemberg und Elisa in Hessen. Ohne Signal vom Bund werden die Tests 2024 beendet und die Teststrecken zurückgebaut.

Klimaziele in Schleswig-Holstein

„Bei allem Verständnis für die angespannte Haushaltslage wäre es fatal, das Projekt Ende des Jahres mit Auslaufen der Förderung versanden zu lassen, bevor man überhaupt die Ergebnisse bewerten konnte“, sagte Schleswig-Holsteins Verkehrs-Staatssekretär Tobias von der Heide zum eHighway.

Für Schleswig-Holstein wäre eine Fortsetzung positiv: Seit 2021 ist das novellierte Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (EWKG) in Kraft, das dem Bundesland helfen soll, ein klimaneutrales Industrieland zu werden. „Dazu braucht es alle Technologien“, sagte von der Heide – und eben auch den Oberleitungs-Lkw.

Stellvertretend für das Projekt in Baden-Württemberg hatte Marcel Zembrot, Referatsleiter im Ministerium für Baden-Württemberg, das Wort. Die Testbedingungen sind hier ein bisschen komplexer, befindet sich die Teststrecke doch auf einer Bundesstraße. „Nach anfänglichen Kinderkrankheiten, die aber im frühen Entwicklungsstadium normal sind, haben wir seit sechs Monaten einen stabilen Betrieb und sehr positive Rückmeldungen“. Die Fahrzeuge seien 24/7 in Sachen Papierlogistik unterwegs, und das mit einer Nutzlast von mehr als 25 Tonnen.

Technologievergleich im Südwesten

Zum Konzept in Baden-Württemberg gehört auch ein Technologievergleich mit anderen Antrieben, der laut Zembrot jetzt langsam anlaufe. Der Verzug sei zum einen darauf zurückzuführen, dass Iveco kein Wasserstofffahrzeug für die Vergleichsfahrten zur Verfügung stellen konnte, und auch bei Daimler Truck wurde um drei weitere Monate gebeten, um einen BEV-Lkw zu stellen. Die baden-württembergische Landesregierung so Zembrot, sei überzeugt, dass alle Technologien gebraucht werden: „Wir wollen daher herausfinden, wo die Stärken sind und wo sich besonders sinnvolle Anwendungsfälle ergeben“.

Dabei hatte die Politik schon entsprechende Hoffnungen gemacht für mehr Oberleitungsstrecken gemacht: 2021 hatte der damalige Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) das Innovationscluster für klimafreundliche Lkw-Antriebstechnologien vorgestellt, dass die Erprobung verschiedener Arten von Tanken und Beladen der alternativen Antriebstechnologien vorsah. Konkret auf einem „Highway Bayern“ entlang der A 9 von München über Ingolstadt nach Nürnberg und im Rahmen des geplanten Lkw-Innovationskorridors Rhein-Main/Rhein-Neckar mit der Erprobung von Batterie-, Brennstoffzellen- und Hybrid-Lkw – inklusive Ausbau der Oberleitungsinfrastruktur vom Frankfurter Kreuz über die A 9 bis Darmstadt und weiter über die A 67 oder die A 5 bis zur Landesgrenze mit Baden-Württemberg. Die Projekte waren Teil des Klima- und Transformationsfonds (KTF), den der Bund aufgrund der fehlenden Haushaltsmittel massiv einkürzen musste.

Im Rahmen einer Projektskizze, die dem BMDV 2022 vorgelegt wurde, hatten sich laut Bachmann auch „100 Schwergewichte aus der Industrie“ zu Investitionen erklärt. Im April sei jetzt die Absage zu dem Projekt gekommen. „Es fehlt beim Bund der Gestaltungswille, insbesondere beim Straßengüterverkehr“, sagt Bachmann. „Bis heute hat sich das Bundesverkehrsministerium vor Ort weder in Schleswig-Holstein noch in Hessen oder Baden-Württemberg über die Erkenntnisse aus den Projekten informiert“, kritisiert der Projektleiter.

Planungssicherheit für Investitionen

„Wir brauchen den Rückhalt der Politik und Planungssicherheit, insbesondere in Bezug auf die Investitionen“, sagte Dennis Willers, Fuhrparkleiter der Spedition Dode, die aktuell mit fünf Fahrzeugen am Projekt in Schleswig-Holstein beteiligt ist. Abgesehen von Kinderkrankheiten bei den Fahrzeugen der ersten Generation laufe das Projekt mit den Oberleitungs-Lkw sehr positiv. Die Fahrzeuge laufen im Pendelverkehr mit 26 Tonnen beladen zwischen Reinfeld und dem Hafen Lübeck. „Die Fahrer fahren die Fahrzeuge sehr gerne. Nicht zuletzt aufgrund des langen Radstands laufen die Fahrzeuge sehr ruhig, und die Kraft des E-Motors kommt auch an“.

Ausland ist an Technik interessiert

Laut den Beteiligten müssen endlich Entscheidungen getroffen werden – auch vor dem Hintergrund, dass Länder wie die Niederlande und China ihrerseits das Thema Oberleitungs-Lkw angehen. So planen etwa die Niederlande einen 100 Kilometer langen Oberleitungs-Korridor, und China bemühe sich bereits um internationale Normungsmandate. „Der nächste Schritt vom Feldversuch hin zu einem großen Pilotprojekt, in dem die Oberleitung sich im direkten Vergleich zu den wenigen sinnvollen Alternativen beweisen kann, ist fällig“, sagte Bachmann – daher müsse das Verkehrsministerium der Autobahn GmbH entsprechend jetzt grünes Licht geben, sich mit dem Thema weiter zu befassen.

Auf Anfrage von trans aktuell teilt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit, dass man sich mit Blick auf die begrenzten Haushaltsmittel schwerpunktmäßig auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge konzentrieren wolle. Zudem liege die Verantwortung für die drei Projekte als Nachfolge des Bundesumweltministeriums beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) – das wiederum verweist auf das Verkehrsministerium. Ohne Zuständigkeit ist eine Zukunft für die Projekte unwahrscheinlich.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Scania

eWayBW ohne Brennstoffzelle

WHITEPAPER ZUR OBERLEITUNG

- In einem Whitepaper kommen die Technische Universität Dresden, Professor für elektrische Bahnen, und das Forschungs- und Entwicklungszentrum Zentrum der FH Kiel zu dem Urteil, dass im Vergleich der Antriebstechnologien die Oberleitung das größte ökologische und auch ökonomische Potenzial aufzeige:
- Oberleitungen seien nicht proprietär, seien international verbreitet und standardisiert. Zudem bestünden diversifizierte Lieferketten.
- Durch Kombination des Oberleitungssystems mit dem stationären Laden sei die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs besonders effektiv, schon heute umsetzbar und schnell skalierbar.
- Zudem gelte die Oberleitung als Innovationstreiber für das autonome Fahren, welches die Transportkosten in Zukunft signifikant senken werde.

Alle lieben Elisa



STARTSEITE

Viele Baustellen auf der Schiene

Operator Kombiverkehr erlebt deutlichen Sendungsrückgang – Herausforderungen wegen Kostensteigerungen und Beihilfeverfahren gegen Deutschland



Die Bekanntgabe der Geschäftszahlen 2023 durch Kombiverkehr war alles andere als ein Freudenfest. 815.467 Lkw-Sendungen beziehungsweise 1,63 Millionen TEU sind von der Straße auf die Schiene verlagert worden, die Verkehre gingen gegenüber dem Vorjahr um 15,9 Prozent zurück. Dem Segment Kombiniertes Verkehren machen aktuell viele Faktoren zu schaffen.

Positiv: Trotz zurückgehender Mengen wurden keine Verkehre gestrichen, über eine intelligente Netzwerksteuerung blieb das Zugprogramm von Kürzungen unbenommen und die Verkehre konnten flexibel gesteuert werden – künftig soll das durch den Einsatz von KI die Verteilung freier Kapazität noch besser laufen.

Minus wegen Produktionsrückgang

Als Gründe für den Rückgang nennen die beiden Geschäftsführer Armin Riedl und Heiko Krebs die schwächelnde Wirtschaft mit starken Produktionsrückgängen, etwa aufgrund des Themas Energie. Einen noch nie dagewesenen, branchenübergreifenden „Industrieschock“ habe er erlebt, sagte Riedl bei einer Pressekonferenz im Rahmen der Kombiverkehr-Gesellschafterversammlung. Eklatant sei die Lage insbesondere in der chemischen Industrie gewesen. Was sich auf die Sendungsentwicklung aber auch ausgewirkt habe, sei die weiter schlechte Leistungsqualität der Bahnen, mehrheitlich verursacht durch Baumaßnahmen im deutschen Streckennetz. Damit sei fast jeder zweite Zug verspätet, was die Speditoren durch einen zusätzlichen Einsatz von Fahrzeugen und Personal wettzumachen versuchen – und die Mehrkosten dafür übernehmen.

War der Markt schon 2023 herausfordernd, so nehmen die Herausforderungen mittelfristig nicht ab. Die angekündigte Verteuerung der Trassenpreise um 16,2 Prozent und die wegfallende Trassenpreisförderung durch den Bund sind laut Riedl ein wirtschaftliches Problem vor allem der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für den Kombinierten Verkehr belastend sei aber die „Begleitmusik drumherum“, die auch deutlich teurer werde. Dazu zählen beispielsweise Abstellkosten, Stornierungskosten sowie mehr Umwegfahrten, die Lokomotivstunden und Personal kosten würden.

Auch die Tatsache, dass sich der Bund im Rahmen der geplanten Korridorsanierungen, anders als für den Personenfernverkehr, im Güterverkehr gegen eine Kompensation der Mehrbelastungen ausgesprochen habe, bereitet den Beteiligten des KV demnach Kopfzerbrechen. „Die Sanierung der Hochleistungskorridore bringt Umwege von 200 bis zu 400 Kilometern mit sich – das können nicht allein die Nutzer zahlen, da muss der Bund aktiv werden“, sagte Riedl.



„Einen solchen branchenübergreifenden Industrieschock habe ich noch nie erlebt“

ARMIN RIEDL,
GESCHÄFTSFÜHRER
KOMBIVERKEHR, ZUM
SENDUNGSRÜCKGANG



EXPERT ON THE ROAD



DIE BESTEN TRANSPORTLÖSUNGEN FÜR DEUTSCHLAND

www.wielton.de

Anzeige

Die beiden Geschäftsführer verlangen auch im Hinblick auf das Erreichen der Klima- und der Verlagerungsziele von der Straße zum Intermodalverkehr ein stärkeres Engagement des Bundes. „Keine Subventionen, sondern verlässliche Rahmenbedingungen“, sagte Riedl.

Ein großes Thema für Kombiverkehr und seine Kommanditisten ist auch das laufende Verfahren der EU-Kommission gegen Deutschland wegen unerlaubter Beihilfe für DB Cargo – der Ausgang ist noch offen. Aus den Konsequenzen des Beihilfeverfahrens gegen das französische Eisenbahnunternehmen Fret SNCF will Kombiverkehr Lehren ziehen. Deswegen haben die Verantwortlichen die Zug-Produktion für das 2025 vorsichtshalber anders aufgestellt. „Würde es zu einem Ausfall von Verkehren wie im Fall SNCF kommen, wären wir davon wirtschaftlich erheblich betroffen“, sagt Riedl.

Mehr Traction außerhalb der DB

Deswegen sollen die beiden Eisenbahn-Gesellschaften Lokomotion und KombirailEurope, die zum Kombiverkehr-Portfolio gehören, ein deutlich größeres Traktionsvolumen übernehmen. „Für 70 Prozent der Verkehre haben wir Stand heute eine Lösung. Es gibt Fahrpläne, Einheiten und Personal“, sagt Heiko Krebs. Darin enthalten seien auch weitere Leistungen von DB Cargo, aber eben auch in stärkerem Maße von Lokomotion und KombirailEurope sowie auch von anderen Anbietern.

Für die weiteren 30 Prozent, die rund 200.000 bis 300.000 Sendungen ausmachen, werde nach Lösungen gesucht – es gebe zwar Anbieter, aber mit noch nicht marktfähigen Preisen. „Auch hier suchen wir noch das Gespräch für eine zeitlich begrenzte Risikoübernahme durch den Bund“.

Statement von DB Cargo

Ein Sprecher von DB Cargo nimmt zu den angekündigten Preissteigerungen durch die DB-Tochter InfraGo und der Reaktion von Kombiverkehr auf die Beihilfeuntersuchung wie folgt Stellung: „Derzeit laufen die Abstimmungen zur Transformation der DB Cargo mit internen und externen Beteiligten. Ziel ist die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Das bedeutet: Die DB Cargo wird weiterhin Leistungen im Kombinierten Verkehren zu markt- und wettbewerbsfähigen Bedingungen anbieten. Von den Einschätzungen der Geschäftsführung der Kombiverkehr distanzieren wir uns ausdrücklich, die Kombiverkehr nimmt nicht an den Verhandlungen der EU-Kommission mit der Bundesregierung teil. Das Beihilfeverfahren der Europäischen Kommission zur DB Cargo ist weiter anhängig. Es liegt noch keine abschließende Entscheidung vor. DB Cargo ist nicht Verfahrenspartei – es handelt sich um ein Verfahren zwischen Kommission und Bund.“

Schockemöhle weiter pro KV

Schon viele Jahre Kommanditist ist das Unternehmen Paul Schockemöhle Logistics aus dem niedersächsischen Mühlen, das nach eigenen Angaben vornehmlich im innerdeutschen Straßenverkehr (FTL und LTL) tätig ist. „Und dennoch haben wir immer wieder versucht, Transporte auch auf relativ kurzen innerdeutschen Strecken auf die Schiene zu verlagern“, sagt Geschäftsführer Ralph Borgmann gegenüber trans aktuell. Etwa auf der Relation Osnabrück–Ludwigshafen; aber weil Marktpreis sowie die Laufzeitanforderungen nicht zu den „echten“ Gegebenheiten passte, wurde die Relation wieder eingestellt.

„Die aktuellen Herausforderungen im Transportmarkt in Bezug auf Mauterhöhung, Kraftfahrermangel, geforderte CO₂-Reduktion und des allgemein steigenden Umweltbewusstseins führen aus unserer Sicht dazu, dass sich die Märkte nun wieder zugunsten der Schiene entwickeln müssten“, sagt Borgmann. Die Schockemöhle-Gruppe habe daher ganz aktuell in 20 zusätzliche KV-fähige Bahntrailer investiert, die ab September für Kunden aus der Chemie-, Papier- und FMCG-Industrie auf den Relationen Dörpen-Ludwigshafen-Münchlingen sowie Ludwigshafen-Hamburg und perspektivisch auf der Relation Lehrte-München eingesetzt werden.

Befragt zu den größten Herausforderungen, nennt Borgmann im nationalen Markt den Kosten- und Termindruck. Auch die Zuverlässigkeit zu abgegebenen Leadtimes seien von hoher Bedeutung. „Allgemeine Herausforderung für die Schiene ist – genau wie bei der Straße – sicherlich die Infrastruktur. Stichwort Korridorsanierung“, sagt der Transportprofi.

Notwendig sei, dass man gegenüber Verladern klarstelle, dass Vorteile des KV auch gegenüber sich ergebenden Nachteilen im Bezug auf Laufzeit und Kosten überwiegen. Schockemöhle jedenfalls stoße bei der Vertriebsaufbereitung zum Thema Kombiniertes Verkehren auf offene Ohren bei den Kunden, zumal das Unternehmen den Vor- und Nachlauf aktuell auch mit Elektro- und Bio-LNG Fahrzeugen anbiete.

„Jedoch sobald das Thema Kosten auf den Tisch kommt, geraten die Verhandlungen ins Stocken. Je größer der Kunde, desto eher ist er bereit, für KV einen höheren Preis zu zahlen. Kleine und mittelständische Unternehmen tun sich da deutlich schwerer – was ich durchaus nachvollziehen kann“, sagt Borgmann. Die Frachtraten im Spotmarkt seien aktuell viel zu günstig und in den meisten Fällen nicht kostendeckend. Hier drohe eine Insolvenzelle und damit einhergehend eine weitere Frachtraumreduzierung. „Auch aus diesem Grund brauchen wir den Kombinierten Verkehr“. Paul Schockemöhle Logistics werden das Thema KV verstärkt fokussieren, im Bewusstsein, dass dies ein Marathon und kein Sprint ist. Was es aber brauche, seien wettbewerbsfähige Preise auf der Schiene.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Kombiverkehr



„Für 70 Prozent der Verkehre haben wir Stand heute eine Lösung, es gibt Fahrpläne, Einheiten und Personal“

HEIKO KREBS,
GESCHÄFTSFÜHRER
KOMBIVERKEHR, ZU DEN
ALTERNATIVPLÄNEN
ZU DB CARGO

DIE ZAHLEN

- 815.467 Lkw-Sendungen (eine Sendung entspricht der Kapazität eines Lastzugs) beziehungsweise 1,63 Millionen TEU hat Kombiverkehr 2023 transportiert, 15,9 Prozent weniger als 2022.
- Innerhalb der beiden Geschäftsbereiche nationaler und internationaler Verkehre betrug das Sendungsvolumen 186.856 Lkw-Sendungen (minus 10,1 Prozent) beziehungsweise 628.611 Lkw-Sendungen (minus 17,5 Prozent).
- Der Umsatz für das Geschäftsjahr 2023 belief sich auf 435,2 Millionen Euro, 27,5 Millionen Euro weniger als im Vorjahr. Nach Abzug sämtlicher Steuern wurde im Geschäftsjahr 2023 ein Jahresfehlbetrag von 332.000 Euro erwirtschaftet.
- Die Qualität der Transportleistung verbesserte sich leicht von 47 auf 49 Prozent. Aktuell ist aber fast jeder zweite Zug verspätet.
- Der Ausblick 2024: Die Verantwortlichen sind überzeugt, dass 2024 wieder schwarze Zahlen erreicht werden. Bereits im März und April habe sich eine Belebung des Marktes gezeigt. Und auch wenn die Mengen aktuell noch stagnieren, wird eine Steigerung im Jahresverlauf erwartet.

 **STARTSEITE**

Mit KI auf der Winner-Seite

Hohes Interesse an trans aktuell-Symposium zu den Potenzialen von Künstlicher Intelligenz (KI) in der Logistik – reichlich Best Practice mit Blick hinter die Kulissen der Winner Spedition in Iserlohn



Keine Angst vor der KI! Bei allen berechtigten Sorgen vor möglichen negativen Begleiterscheinungen beim Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) überwiegen klar die Vorteile. Konkrete Einsatzfelder gibt es auch in der Logistik. Wer die Chancen erkennt und sie gezielt nutzt, profitiert von einer höheren Effizienz seiner Prozesse, weniger Fehlern und entlastet die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie bekommen den Kopf frei, um sich um kreativere Aufgaben zu kümmern. Und auch wenn es immer heißt „think big“ oder „groß denken“, so ist es nicht zielführend, gleich die ganz große Lösung umsetzen zu wollen. Lieber erst mal kleine Schritte machen, um Erfahrungen zu sammeln, so lautete Ende Juni eine der Erkenntnisse beim trans aktuell-Symposium zum Einsatz von KI in der Logistik in den Räumen der Winner Spedition in Iserlohn.

Wettbewerbsvorteile durch KI

Man verbindet das Unternehmen mit Stahl und Langgut. Und ganz bestimmt verbindet man es auch mit dem Kombinierten Verkehr – war Geschäftsführerin Gudrun Winner-Athens doch langjährige Vorsitzende des Verwaltungsrats beim Intermodal-Spezialisten Kombiverkehr aus Frankfurt. „Doch wir wollten für das Symposium gerne ein anderes innovatives Thema wählen“, sagte die Unternehmerin. Sie sei neugierig darauf zu erfahren, wie sich eine Geschäftsidee, die ihr Großvater mit seinen Söhnen hatte, weiterentwickeln kann. Die Kostenführerschaft sei immer ein zentrales Thema gewesen, die Nachhaltigkeit gewinne an Bedeutung – und nun auch die Digitalisierung. Es stelle sich die Frage, wie Unternehmen mit weniger Mitarbeitern auf einem schwierigen Arbeitsmarkt ihre Prozesse automatisieren und digitalisieren könnten – auch mit dem Einsatz von KI – und dadurch Wettbewerbsvorteile erzielen könnten. Unternehmerin Winner-Athens geht davon aus, dass die KI mit Blick auf den Fachkräftemangel einige personelle Probleme lösen und die Beschäftigten entlasten kann. „Das ist unsere Hoffnung, und das ist ein wichtiger Punkt für die Zukunft.“

Um diese Potenziale zu nutzen, müsse man seine Belegschaft aber mitnehmen, rät Winner-Athens. „Wir müssen die Menschen davon überzeugen, dass KI ein Hilfestoool ist, das ihnen nicht schadet, sondern sie unterstützt.“ Denn auch bei jungen Menschen, die mit vielen Digitalthemen vielleicht vertrauter sind, spüre sie eine gewisse Abwehrhaltung – wahrscheinlich, weil sie die Hintergründe und Potenziale von KI noch zu wenig kennen.



Zeigten die Potenziale der KI in der Logistik auf (v. li.):
Gastgeberin Gudrun Winner-Athens, Prof. Dr. Christian Gawron von der Fachhochschule Südwestfalen, Martin Friedrich vom Fraunhofer-Institut IML und Lukas Lanz vom AI Village.



Vortrag on the go:
Florian Modrich von
ZF Group/Transics Deutschland.

„Es gibt Punkte, bei denen man schon in Besorgnis geraten kann“, bestätigte Prof. Dr. Christian Gawron aus dem Fachbereich Informatik und Naturwissenschaften an der Fachhochschule Südwestfalen in Iserlohn. Denn die KI werde Folgen für zahlreiche Berufsfelder haben – seien es Künstler, Ärzte, Rechtsanwälte oder auch Professoren wie er. „Dass wir arbeitslos werden, glaube ich jedoch nicht, denn wir haben einen Fachkräftemangel.“ Die Chance liege darin, sich auf andere Dinge zu konzentrieren, wertschöpfende und kreative Aufgaben, bei denen der KI Grenzen gesetzt sind. Und manche Berufsfelder werden nach Gawrons Überzeugung auch recht analog bleiben. „Die KI kann uns beim Aufsetzen eines Schriftsatzes oder Vertrags helfen, sie wird uns aber keine Wärmepumpe einbauen.“

Entscheidungen vereinfachen

Anhand zweier Beispiele von möglichen Kunden der Logistiker – aus den Bereichen Kunststoffspritzguss und Lampenproduktion – zeigte der Wissenschaftler, wie KI helfen kann, Fertigungsfehler zu vermeiden beziehungsweise das richtige Preismodell zu ermitteln. Sinnvoll eingesetzt, kann die KI nach Überzeugung Gawrons also dabei helfen, Unternehmen wettbewerbsfähiger zu machen. Standardaufgaben werden automatisiert und Entscheidungen vereinfacht, weil die KI den Chefs mehr Daten zur Entscheidungsfindung an die Hand gibt. Unternehmen können dank diverser Text-Tools die Ansprache von Kunden individualisieren und Arbeitsprozesse mithilfe virtueller Assistenten vereinfachen. Auch Wissenschaftler Gawron rät wie Logistikerunternehmerin Winner-Athens dringend, die Belegschaft mitzunehmen. „Schulen Sie Ihre Mitarbeiter“, empfahl der Referent. „Wer Angst vor der KI hat, wird sie nicht sinnvoll einsetzen.“



Offenes Haus für die trans aktuell-Veranstaltung: Gastgeber des Symposiums war die Winner Spedition in Iserlohn.

Martin Friedrich, Senior Scientist und KI-Trainer beim Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) aus Dortmund, trat dem Mythos entgegen, dass KI nur etwas für Konzerne ist. Die Big Player sind es zwar, die durch Megainvestitionen von sich reden machen. Doch durch Software as a Service, also Cloud basierte Modelle, sei KI für Unternehmen jeder Größe zugänglich, betonte Friedrich. „Hier tun sich ganz neue Marktchancen auf.“

Hilfe durch optische Texterkennung

Eine konkrete Hilfestellung für Speditionen ist die optische Texterkennung (OCR). Sie kann Dinge digitalisieren und mithilfe von KI treffsicher zuordnen. So braucht es keinen Menschen mehr, der die unterschiedlichen Dokumente wie Bestellscheine, Lieferscheine oder Rechnung richtig und richtig ins IT-System eingeben muss – das kann der digitale Mitarbeiter übernehmen. Der Mensch muss das Ganze jedoch weiterhin überwachen. Weitere Anwendungen werden in der Logistik sieht KI-Trainer Friedrich bei Chatbots zur Kommunikation mit den Kunden oder auch beim Ladungsträgertausch mithilfe von Apps.

Die Logistikbranche ist laut dem Fraunhofer-Experten für KI-Anwendungen geradezu prädestiniert, weil sie über sehr viele Daten verfüge – und es nun Touren- oder Lagerinformationen sind. Ob es entstehen jeden Tag unzählige neue Daten. Friedrichs Prognose: Bis 2025 werden wir jeden Tag 463 Exabyte an Daten produzieren – ein gewaltiges Potenzial für KI-Anwendungen. „Heben Sie Ihren Datenschatz“, sagte der Fraunhofer-Experte an die Adresse der versammelten Symposiumsteilnehmer. Seine Empfehlung: „Beginnen Sie mit kleinen Projekten und holen Sie sich Unterstützung!“

KMU bei den ersten Schritten helfen

Unterstützung bietet auch das ebenfalls in Nordrhein-Westfalen angesiedelte KI Village in Hürth. Es versteht sich als Innovationscampus für KI, das interessierte Akteure fördert und vernetzt. „Wir haben uns auf die Fahnen geschrieben, die KI in die Wirtschaft zu tragen und kleine und mittelständische Unternehmen auf den ersten Schritten dorthin zu unterstützen“, erläuterte Projektmanager Lukas Lanz. Hinter dem KI Village stehen mehrere namhafte Partner – darunter die Stadt Hürth oder die Kompetenzplattform KI der Landesregierung in NRW. Mit von der Partie sind auch Fraunhofer, der KI Bundesverband und die Rheinische Hochschule Köln.

Das KI Village begleitet und beim Strukturwandel – und ist selbst ein Beispiel für gelungenen Strukturwandel. Auf seinem Gelände war vorher der TV-Sender RTL behindert und produzierte dort Talkshows. Nun sind dort keine Entertainer mehr, sondern KI-Experten, die weniger auf die Quote schielen, sondern auf Wissenstransfer aus sind. „Wir möchten die Leute an die Hand nehmen und Ängste abbauen“, erklärte Lanz – ob es nun Bürger, Hochschulen oder mittelständische Unternehmen sind, die wissen möchten, wie sie den Sprung in die digitale Zukunft erfolgreich gestalten können.

KI-Unterstützung im Fuhrpark

Längst mit ihrer dorthin angesetzt hat die ZF Group mit ihrer neuen Flotten-Orchestrierungsplattform Scalar. Die auf der IAA Transportation vor zwei Jahren vorgestellte Plattform hilft Flottenbetreibern mit Echtzeitdaten unter anderem bei Planung, Routing und Betrieb ihrer Fuhrparks. Sie greift auf die Daten von eingebauten Boxen, der Sensorik und Schnittstellen zurück und bietet Disponenten oder Fuhrparkleitern damit wertvolle Informationen und Entscheidungshilfen – sei es, wie seit dem 7. Juli verpflichtend, zum Thema Reifendruck oder in absehbarer Zeit zum optimierten Einsatz von Elektro-Lkw. Bei der Winner Spedition etwa ist bereits ein schwerer Volvo FH Electric im Einsatz. Scalar hilft dabei, die ideale Route und eine geeignete Ladesäule zu finden und unterstützt dabei, diese zum Beispiel beim Empfänger auch gleich zu buchen, wie Florian Modrich, Country Leader für die DACH-Region bei ZF, auf dem trans aktuell-Symposium erläuterte.

DAS UNTERNEHMEN

- Die Winner Spedition aus Iserlohn im Sauerland beschäftigt an 22 Standorten in Deutschland, Italien, Österreich, Tschechien und Polen rund 550 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Spezialität des Unternehmens sind Transport und Logistik von Langgütern aller Art – ob Stahl, Kupfer oder Kunststoff. Das 1964 von Hugo Winner gegründete Unternehmen wird heute in dritter Generation von Gudrun Winner-Athens und Hugo Winner geführt, die vierte Generation ist ebenfalls schon an Bort.
- Die vier Sparten der Winner Spedition sind europäische Stückgutverkehre, ihr Zentrale in Iserlohn entfernt. Dort durften die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des trans aktuell-Symposiums einen Blick hinter die Kulissen werfen. Der Stahlbau ist in sieben Hallenshifte unterteilt, jeder beherbergt einen Kran mit fünf Tonnen Traglast. Die Leitung liegt bei Sven Groos, Mitglied der Geschäftsleitung bei der Winner Spedition.



Gruppenbild im Veranstaltungszentrum der Winner Spedition (v. li.): Matthias Rathmann (trans aktuell), Michael Würz, Gudrun Winner-Athens, Gregor Athens, Anna Athens, Willi Winner (alle Winner Spedition), Ilona Jüngst (trans aktuell).

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Thomas Küppers



STARTSEITE

Unterstützer und Wegbereiter der Zukunft

trans aktuell-Symposium über KI-Anwendungen in der Praxis – Entlastung bei Routineaufgaben wie Sortieren, Erfassen und Kommissionieren



Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser – diesen Satz hört man oft in Verbindung mit Künstlicher Intelligenz (KI). Laut Raoul Wintjes, Leiter Internationaler Straßen-güterverkehr und Digitalisierung beim Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL), sollen sich Spediteure nichtsdetrotz auf die neuen Technologien einlassen – auch weil etliche Anwendungen für den Spediteur viel Nutzen stiften: als Effizienztreiber, zur Verbesserung der Qualität und für die Umsetzung von Prozessinnovationen oder neuen Geschäftsmodellen. Dafür brauche es, neben Investitionen, IT-Mitarbeitern und technischem und juristischem Verständnis, eben auch Vertrauen.

Durch die KI ersetzt werden oder die Kontrolle abgeben? Allein das Handelsgesetzbuch sehe für Speditionen und Logistikdienstleister eine Menge Funktionen im Auftrag des Verladers vor, die nicht von KI erfüllt werden können, sagte Wintjes. Der Risiken sollte man sich dennoch bewusst sein, deswegen gibt es auch Richtlinien wie den AI- oder den Data Act oder die Datenschutzgrundverordnung.

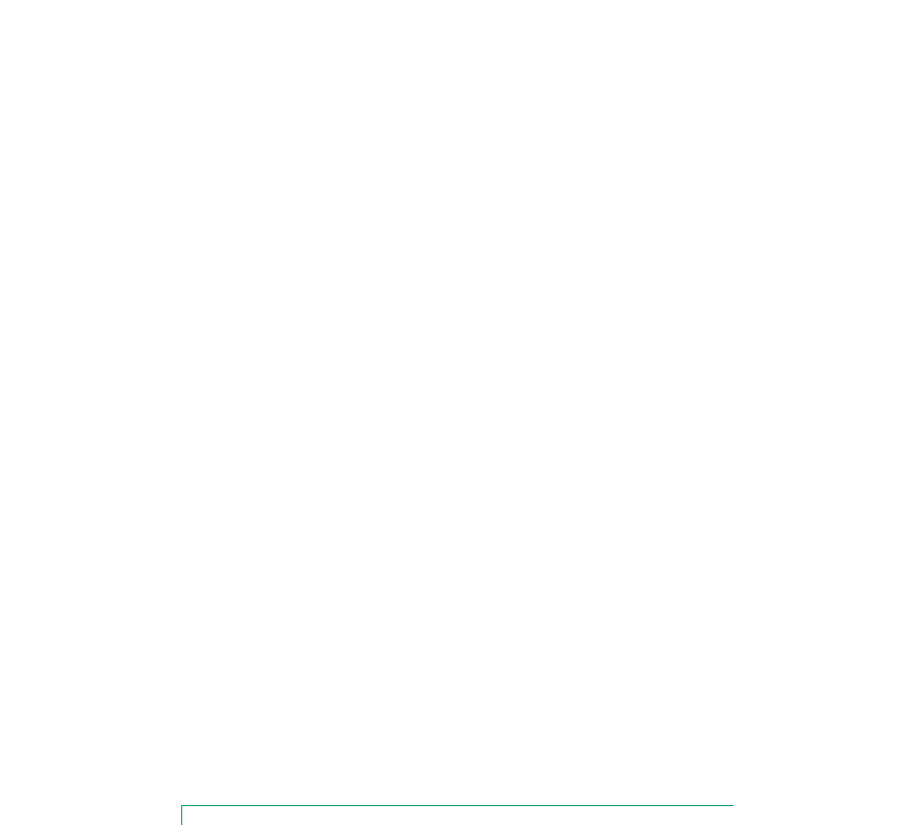
„KI ist gekommen, um zu bleiben“, resümierte der DSLVL-Referent. Wintjes nannte die Stichworte Augment, Assist, Automate (Ergänzung menschlicher Fähigkeiten, Unterstützung, Automatisierung), die aktuell den Schwerpunkt bei vielen KI-Projekten bilden.

Aber es bedarf einer guten Vorbereitung, inklusive der Überlegung der Kosten-Nutzen-Betrachtung und einer richtigen Zielsetzung: „Nur weil man's kann, muss man es nicht machen“, sagte Wintjes. Zum Start der KI-Erfahrungen reiche ein kleines Pilotprojekt, für das man sich das passende Tool und gegebenenfalls einen Partner aussuche. Danach stehen die Skalierung und Optimierung an, inklusive Evaluierung und gegebenenfalls Erweiterung in andere Geschäftsbereiche. Gefolgt von einer kontinuierlichen Weiterentwicklung – so die ideale Roadmap für die ersten Schritte in Richtung KI.

KI bereitet auf hybride Spedition vor

Dann sind laut dem Experten die Unternehmen und die Branche auch „gut vorbereitet auf das, was sich schon am Horizont abzeichnet“. Das sind zum Beispiel autonome Fahrzeuge, die Verbindung von KI und Robotik, Computer Vision, digitale Vernetzung und Vorhersageanalysen. Aber auch die hybride Spedition, in der Maschinen und Menschen ganz selbstverständlich zusammenarbeiten.

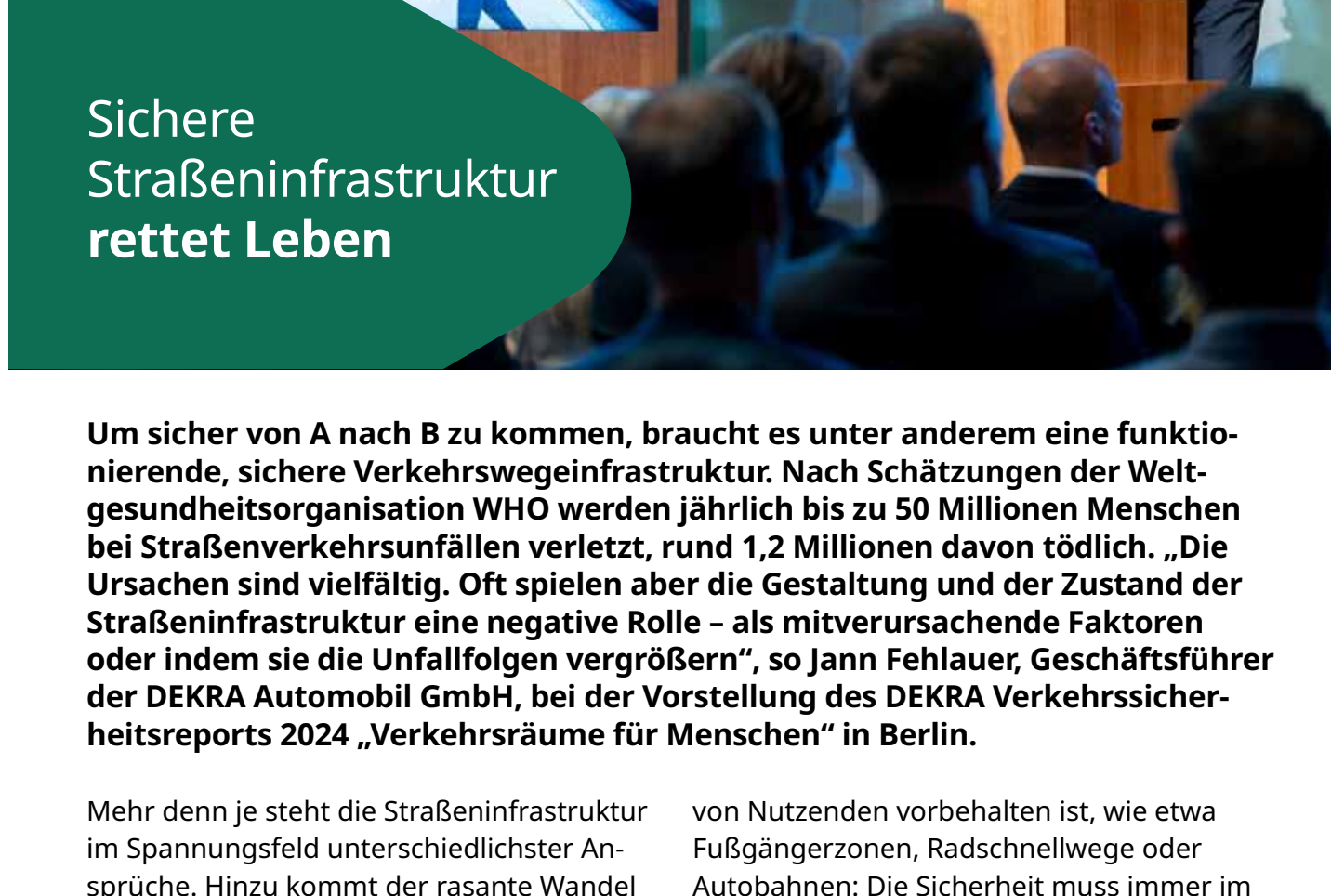
Wie verschiedene Anwendungsfällen in der Praxis aussehen, zeigten die weiteren Vorträge, etwa zur Sortierung von mineralischen Abfällen. „Aus Schutthaufen Gold machen“ – das ist sprichwörtlich mit der KI-basierten Lösung von Optocycle aus dem schwäbischen Tübingen möglich, die Geschäftsführer Max Gerken vorstellte. Im Einsatz ist die Computer Vision-Lösung etwa bei dem Unternehmen Heinrich Föß aus Kirchheim/Teck im Bereich Baustoffrecycling. Das Problem für die Recycler und Entsorger ist laut Gerken immer wieder die Frage, was der voll beladene Lkw geladen hat – sortenreiner Betonabbruch, gemischter mineralischer Bauschutt oder eine noch wildere Mischung mit viel weißer Keramik? „Das Wissen über die Zusammensetzung ist für die Unternehmen wichtig, denn je nach Parameter entsteht die Frage, wie hoch der Annahmepreis ist und wohin das Material zur Weiterverarbeitung geht“, berichtete Gerken – verbunden etwa mit weiteren Anfahrten oder Touren.



Der Blick hinter die Kulissen führte die Teilnehmer in das Langgut-Lager der Winner-Spedition.

95 Prozent

– SO HOCH IST DIE ERFASUNGSSQUOTE VON KI-SYSTEM „KALLE“ BEI DEN EINGEREICHTEN AUFTRÄGEN



Um sicher von A nach B zu kommen, braucht es unter anderem eine funktionierende, sichere Verkehrswegeinfrastruktur. Nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation WHO werden jährlich bis zu 50 Millionen Menschen bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, rund 1,2 Millionen davon tödlich. „Die Ursachen sind vielfältig. Oft spielen aber die Gestaltung und der Zustand der Straßeninfrastruktur eine negative Rolle – als mitverursachende Faktoren oder indem sie die Unfallfolgen vergrößern“, so Jann Fehlauer, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, bei der Vorstellung des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2024 „Verkehrsräume für Menschen“ in Berlin.

Mehr denn je steht die Straßeninfrastruktur im Spannungsfeld unterschiedlichster Ansprüche. Hinzu kommt der rasante Wandel im Mobilitätsverhalten in vielen Teilen der Welt. Weiterentwicklungen in den Bereichen Sensorik, Rechenleistung und Akkukapazität haben neue Mobilitätsformen hervorgerufen und bisherige revolutioniert. Der Wandel vollzieht sich dabei schneller, als Anpassungen der Infrastruktur möglich sind.

„Angesichts dieser komplexen Herausforderungen sind die sorgfältige Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen wichtiger denn je, um Unfälle zu vermeiden oder zumindest ihre Folgen zu minimieren“, so Fehlauer. Die Anforderungen an die Straße sowie den Seitenraum hängen dabei von vielen Parametern ab – etwa vom Zweck der Straße, von der erwarteten Verkehrsstärke und vom Modal Split, also der Nutzung der Straße mit verschiedenen Verkehrsmitteln. „Aber egal, ob Infrastruktur für den Mischverkehr ausgelegt ist, wie Orts- und Landstraßen, oder ob sie bestimmten Gruppen

von Nutzenden vorbehalten ist, wie etwa Fußgängerzonen, Radschnellwege oder Autobahnen: Die Sicherheit muss immer im Fokus stehen“, betonte Fehlauer.

Nach Ansicht von Kristian Schmidt, Europäischer Koordinator für Straßenverkehrssicherheit, spielt die Infrastruktur eine entscheidende Rolle bei den verschiedenen Faktoren, die seitens der EU mit dem „Safe System“-Ansatz angegangen werden. „Die Infrastruktur ist für rund 30 Prozent aller schweren Verkehrsunfälle maßgeblich“, schreibt Schmidt im DEKRA Verkehrssicherheitsreport. Während Straßen mit gutem Instandhaltungszustand das Unfallrisiko senken, würden Fehler verzeihende Straßen den Schweregrad von möglichen Unfällen verringern.

Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2024 „Verkehrsräume für Menschen“ steht online unter www.dekra-roadsafety.com zum Download zur Verfügung.

Im Rahmen der Optocycle-Lösung fährt der Lkw durch ein Durchfahrportal. Kameras erstellen dann ein dreidimensionales Bild der Ladefläche. KI-Algorithmen verarbeiten die Bilddaten und können so eine Materialbewertung vornehmen. Die steht anschließend auch für die Kunden, über eine Web-App oder eine API-Schnittstelle, zur Verfügung.

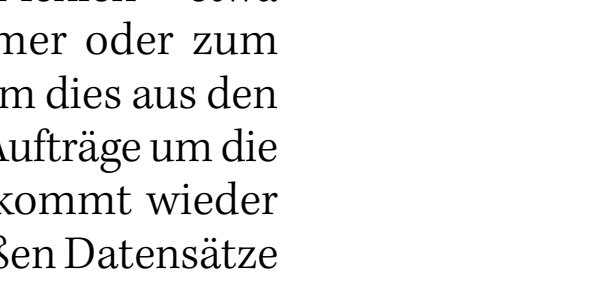
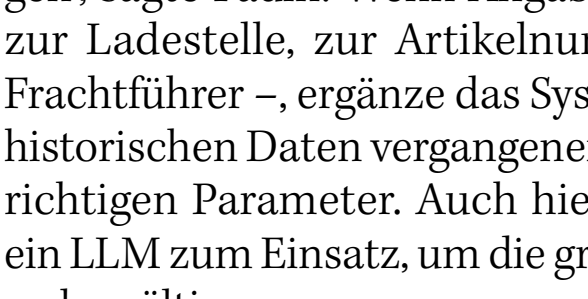
„Der Einsatz von Hardware und Software macht die Ladungen automatisch sichtbar. Über den Einsatz von neuronalen Netzen bieten sich zudem enorme weitere Möglichkeiten, da diese ihre Parameter nutzen und immer weiter lernen“, sagte Gerken. Die Betrachtung und Bewertung ist daher inzwischen nicht nur auf der Waage, sondern auch während des Kippvorgangs vom Lkw oder beim Abladevorgang auf das Förderband des Recyclingunternehmens möglich. Dies gilt nicht nur für mineralische Abfälle, sondern auch für andere Stoffe.

Der Vorteil für Entsorger: Die automatische Betrachtung und Analyse erfolge zu sehr geringen Prozesskosten, die Preisgestaltung richtet sich nach dem, was tatsächlich auf dem Ladungsträger ist. Und die Verwertung wird durch die genaue Bestimmung effektiver.

„Kalle“ erfasst Kundenaufträge

KI hilft aber auch in anderen Bereichen – beispielsweise in der Auftragsfassung. Hier gibt es oft ein Schnittstellenproblem, wie Artem Fadin, Geschäftsführer des Anbieters F-One Future of Work aus Frankfurt, beschrieb: Richtige Schnittstellen gibt es eventuell nur mit Großkunden, ein Großteil der Aufträge kommt weiter per PDF, Excel, als E-Mail-Text oder sogar über Telefonverabredungen an. In der Logistik werden die Aufträge durch Disponenten und Sachbearbeiter etwa über eine Speditionsoftware wie Winsped in das System eingegeben.

Wie hier eine KI-basierte Auftragsfassung durch das Produkt KI-Freelancer unterstützen kann, zeigte Fadin am Beispiel der Sievert Logistik, der Transportdienstleister-Tochter des Baustoffkonzerns Sievert. Das Unternehmen hat deutschlandweit zehn Standorte und disponiert rund 600 Fahrzeuge.



Die Referenten am Nachmittag (von links oben): Max Gerken von Optocycle (digital), Linda Overberg und Artem Fadin von Sievert Logistik; Max Gerken beziehungsweise F-One Future of Work, Dr. Stefan Kreamer von S2 data & algorithms, Raoul Wintjes vom DSLVL (digital) sowie Lars Simora von ABB.

Im Falle von Sievert bekommt die F-One-Lösung, im Unternehmen „Kalle“ genannt, die Aufträge, die nicht über die vorhandenen Schnittstellen ankommen, vom Disponenten übertragen. Erste KI-gestützte Aufgabe ist dann die richtige Kundenzuordnung. Kundendaten werde aus dem neuronalen Gedächtnis ermittelte und über ein visuelles und textliches Format zugeordnet. Der nächste Schritt ist die Datenextraktion. Mittels eines Large Language Model (LLM), einem Deep-Learning-Algorithmus, wird ein strukturierter Datensatz erstellt.

„Eine Herausforderung, denn nicht alle Angaben stehen im Auftrag, etwa bei festen Aufträgen“, sagte Fadin. Wenn Angaben fehlen – etwa zur Ladestelle, zur Artikelnummer oder zum Frachtführer –, ergänze das System dies aus den historischen Daten vergangener Aufträge um die richtigen Parameter. Auch hier kommt wieder ein LLM zum Einsatz, um die großen Datensätze zu bewältigen.

Dann geht es in den Bereich Regeln: Kundennummer, Konditionen, Kommentare, Niederlassungen und Abrechnung. Der letzter Schritt ist die KI-gestützte Erfassung in Winsped. Im Anschluss ergeht an den Disponenten beziehungsweise das Sammelpostfach eine Mail über den angelegten Auftrag.

Linda Overberg, Service Partnerin Projektmanagement Logistik bei Sievert Logistik, berichtete aus Nutzersicht von der Zusammenarbeit mit „Kalle“: „Insbesondere wenn das Kundenauftragsformat nicht sehr komplex ist, ist Kalle so schnell wie ein Mensch, und in wenigen Minuten ist ein Kunde neu aufgeschaltet“, sagte sie. Das System sei einfach zu bedienen, flexible Anpassungen sind möglich. Wenn ein Auftrag nicht erfasst werden kann, gebe „Kalle“ entsprechende Rückmeldung. Schon allein deshalb sollte laut Overberg eine Nachkontrolle nicht entfallen.

KI-Tool entlastet die Mitarbeiter

Die Disposition wird also nicht ersetzt – Overberg und ihr Kollegen nutzen „Kalle“ als unterstützendes und entlastendes Tool. Bei komplexen Aufträgen habe aber immer noch der Mensch die Oberhand, berichtet Overberg, aus diesem Grund übernehme „Kalle“ aktuell nur rund 80 Prozent der Aufträge. Ein weiteres Hemmnis sind Volumengpässe in Stoßzeiten, mit nur drei Maschinen in Arbeit ergeben sich Nachteile bei der tatsächlichen Erfassungszeit.

Der Erkenntnisgewinn für den Kunden Sievert und für den Dienstleister F-One Future of Work ist aber laut den beiden Referenten beachtlich, und führt dazu, dass bereits weitere Ausbaustufen geplant sind. Etwa, die Aufträge auch direkt mit der Vertourung zu verbinden – hauptsächlich Siloaufträge, weil da ein Siloauftrag einer Tour entspreche – sowie die DMS-Ablage. Geplant sind des Weiteren eine schnellere Erfassungszeit durch „Kalle“, Auftragsänderungen und Ablieferhinweise soll „Kalle“ künftig erkennen.



Nachfragen willkommen: Thomas Kogler, Geschäftsführer von Spedition aus dem österreichischen Langkampfen.

Arbeit abnehmen können auch Roboterlösungen – Spezialist dafür ist etwa das Unternehmen ABB aus dem hessischen Friedberg. Lars Simora, Operations Manager der Division Robotics, zeigte, welche KI-gestützten Lösungen es neben der Analyse-Software, Energiemanagement, Customer Chatbot – gibt. Für die Logistik sind Lösungen zur Kommissionierung, für das selbstständige Heben und Navigieren von Paletten (so genannte Autonomous Mobile Robotics, AMR) und autonome Fahrzeuge spannend.

Dabei ist die Entwicklung kein Spaziergang: „Vieles, was für den Menschen kein Problem ist, ist eine technische Herausforderung für den Roboter“, berichtete der Experte – die Handhabung von Teilen etwa müssten Roboter im Unterschied zum Menschen erst lernen, ebenso die Wahrnehmung, also das Erkennen des richtigen Produktes. Bei Fahrzeugen komme es darauf, das Navigieren in dynamischen Räumen zu erlernen. Die KI muss außerdem schnell eine so genannte VSLAM-Karte (Visual Simultaneous Localization and Mapping) erstellen und Objekte für die intelligente Navigation erkennen.

Auch hier werden neuronale Netze genutzt. Die KI-Lösung lernt beispielsweise, die Produkte wie Päckchen, Stücke, Beutel zu unterscheiden und zu orten und sie bringt sich in mehreren Versuchen den besten Greifpunkt bei. Mit einer entsprechend trainierten Roboterlösung sind so laut Simora 1.400 Picks pro Stunde und 99,5 Prozent Trefferquote möglich, wobei der Roboter Einzelteile bis drei Kilogramm picken kann. Flott arbeitet auch ein automatischer Depalletierer, der 750 Picks pro Stunde und bis zu 30 Kilogramm schwere Pakete von der Palette schafft. Und bei der entsprechenden mobilen Roboterlösung von ABB unter dem Namen AMR VSLAM kann das Gerät über VSLAM und eine KI-basierte 3D-Wahrnehmungsfähigkeit zwischen Menschen und Maschinen und anderen Hindernissen unterscheiden und damit sicher mobil sein.

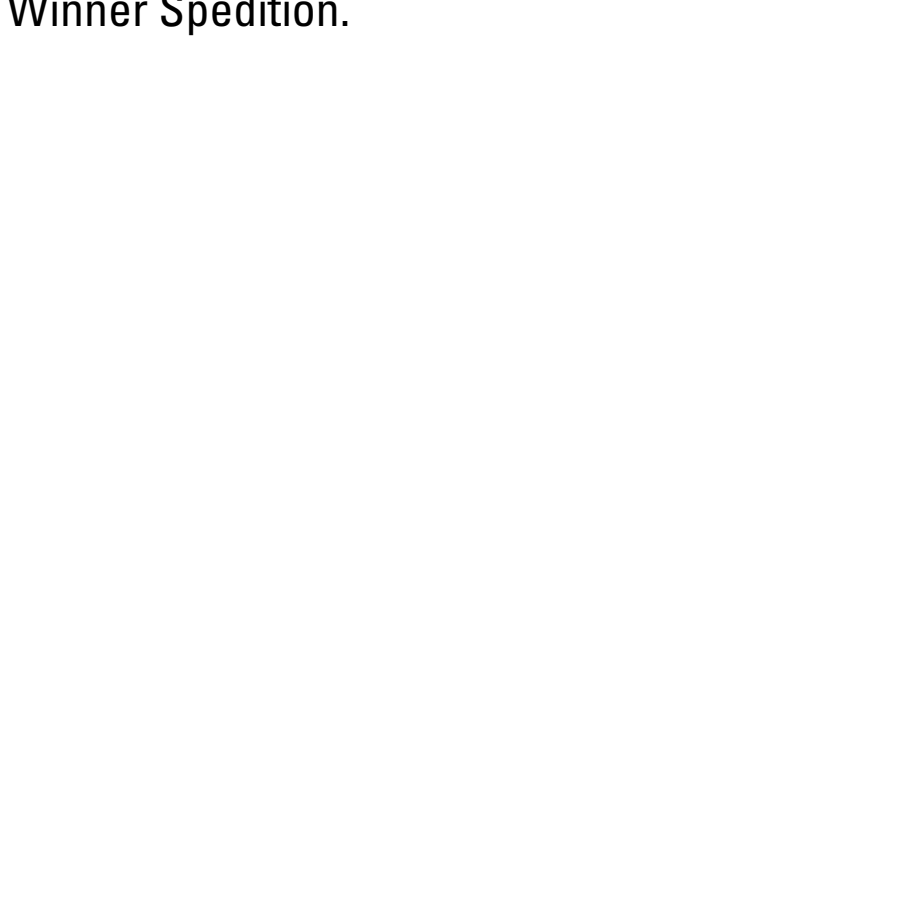
Automatisierte Transportplanung

Ein weiterer Anwendungsfall für KI in der Logistik ist die Transportplanung. „Oft genug wird hier noch viel mit Excel gearbeitet, es ist weniger ein Planen als ein Jonglieren von Zahlen“, sagte Dr. Stefan Kreamer, CEO des Grazer Anbieters S2 data & algorithms. Das Problem: das Silodenken von Verladern, Logistikdienstleistern und Empfänger, sowie in den einzelnen Unternehmensbereichen. „Jeder hat andere Zielgrößen in der Lieferkette, das hat Einfluss auf die tägliche Planung und wie der Lkw letztlich geladen wird“.

Laut Kreamer brauche es eine „holistische Planung“, die die Routen-, Laderaum- und Tarifoptimierung sowie beispielsweise die Punkte Distribution und Beschaffung sowie das Matchen von Vollgut und Leergut enthalte. Diese Faktoren können die KI-Algorithmen beachten, unter Einbeziehung der Daten aus TMS, VMS und ERP, und bis zur Ausführung des Transports und der Übergabe an den Empfänger.

Damit auch die Mitarbeiter mitziehen, muss laut dem IT-Experten der Mehrwert durch die Anwendung klar sein – etwa, den Kostenfaktor zu heben oder Transporte und somit CO₂ einzusparen. Was garantiert den Erfolg eines Optimierungsprojektes? Daten und Fakten müssen in den Fokus gestellt und flexible sowie adaptive Lösungen geschaffen werden – „außerdem immer ein Quick Wins sammeln und nutzen, wenn es ein Interface zu Winsped ist“.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Thomas Küppers



Im Gespräch: Thorsten Hinkelmann von Schmitz Cargobull und Anna Athens von der Winner Spedition.

STARTSEITE

Logistik im Generationenkonflikt

Philipzig Consulting berät Logistikunternehmen im Umgang mit der Generation Z – wie ticken die 15- bis 24-Jährigen?



Die Generation Z – in der Regel sind damit die zwischen 1995 und 2009 Geborenen gemeint – gilt auf dem Arbeitsmarkt als schwierig. „Die junge Generation wird oft als faul, unzuverlässig und wenig interessiert beschrieben. Sie lebt angeblich in den Tag hinein, kümmert sich nicht und macht sich keine Gedanken über die Zukunft“, sagt Thomas Philipzig, Inhaber der Beratungsfirma Philipzig Consulting mit Sitz in Düsseldorf im Gespräch mit trans aktuell.

Philipzig Consulting berät seit rund zehn Jahren Logistik- und Produktionsunternehmen, die auf der Suche nach Personal und lukrativen Aufträgen sind. Das Thema Fachkräftemangel führt mittlerweile unweigerlich zur Generation Z. Immerhin machte diese Generation im Jahr 2022 laut einer aktuellen Erhebung des Statistik-Portals Statista 14,3 Prozent der deutschen Bevölkerung aus. Davon sind wiederum 44 Prozent in Voll- oder Teilzeit berufstätig. Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit der 15- bis 24-Jährigen beträgt 39,1 Stunden. Ist das faul?

Die Generation Z hat laut Philipzig einfach andere Werte als die Generationen vor ihr. Die genannten Vorurteile lehnt er ab. Stattdessen sollten sich Arbeitgeber die Mühe machen, die junge Generation zu verstehen. Philipzig hat sich die Mühe gemacht und dabei interessante Erkenntnisse gewonnen.

Smartphone ist lebensnotwendig

Die wichtigste Erkenntnis: Das Smartphone ist für diese Generation lebensnotwendig. „Information und Kommunikation laufen über das Smartphone“, so Philipzig. Dadurch findet alles viel näher und unmittelbarer statt – auch Krisen und Konflikte. „Die jungen Menschen haben den Krieg oder die Krise sozusagen in der Hand.“ Die emotionale Distanz geht dabei verloren. Dazu kommt eine andere Eltern-Generation, bei der oft beide Elternteile voll berufstätig sind und eine unsichere berufliche Zukunft: „Wie lange muss ich eigentlich arbeiten bis zur Rente?“ Diese Frage bleibt den jungen Leuten oft unbeantwortet.

Darum wollen sie laut Philipzig nicht erst nach dem Renteneintritt das Leben auskosten, sondern bereits jetzt. Die Krisen der vergangenen Jahre – darunter die Corona-Pandemie, der Ukraine-Krieg und die Klimakrise – verunsichern und verstärken das Gefühl, im Hier und Jetzt leben zu müssen, weil die Zukunft ungewiss ist.

Die Generation Z sei wegen dieser Zukunftsangst einerseits deprimiert. Andererseits bieten sich ihr die besten beruflichen Voraussetzungen, weil sie wegen des demografischen Wandels theoretisch immer einen Job ausüben und Geld verdienen könne. Die vielen Informationen und Möglichkeiten gepaart mit der Zukunftsangst verursachen laut Philipzig einen inneren Konflikt bei den jungen Menschen.

Struktur ist wichtig

Arbeitgeber müssten sich auf die daraus resultierenden neuen Werte der Generation Z einstellen: Struktur, Flexibilität, Selbstbestimmung und Gehalt nennt der Unternehmensberater als wichtigste Faktoren. „Struktur ist das A und O“, sagt er. Die jungen Menschen wollen ihre Arbeitszeiten genau kennen, damit sie wissen, wann sie Zeit für ihr Privatleben haben. Flexibilität verlangen sie im Hinblick auf die Urlaubsplanung, Selbstbestimmung deshalb, weil sie zu vielem eine Meinung haben und sich auf ihr Know-how aus dem Smartphone beziehen.

Die junge Generation wolle nicht nur ein Zahnrad sein, sondern Bescheid wissen und mitscheiden. „Schaffen Sie eine Kommunikationskultur“, rät Philipzig. Selbstbestimmung dürfe jedoch nicht mit Selbstverwirklichung verwechselt werden. Letztere suche die Generation Z nämlich außerhalb des Jobs. Ein Beispiel hierfür ist die Fridays-for-Future-Bewegung. „Sinnhaftigkeit im Job ist bei der Generation Z nicht mehr vermittelbar“, sagt Philipzig.

Dafür seien viele junge Leute darunter, die bei der Arbeit nicht immer den nächsten Kick suchen, sondern sich über ein geregeltes Umfeld abseits von Krisen freuen. „Sie können sich außerdem gut auf neue Menschen und Situationen einstellen.“ Was im Umkehrschluss leider auch heißt, dass ihnen Kündigungen leichter fallen. Auch die innere Kündigung trete schneller ein als bei vorherigen Generationen. Vor allem, wenn die Werte des Unternehmens nicht mit den eigenen übereinstimmen. „Als Unternehmen musst du heute die Hose runterlassen“, sagt Philipzig.

Mit Ehrlichkeit punkten

Mit Ehrlichkeit können Unternehmen punkten – auch in den sozialen Medien. Dort sollten Arbeitgeber ohnehin präsent sein. „Wer das heute nicht macht, hat einfach verloren.“ Philipzig Consulting berät zum richtigen Social-Media-Auftritt, besucht die Unternehmen aber auch vor Ort, um die internen Strukturen zu durchleuchten. Vielen Unternehmen falle es leichter, Mitarbeitende zu finden, als sie richtig zu integrieren und damit zu halten. „Oft beginnen die Probleme schon bei der Einarbeitung“, sagt Philipzig. Der Generationenkonflikt spiele dabei eine große Rolle. Wer nicht bereit sei, passende Jobs zu schaffen und alles so machen wolle wie früher, habe mittlerweile schlechte Karten. „Berufe mit unregelmäßigen Arbeitszeiten und eingeschränktem Kontakt zu Freunden und Familie werden bei der Besetzung mit der Generation Z die größten Herausforderungen darstellen.“

Die Logistikbranche stehe dabei nicht schlechter da als andere Branchen, obwohl sie oft noch traditionelle Strukturen aufweist. Grundsätzlich biete die Logistik eine große Vielfalt an Jobs, die zu den Bedürfnissen der Generation Z passen.

Philipzig selbst gründete nach rund zehn Jahren bei der Brauerei Krombacher sein Beratungsunternehmen mit dem Ansatz, „nicht nur Produkte, sondern auch Arbeitsplätze zu verkaufen“. Wie das geht, zeigt er Arbeitgebern. Ihm geht es mittlerweile auch darum, das Gleichgewicht zwischen Arbeitgebern und -nehmern wieder herzustellen und ausreichend Bewerber zu generieren. „Damit Unternehmen nicht auf den einen Bewerber, den es gibt, angewiesen sind.“ Ein Gleichgewicht sei immer fairer. Dabei hofft er auf das Verständnis von beiden Seiten.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Adobe Stock/ASDF, Philipzig Consulting



„Berufe mit unregelmäßigen Arbeitszeiten und eingeschränktem Kontakt zu Freunden und Familie werden bei der Besetzung mit der Generation Z die größten Herausforderungen darstellen“

THOMAS PHILIPZIG,
INHABER PHILIPZIG
CONSULTING

DAS UNTERNEHMEN

- Thomas Philipzig gründete Philipzig Consulting vor rund zehn Jahren
- Sitz in Düsseldorf
- Sein Ansatz: Hilft Unternehmen aus Logistik und Produktion, Fachkräfte und Aufträge zu gewinnen
- Tools: Prozesse digitalisieren, Social Media, Beratung
- Vier Mitarbeitende

DIE GENERATIONEN

Traditionalisten/Generation Silent (1928-1945): Erlebten den zweiten Weltkrieg, geprägt von wirtschaftlicher Unsicherheit und politischen Umbrüchen; Merkmale: Stabilität, Ordnung, Autorität, diszipliniert

Baby Boomer (1946-1964): Die Nachkriegsgeneration erlebte wirtschaftlichen Aufschwung und sozialen Wandel; Merkmale: traditionell, Konsumbereitschaft, aktiv und engagiert, familienorientiert

Generation X (1965-1980): Erlebte den Fall der Berliner Mauer, die Ölkrise, den Kalten Krieg und den Aufschwung der Digitalisierung; Merkmale: Sicherheitsbedürfnis, anpassungsfähig, Wunsch nach Individualismus, passiver als andere Generationen, fleißig

Generation Y/Millennials (1981-1994): Geprägt vom Aufkommen des Internets, Smartphones und sozialen Medien, dadurch anderes Kommunikationsverhalten; Merkmale: Offenheit, Work-Life-Balance, Flexibilität, technologieaffin

Generation Z (1995-2009): Mit Smartphones, Internet und sozialen Medien aufgewachsen, reales und digitales Leben verschmelzen; Merkmale: Offenheit, familienorientiert, selbstbestimmt, unverbindlich, empfindsam

Generation Alpha (ab 2010): Erlebt starken technologischen Fortschritt, wächst mit Influencern auf, nicht-traditionelle Familienmodelle nehmen zu; wie sich die Merkmale entwickeln, bleibt abzuwarten



STARTSEITE

Mehr Power für den Baustofftransport

XFC und XDC heißt die neue Construction-Baureihe von DAF für das Baugewerbe – Testfahrt mit einem XFC 530 FT 4x2 mit dem Zusatzantrieb PXP



Die erste Begegnung mit den neuen Baureihen XFC und XDC – das „C“ steht für Construction – liegt schon einige Monate zurück, als bei DAF-Händler Tschann Nutzfahrzeuge im bayerischen Poing und dem benachbarten Kieswerk Ebenhöf ein Wiedersehen mit dem XFC ansteht. DAF-Marketingmann Uwe Müller ist hierfür mit einem im vergangenen Jahr eigens konfigurierten XFC 530 FT 4x2 aus Frechen angereist – Fahrerhaus und beiliegende Schaufel lackiert im auffälligen Tuscan Yellow Metallic. Bei DAF liebt man einfach die Details.

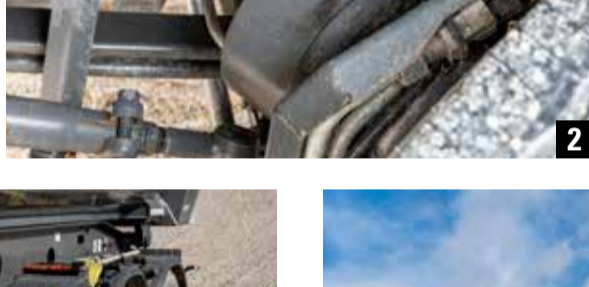
Baureihe XFC mit größerem Motor

Der XFC wartet mit dem nach wie vor größten Aggregat im DAF-Programm auf, dem Sechszylinder-Reihendieselmotor MX-13 (Euro VI) mit 12,9 Litern Hubraum, 530 PS bei 1.600/min und einem Drehmoment von 2.550 Nm bei 900 – 1.400/min. Das automatisierte Schaltgetriebe liefert ZF zu in Form des 12TX2010 DD mit 12 Gängen, mit Software-Paket „Eco Performance“, mit Rangier- und Offroad-Modus (ASR deaktiviert) sowie Freischaukel-Funktion.

Der DAF geht mit Scheibenbremsen an den Start; entlastet werden sie durch die dreistufige Motorbremse MX Engine Brake als Kombination aus Kompressions- und Auspuffbremse. Diese verlangt vorausschauendes Fahren, da sie etwas verzögert anspricht – aber dann kräftig, wie sich auf der Probefahrt zeigt. Aufgesattelt hat er einen Meiller-Kippsattelaufleger MHPS 44/3 N mit pneumatisch hochklappbarem Heckunterfahrerschutz. Bei 8.460 Kilogramm Leergewicht – volle Tanks, ohne Fahrer – des XFC und 6.400 Kilogramm Leergewicht des Auflegers ergibt sich eine Nutzlast von etwas mehr als 25 Tonnen.

Zweckmäßigkeit ist Trumpf

Die genaue Betrachtung des XFC offenbart eine zweckmäßig ausgelegte Sattelzugmaschine für Fuhrunternehmen, die viel auf der Straße, aber auch regelmäßig im Gelände unterwegs sind: maximale Bauhöhe, dreiteiliger Stahlstoffsänger ohne Frontunterfahrerschutz, Kühlerschutzplatte, hohe Luftansaugung hinten rechts am Fahrerhaus mit Zyklonfilter, zwei zusätzliche Arbeitsscheinwerfer oben an der Kabinenrückwand (drei in Summe), vorne Blatt- und hinten Luftfederung, Lenkachse mit hydraulischem Vorderradantrieb PXP (über Nebenabtrieb Motor), Hydrauliktank und -pumpe (über Nebenabtrieb Getriebe) für den Kipper sowie Steckachse mit Übersetzung 2,69, Differentialsperre und konventioneller Radaufhängung statt des Stabilinks vom Fernverkehrs-XF.



1 Bevor es in die Kiesgrube geht, werden Offroad-Modus und PXP aktiviert. Beide Schalter leuchten nun grün.

2 Die Hydraulikleitungen zu den Vorderrädern lassen den Radnabenantrieb erahnen.

3 + 4 Wie schnell und feinfühlig reagiert die zweite PXP-Generation? Noch bevor sich die durchdrehenden Räder zu tief eingraben, schieben die Radnabenmotoren den fast 40 Tonnen schweren Sattelzug weiter rückwärts.

Ausreichend Raum in der Sleeper Cab

Vier Stufen gilt es auf dem Weg zum Arbeitsplatz zu erklimmen, die unterste davon bequem gelagert. In der gehoben ausgestatteten Sleeper Cab erwartet den Fahrer zwar ein 175 Millimeter hoher Motortunnel, aber auch eine Breite von 2.550 Millimetern. Denn seit Einführung der „New Generation DAF“ im Jahr 2021 gibt's die XF-Fahrerhäuser nur noch in der vollen Breite, ob Day Cab oder Sleeper High Cab. Mehr Raum am Arbeitsplatz für alle, auch für die Kieskutscher. Zum Raumgefühl gesellt sich die gefällige Optik des Interieurs durch farblich abgestufte Kunststoffoberflächen. Statt auf einem Kino-Sitz nimmt in diesem XFC auch der Beifahrer auf einem luftgefederten Grammer-Sitz Platz.

Wie beim Fahrgestell, so macht's bei diesem XFC auch bei den Spiegeln die Mischung: seitlich konventionelle Rückspiegel, aber vorne rechts DAF Corner View als Ersatz für Front- und Rampenspiegel. So muss man etwa beim Zurücksetzen im Gelände keine Abstriche beim räumlichen Sehen machen, während sich die Augen problemlos an den einen Bildschirm der Eckkamera gewöhnen. An Assistenzsystemen sind Abstandsregeltempomat, Spurverlassenswarner, Notbremsassistent, Abbiegeassistent und Predictive Cruise Control an Bord.

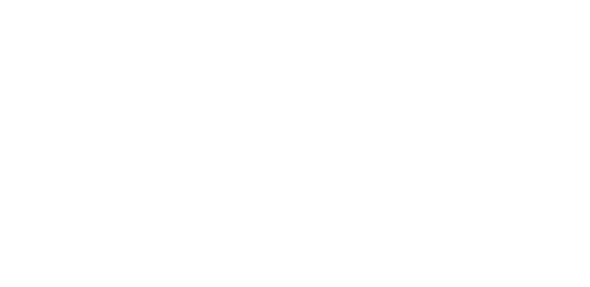
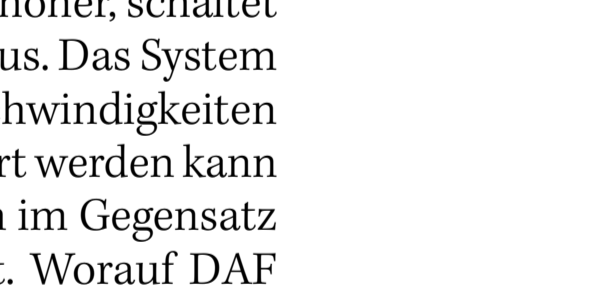
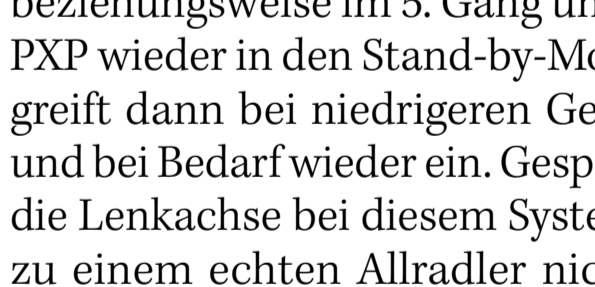
Stichwort Sicht: Um den Vorteil der großen Frontscheibe möglichst gut auszunutzen zu können, fällt das Armaturenbrett auf der Beifahrerseite zur Scheibe hin ab – im Konfigurator als Armaturenbrettausführung „Vision“ bezeichnet. Die komplett ebene Alternative für mehr Ablagefläche läuft unter „Plateau“.

Ein Dach- und ein Heckfenster lassen zusätzlich Licht in die Kabine. Für einen Blick nach hinten taugt letzteres nicht, da es durch seine mittige Position und die Schlafliege zu weit vom Fahrersitz entfernt ist. Hier nicht verbaut, aber Standardausstattung in Kombination mit dem „Kino“-Beifahrersitz, ist das Bordsteifenster für die Beifahrertür. Optional ist auch eine Rückfahrkamera erhältlich.

Doch jetzt zum eigentlichen Grund für die Fahrt ins Kieswerk Ebenhöf: In den Radnaben der Lenkachse des XFC erhebt die zweite Generation der „Paul Xtra Power“ (PXP), dem hydraulischen Vorderradantrieb aus der Kooperation von DAF und Paul Nutzfahrzeuge. Jede Vorderachsradaue ist mit einem Hydraulikmotor ausgestattet, der ein Drehmoment von 6.435 Nm (pro Rad) bei einem maximalen Anlagendruck von 360 bar erzeugt.

Mehr Kraft durch Paul Xtra Power

PXP ist in den ersten vier Vorwärtsgängen sowie im ersten und zweiten Rückwärtsgang verfügbar. Bei Geschwindigkeiten über 20 km/h beziehungsweise im 5. Gang und höher, schaltet PXP wieder in den Stand-by-Modus. Das System greift dann bei niedrigeren Geschwindigkeiten und bei Bedarf wieder ein. Gesperrt werden kann die Lenkachse bei diesem System im Gegensatz zu einem echten Allradler nicht. Worauf DAF verzichtet, ist ein Kriechmodus, bei dem der Lastwagen bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h ausschließlich über die Vorderachse bewegt wird.



1 Mittig ist eine kleine Heckscheibe eingelassen. Rechts daneben sitzt der große Zyklonfilter.

2 Verbessert: Die Halterung für Schläuche und Kabel ist bei der New Generation DAF am Rahmen statt an der Kabine montiert.

3 Konventionelle Radaufhängung statt der leichteren Stabilink-Konstruktion, wie sie sonst im XF an der Antriebsachse zum Einsatz kommt.

4 Praktisch: Der Unterfahrerschutz am Heck des Meiller MHPS 44/3 N lässt sich inzwischen pneumatisch hochklappen.

5 Aus Liebe zum Detail: Die Schaufel am Aufleger ist wie die DAF-Kabine in Tuscan Yellow Metallic lackiert.

Vor PXP wird der Offroad-Modus eingeschaltet, um die Antriebserschließungsfunktion zu deaktivieren. Denn PXP reagiert erst auf Schlupf an den Rädern der Antriebsachse. Je größer der Schlupf hinten ist, desto mehr Traktion liefern die Hydraulikmotoren vorn. Damit sich die Hinterräder dabei nicht unnötig eingraben, haben die Software-Entwickler das Verhältnis von Schlupf und Anlagendruck bei der zweiten PXP-Generation optimiert.

Nachdem der Fahrer des gewaltigen Volvo-Radladers mit drei, vier Schaufeln Kiesen seiner Gesamtgewicht auf 39,1 Tonnen erhöht hat, fahren wir im Offroad-Modus hinein ins Kieswerk. Doch für den Einsatz von PXP ist der Untergrund dort immer noch nicht lose genug. Ein großer Kieshaufen mit einer Art Auffahrt bietet schließlich die passende Konsistenz. Rückwärts schieben wir den vollen Aufleger hinauf – bis es selbst im Offroad-Modus beim Besten Willen nicht mehr weitergeht. Kaum dreht das erste Radpaar durch und geht ein Ruckeln durchs Fahrzeug, da springt auch schon mit charakteristischem Pumpengeräusch unter dem Fahrerhaus die PXP an und schiebt den Sattelzug noch ein paar herausfordernde Meter weiter.

Alternativ aktiviert auch ein Kickdown beim Anfahren die PXP, dann liegen direkt etwa 280 bar in der Hydraulikleitung zu den beiden Radnabenmotoren an. Um auf den maximalen Druck von 360 bar zu kommen, ist aber erst wieder genügend Schlupf an den Hinterrädern nötig. „Die zweite Generation ist deutlich feinfühlig geworden, wir haben Dosierung und Ansprechverhalten verbessert“, unterstreicht Uwe Müller. Grund sei das Feedback der Kunden gewesen. Die Marktenteilung ist klar: „Wir wollen mehr Marktanteil im Bausegment gewinnen.“ Die zweite PXP-Generation soll dabei entscheidenden Schub verleihen.

Text: Johannes Roller | Fotos: Thomas Küppers

TECHNISCHE DATEN

Motor	Reihensechszylinder-Dieselmotor MX-13 mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Euro VI, SCR-Katalysator, Abgasrückführung und Partikelfilter
Hubraum	12,9 l
Nennleistung	390 kW/530 PS bei 1.675/min
Drehmoment	2.550 Nm bei 900 – 1.400/min mit Drehmomenterhöhung „Multi Torque“ im 12. Gang
Getriebe	ZF 12TX2620, 12 Gänge, automatische Schaltung, „Eco Performance“- und Rangiermodus
Tankvolumen Diesel	620 l
Tankvolumen Adblue	80 l
Tankvolumen Hydrauliköl (Kipper)	150 l
Tankvolumen Hydrauliköl (PXP)	55 l
Gewicht fahrfertig mit vollen Tanks, ohne Fahrer	8.460 kg

Ganz neu aufgestellt

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



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 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 aus. **Teilnahmeschluss ist am 20. Juli 2024.**

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

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.

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



BEST OF NEW TRANSPORTATION

präsentiert von: **DEKRA**

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 Werkmuseum „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 ein unvergessliches 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.

BFS
TRUCKSPORTS

Liqui Moly Shopgutscheine

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

LIQUI MOLY



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, Kühlflasche und Trinkbecher dürfen natürlich nicht fehlen. Dieses Mega-Paket für den Fahrer wird abgerundet durch je einen Rucksack, ein Badetuch, eine Sweatjacke inklusive der dazu gehörigen Basecap sowie dem einzigartigen Modell Trailer ECO FLEX. Weitere Informationen zu den Produkten findet ihr im Schmitz Cargobull Webshop unter www.cargobull.com.



SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

STARTSEITE



BEST OF NEW TRANSPORTATION

eurotransport.de

DAS NUTZFAHRZEUGPORTAL



trans aktuell

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.

Mercedes-Benz Atego



Mercedes-Benz Trucks you can trust

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.

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



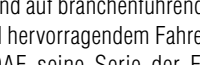
Volvo Trucks Verteilerfahrzeuge für den regionalen Transporteinsatz decken auch für Spezialanforderungen in städtischen Gebieten viele Einsatzbereiche ab.



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 Kerschler 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



Mercedes-Benz Trucks you can trust

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.



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.

Newcomer Fernverkehrs-Lkw

Iveco S-WAY



Die neue IVECO S-WAY wurde rund um den Fahrer entwickelt und bietet individuelle Transportlösungen, die allen Ein-



satzanforderungen gerecht werden. Der neue xC13-Motor und Optimierungen bei Aerodynamik, Antriebsstrang und dem vorausschauenden GPS-Tempomaten sorgen für Kraftstoffeinsparungen.

Mercedes-Benz eActros 600



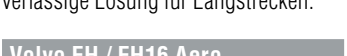
Mercedes-Benz Trucks you can trust

Der eActros 600 markiert als erster batterieelektrischer Fernverkehrs-Lkw mit Stern einen Meilenstein im lokal CO2-neutralen Straßengüterverkehr.



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



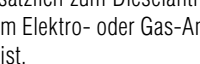
Volvo FH Aero und Volvo FH16 Aero sind mit ihrer aerodynamischen Silhouette des Fahrerhauses sehr energiesparend ausgelegt und reduzieren den CO2-Fußabdruck. Das Leistungsspektrum reicht



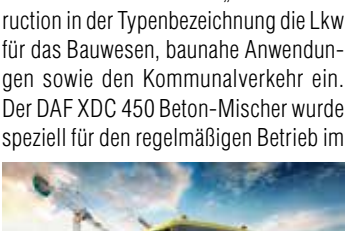
von 420 bis 780 PS, wobei der Volvo FH Aero zusätzlich zum Dieselantrieb auch mit einem Elektro- oder Gas-Antrieb erhältlich ist.

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 Bodenhöhe 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



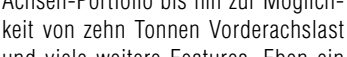
Mercedes-Benz Trucks you can trust

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

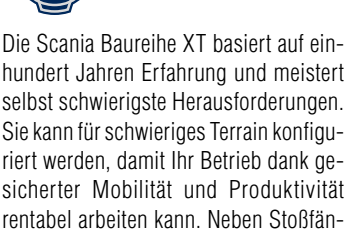


für mehr Geländegängigkeit, ein ganzes Achsen-Portfolio bis hin zur Möglichkeit von zehn Tonnen Vorderachslast und viele weitere Features. Eben ein durchdachtes Gesamtkonzept, egal ob Betonmischer, Pritsche, Kipper oder Sattelzugmaschine.

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.



der Tür in die Fahrerhausseite integrierter Tritstufe und robuste Leistung. 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



Bodenhöhe 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



Mercedes-Benz Trucks you can trust

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 konnten.

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



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



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



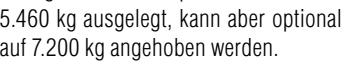
BECAUSE WE CARE

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.

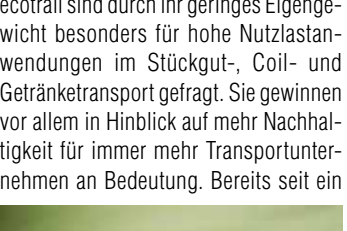


Alu-Felgen und Alu-Sattelstützen, eine Lightweight-Bereifung und Alu-Luftvorratsbehälter zählen zur weiteren gewichtsreduzierenden Ausstattung. Die Tragfähigkeit des 30 Millimeter starken, verschraubten Plattenbodens ist serienmäßig für eine Stapler-Achslast von 5.460 kg ausgelegt, kann aber optional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

Schmitz Cargobull BERGERecotrail



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 Ladungsverkehr, 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 Ausstattungsvarianten plus die besonders sportliche Sonderedition MS-RT sowie vier Karosserievarianten.

MAN TGE



Der MAN TGE ist sehr vielseitig: Ob Baustelle, Forstwirtschaft, Personentransport 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 Fahrerarbeitsplatz 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 Kompaktfahrerwagen wird noch in diesem Jahr auch als voll-elektrischer E-Transit Courier auf den Markt kommen.

Iveco eDAILY



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 auf Aufbauten und mit 3,5 t Anhängelast setzt er Maßstäbe.

Mercedes-Benz eSprinter

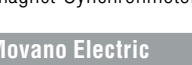


Der neue eSprinter von Mercedes-Benz ist ein überzeugender Dreiklang aus Effizienz, Reichweite und Ladevolumen. Er basiert auf einem neuen modularen Konzept mit Hinterradantrieb, ist mit drei Batteriegrößen (56 kWh, 81 kWh und 113 kWh nutzbare Batteriekapazität) verfügbar und bietet so bis zu 478 km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



trans aktuell

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

präsentiert von: DEKRA

Zulieferer und Dienstleister

Achsen

SAF INTRA TRAKr

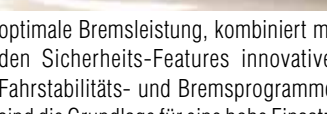


Die SAF INTRA TRAKr nutzt Rekuperation, um die Emissionen und den Kraftstoffverbrauch des Gesamtzugs zu senken.

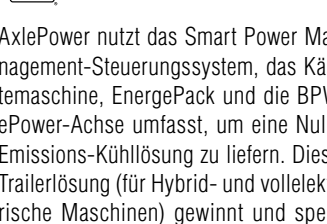


Der Generator leistet 17 kW und ist wasser- oder luftgekühlt verfügbar.

Schmitz Cargobull ROTOS-Achse

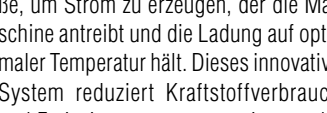


Die stete Optimierung der Schmitz Cargobull ROTOS-Achse wurde in den letzten Jahren verstärkt vorangetrieben.

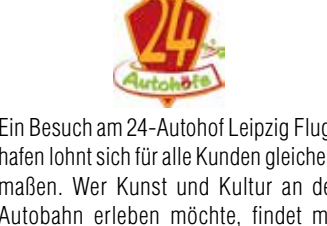


optimale Bremsleistung, kombiniert mit den Sicherheits-Features innovativer Fahrstabilitäts- und Bremsprogramme.

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



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



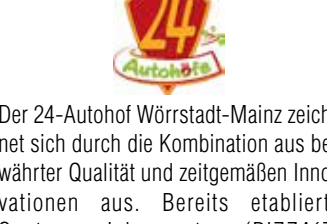
Der 24-Autohof Homburg/Elze an der A7 wartet mit breitem Serviceangebot in Gastronomie, Service und Mobilität auf.



Durch seine Lage ist der 24-Autohof an der Autobahn A6 nicht nur verkehrstechnisch Mittelpunkt der Magistrale Paris-Prag.



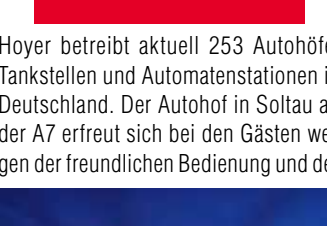
Der 24-Autohof Würzburg/Mainz zeichnet sich durch die Kombination aus bewährter Qualität und zeitgemäßen Innovationen aus.



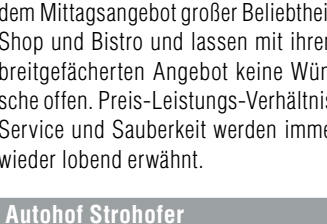
neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



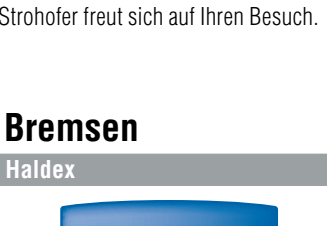
neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



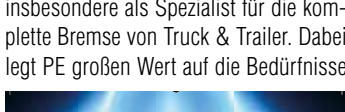
neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.



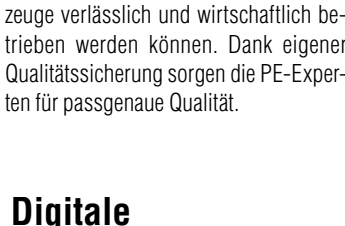
neuen 24-Bistro To GO ergänzt, die ideal zur Mitnahme geeignet sind.

Bremsen

PE-Automotive



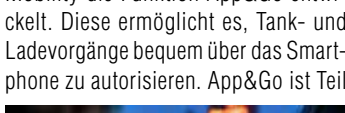
PE Automotive ist Teil der BPW Gruppe. Mit mehr als 75 Jahren Erfahrung weiß PE ganz genau, worauf es im freien Ersatzteilmarkt ankommt.



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

Digitale Zahlungssysteme

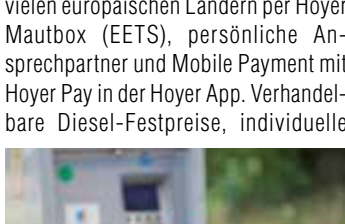
DKV Card



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.



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



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



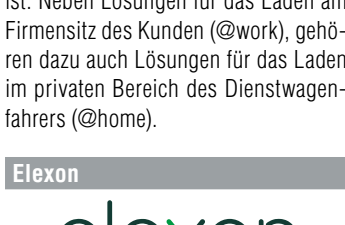
der DKV Mobility App und bereits an über 6.000 Akzeptanzstellen verfügbar.



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



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



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



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



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



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



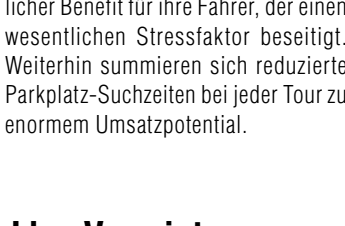
der DKV Mobility App und bereits an über 6.000 Akzeptanzstellen verfügbar.



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



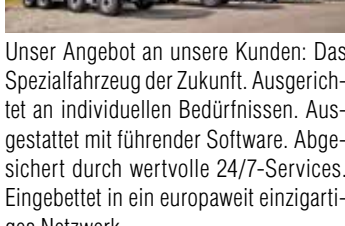
der DKV Mobility App und bereits an über 6.000 Akzeptanzstellen verfügbar.



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



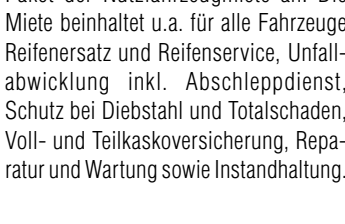
der DKV Mobility App und bereits an über 6.000 Akzeptanzstellen verfügbar.



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



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



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



Reifen

Continental



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



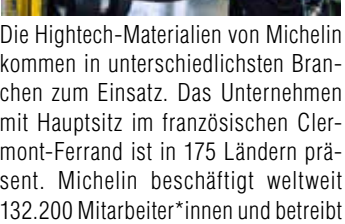
mit Conti Eco HS5/HD 5 Reifen anstelle der Vorgängermodelle EcoRegional HS3+/HD 3+ ausgestattet sind und jährlich rund 80.000 km im Regionalverkehr zurücklegen, können bis zu 69.000 Euro Betriebskosten und 120 Tonnen CO₂ einsparen.



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



die vom Fernverkehr bekannte Kraftstoff-, CO₂- und Kosteneffizienz mit der auf Landstraßen benötigten Robustheit, Traktion und Laufleistung.



Als führendes Mobilitätsunternehmen entwickelt, produziert und vertreibt Michelin Reifen, die exakt auf die Bedürfnisse und Einsatzzwecke seiner Kunden zugeschnitten sind.



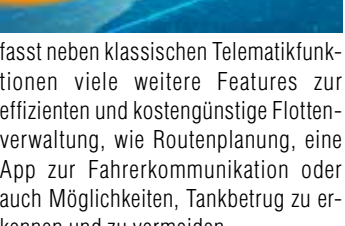
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



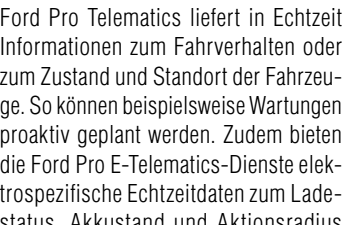
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



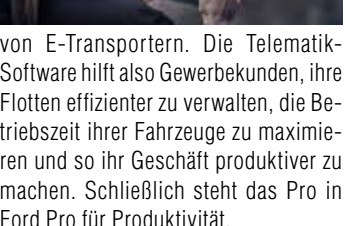
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



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



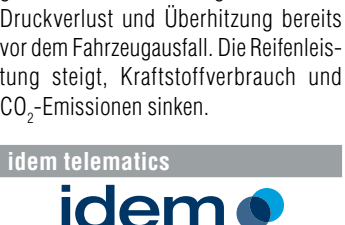
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



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



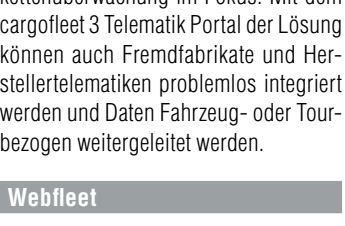
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



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



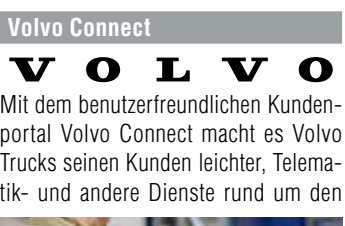
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



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



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



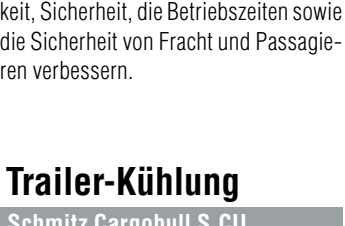
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



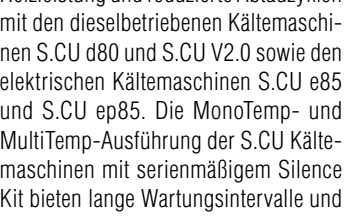
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



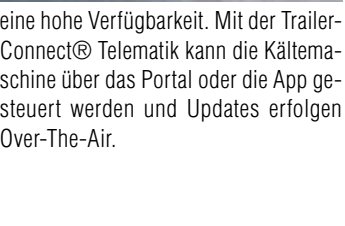
Die Hightech-Materialien von Michelin kommen in unterschiedlichen Branchen zum Einsatz.



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



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



Trailer-Kühlung

Thermo King E-500e



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

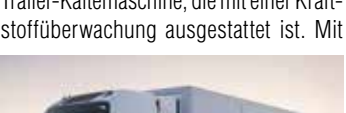


mit dem Nebenantrieb des Fahrzeugs, um eine effiziente Stromversorgung zu garantieren.



freundlich. Mit ihrem innovativen Design bietet sie eine nachhaltige, präzise und stromunabhängige Transportkühlung, die Zugang zu Umweltszenen bietet.

Thermo King A-500 Spectrum



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



vollständiger Konnektivität als Standard, fortschrittlicher Technologie und intelligenter Funktionen gewährleistet sie optimale Bedingungen für verschiedene Produkte während des Transports.

Trailer-Telematik

idem telematics



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



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



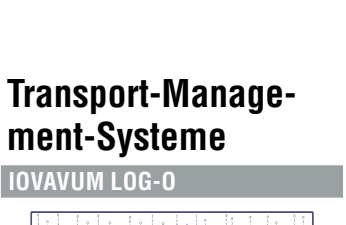
Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



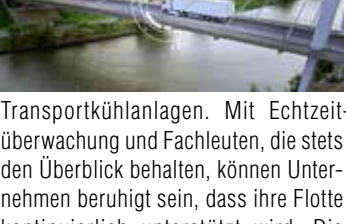
Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



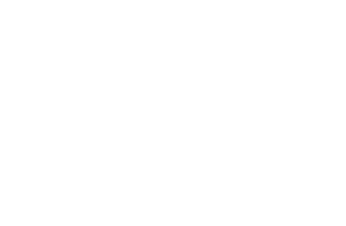
Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



Sämtliche Trailer-Daten werden im Telematik-Portal cargolife 3 angezeigt und können bei Bedarf Fahrzeug- oder Tour-basiert an Drittsysteme und Kunden weitergeleitet werden.



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.



mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungs-funktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungs-funktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungs-funktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungs-funktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungs-funktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungs-funktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.

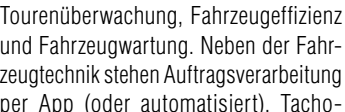


mit der connect Funktion hat die tankpool24 GmbH eine digitale Autorisierungs-funktion für Tankvorgänge in ihre Smartphone-App integriert.



Telematik

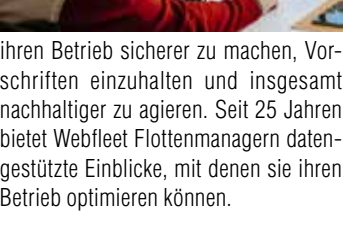
Daimler Fleetboard



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.



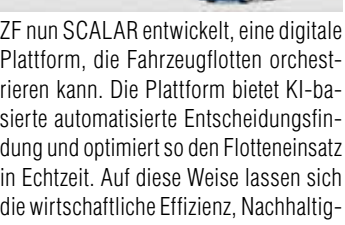
aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrverhalten bewertet und optimiert werden.



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



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



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



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

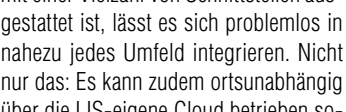


aufbereitet. Auf Basis dieser Daten kann das Fahrverhalten bewertet und optimiert werden.

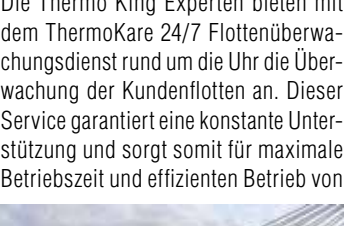


Kögel Trailer Telematics

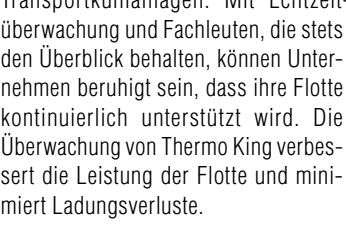
KÖGEL BECAUSE WE CARE



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



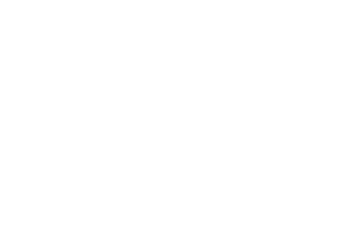
zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.



zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.



zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.



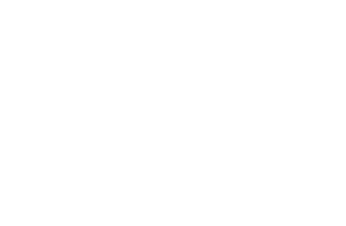
zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.



zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.



zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.



zu optimieren. Durch zahlreiche Schnittstellen ermöglicht die Plattform eine einfache Verknüpfung mit den verschiedenen Beteiligten der Supply Chain und einen kontrollierten und sicheren Informationsaustausch.



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.



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).



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

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 Mobilitätvielfalt. 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 an 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 Mobilitätsdienste und die Senkung der CO₂-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

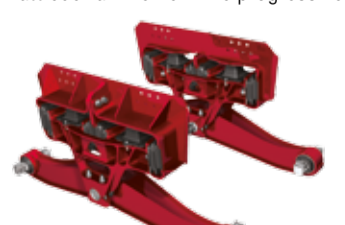


in allen Fahrzeugvarianten den neuen Standard und bieten einen Mehrwert für eine Vielzahl von Modellen, darunter batterieelektrische Lkw von Mercedes-Benz, die Actros-Baureihe, die Arocs-, Atego- und Econic-Baureihe.

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 Kippklappen verriegelt. Der Multi-Fix gleicht Maßabweichungen an leicht verbogenen Kippklappen 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



Die größte Party des Jahres steht an: Vom 11. bis 14. Juli steigt der Truck-Grand-Prix 2024. Zum 37. mal 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 der ETM Verlag ist im Rahmen der FERNFAHRER-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>



Die DEKRA Betriebsstoff-Liste gehört zu den umfangreichsten Nachschlagewerken. Der Branchenratgeber gewährleistet einen schnellen Überblick über sämtliche am Markt erhältlichen Betriebsstoffe: von Motorölen über Getriebeöle bis hin zu Bremsflüssigkeiten und Reinigungsmitteln. Hier finden Fuhrparkprofis aus Autohäusern, Fuhrparks und Werkstätten auf 238 Seiten schnell und zuverlässig die passenden Betriebsstoffe für ihre Fahrzeuge. Insgesamt umfasst die DEKRA Betriebsstoffliste mehr als 2.500 Produkteinträge, unterteilt

in rund 20 Produktgruppen. Als zusätzlichen Service bietet die trans aktuell-Spezialausgabe Adressen, Ansprechpartner und Vertriebsstrukturen der Lieferanten sowie die neuesten ACEA-Vorschriften und Anwendungshinweise. Die Betriebsstoffliste, seit 1996 aufgelegt, erscheint zweisprachig und steht auch in Englisch zur Verfügung. Die DEKRA Betriebsstoffliste kostet 24,90 Euro (für Abonnenten 22,40 Euro) zzgl. Verpackungs- und Versandkosten. Zu bestellen im Online-Shop unter: eurotransport.de/betriebsstoffliste

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



KONTAKT
Der schnelle Draht bei Fragen und Anregungen

Redaktion Tel. 07 11/7 84 98-31
transaktuell@etm.de

Vertrieb Tel. 07 11/7 84 98-17
vertrieb@etm.de

LEASING/LKW-VERMIETUNG

FÜR KURZFRISTIGE EINSÄTZE UND LANGFRISTIGE PLÄNE.

Mobilitätsdienstleistungen für Nutz- und Spezialfahrzeuge.
Drive the Future.

BFS
BUSINESS FLEET SERVICES

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

WALTER LEASING

Tautliner zu verkaufen

Neue Panel Farbe nach Wahl.

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

Preis ab **€ 4.900,-**

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

HSchoch

MADE IN GERMANY
INNOVATION & QUALITÄT

KAUFGESUCHE

wirkaufenkws.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

HELFEN SIE MÄDCHEN, SICH ZU ENTFALTEN.

Mit einer Patenschaft Gewalt bekämpfen.

Werdn Sie Patin!
plan.de

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

Nachfolger gesucht?

Ich bin ein junger, engagierter Mensch, der etwas bewegen will. Daher bin ich auf der Suche nach einem kleinen Transportunternehmen zwecks Weiterführung (Nachfolgeregelung). Bei der Ausrichtung des Unternehmens bin ich offen. Alles weitere kann in einem persönlichen Gespräch genauer besprochen werden. Ich freue mich über jede Kontaktaufnahme.
Chiffre-Nr. 1137599

KOMBIMARKT
FERNFAHRER *trans aktuell*

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT je Monatsbuchung

€ 225,-
und hat das Format 1-spaltig - 50 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von Norbert Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94
norbert.blucke@etm.de

We are family...

HS-BOX® FAMILY
TRANSPORTPRITSCHENBOXEN

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

#hsschoch
hs-schoch.de

www.lkw-aluraeder.de

STELLENANGEBOTE

Jobs in deiner Nähe finden

Scan mich!

LKW-FAHRER-GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

EIN LEBEN VERÄNDERN!

Mit einer Patenschaft können Sie Frühverheiratung bekämpfen.

WERDEN SIE PATE!
www.plan.de

ALCOA WHEELS

Ihr Großhandels-Partner für ALCOA Räder und Zubehör

autorisierter Großhandel

H. Lauerbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

Tel. +49 (0)2902 656
Fax +49 (0)2902 57514
info@lkw-aluraeder.de

WERKSTATT

2024 NEUES

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

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

STARK
WASCHANLAGEN
www.stark-waschanlagen.de

www.transaktuell.de

VERANSTALTUNGEN

20.-21. JULI 2024

WEYER
47°50'14,0"N 14°43'04,2"E
Motocross - 3335 Weyer

EUROPA TRUCK-TRIAL

27.-28.7.2024
Voitsberg

17.-18.8.2024
Kleinaga-Gera

www.europatrucktrial.org/ticketinfo/

käfer KREISTEILVERBUNDWERKSTÄTTE
MAN
HSchoch EURO PART
ROAD bau
TRUCK-TV MAGAZIN
FERNFAHRER DER FACHVERBAND FÜR LKW-FAHRENDEN
KFZ ANZEIGER
baublatt GEMEINSAM
HDC CHALLENGER
vital-line.com

AUS- UND WEITERBILDUNG

ZU VIEL CHAOS IM STRASSENVERKEHR?

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

FAHRSCHULE B. MUELLN
AUSBILDUNGSZENTRUM FÜR VERKEHR UND SICHERHEIT
WWW.FAHRSCHULE.MUELLN.DE | TEL. 07024 8036119
FILIALEN IN NÜRTINGEN & KÖNIG

Bewirb Dich hier!

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

OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT!

Dr. Usana Lima behandelt Patienten im Flüchtlingslager (Gadabdi/Kenia), Juli 2011 ©Brenden Bennon

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

DAUERSPENDE
ab 5,- im Monat

Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00

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

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

SOS-KINDERDORF STIFTUNG

WERDEN SIE SINNSTIFTER!

Nichts verändert die Zukunft eines Kindes nachhaltiger als frühe Förderung und Bildung. Unterstützen Sie junge Menschen und werden Sie Teil der SOS-Stiftungsfamilie!

Mehr Infos unter
www.sos-kinderdorf-stiftung.de

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

NEUE HOTLINE

00800 03627867
KOSTENLOSES HILFELEFON

Doc Stop
www.docstop.eu

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

LKW-FAHRER GESUCHT.com
Der Kraftfahrer-Stellenmarkt

Mehr Infos unter:
040 - 60 94 55 30
www.lkw-fahrer-gesucht.com

ALBERT SCHWEITZER
KINDERDORFER UND FAMILIENVERBAND

Kinderdorf tut gut

Kinderdorfelfern gesucht

Interesse? Sprechen Sie mich an.
Margitta Behrke:
Fon +49 30 206491-17,
margitta.behrke@albert-schweitzer.de
www.albert-schweitzer-verband.de

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:

Maekus Bauer, Matthias Rathmann,
Johannes Roller

Grafik/Produktion:

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

Sekretariat: Uta Sickel

Verlag:

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

Geschäftsführer:

Bert Brandenburg und Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:

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

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

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

Anzeigenmarkt:

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

Vertrieb:

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

Anzeigenverwaltung:

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

Herstellung:

Thomas Eisele

trans aktuell erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr, davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten, © by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in Deutschland 3,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt ab Verlag (Lieferung frei Haus): Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr, Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

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

Anzeigenpreisliste: Nr. 33, 2024,
Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

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

**STARTSEITE**

Unterstützer von

