

MEHR IM NETZ



BILDER ZUR JUNGFERNFARHT: EUROTRANSPORT. DE/JUNGFERNFARHT



Start in ein neues Zeitalter

Daimler schickt autonom fahrenden Serien-Lkw zur Erprobung auf die Straße

Die Jungfernfahrt ist Chefsache. Zur Premiere des weltweit ersten autonom fahrenden Serien-Lkw sitzen Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) und Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Dr. Wolfgang Bernhard im Fahrerhaus. Die 20-minütige Fahrt führte sie am Freitag voriger Woche von der Raststätte Denkendorf an der A 8 zum Flughafen Stuttgart und retour.

Mehr als 50 Medienvertreter waren gekommen, um den Start des außergewöhnlichen Sattelzugs zu erleben, dessen Zugmaschine mit einer Art Autopilot ausgestattet ist – dem „Highway Pilot“. Das Daimler-eigene System kann den Lkw auf Autobahnen selbstständig steuern. Möglich macht es ein ausgeklügeltes Zusammenspiel von Frontradar, Kameras sowie verschiedenen Fahrerassistenzsystemen wie dem Abstands-Regeltempomaten. Der Fahrer muss aber an Bord bleiben, um jederzeit eingreifen zu können.

„Klasse war es“, bilanzierte der baden-württembergische Regierungschef im Anschluss. „So eine

Jungfernfahrt ist ein Erlebnis.“ Er habe jederzeit ein sicheres Gefühl gehabt. Monate zuvor hatte er bereits in einer autonom fahrenden S-Klasse im Silicon Valley entsprechende Fahrindrücke gewonnen. Besonders stolz ist Kretschmann darauf, dass der Startschuss zum autonomen Fahren gerade in Baden-Württemberg gefallen ist – der Wiege der Automobilindustrie.

Höhere Verkehrssicherheit

„Das teilautonome und autonome Fahren ist ein Signal für den Aufbruch in ein neues Mobilitätszeitalter“, erklärte der Grünen-Politiker. Lkw mit den entsprechenden Technologien an Bord trügen dazu bei, die Infrastruktur effizienter zu nutzen, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Sicherheit zu erhöhen.

Bei der Gelegenheit kündigte Kretschmann an, ein technologie-offenes Testfeld in Baden-Württemberg zu schaffen, das Autobahnen, Stadt- und Landstraßen sowie Pkw und Lkw gleichermaßen ein-

beziehe. Erst müsse aber der Landtag den Weg dafür freimachen.

Daimler-Vorstand Bernhard zeigte sich vor allem über die Geschwindigkeit überrascht, mit der das teilautonome Fahren nun Realität geworden sei. „Heute wird in Denkendorf möglich, was vor Kurzem noch undenkbar war“, erklärte er. Es ist gerade mal etwas mehr als ein Jahr her, seit Daimler seinen autonom fahrenden Future Truck 2025 in Magdeburg präsentierte.

Der nun zur Erprobung gestartete Serien-Actros war in Wörth vom Band gelaufen und anschließend in der Daimler-Versuchsabteilung mit weiteren Komponenten ausgestattet worden. Er ist gemäß Straßenverkehrsordnung als Versuchsfahrzeug zugelassen. Sachverständige aus Rheinland-Pfalz haben den Lkw technisch abgenommen, anschließend erteilte das Regierungspräsidium Stuttgart Daimler Mitte August eine Ausnahme genehmigung. Eine Besonderheit in dem Zusammenhang ist, dass Daimler den Highway Pilot jederzeit auf allen Autobahnen in Deutschland erproben darf, wie Georg Stefan Hagemann auf Anfrage erläutert, der Leiter des Bereichs Vorentwicklung Gesamtfahrzeugkonzepte bei Daimler.

Vorstand Bernhard sieht die Unterstützung des Fahrers durch

Assistenzsysteme gerade im Lkw als sinnvoll an. Sie könnten den Fahrer auf oft langen und monotonen Strecken entlasten. „Der Highway Pilot bringt mehr Sicherheit“, betonte der Daimler-Nutzfahrzeugchef. Er werde im Gegensatz zum Fahrer nie abgelenkt und nie müde. Die Effizienz werde erhöht, weil das System in der richtigen Dosierung bremsen und beschleunigen. „Außerdem macht es den Fahrer Arbeitsplatz attraktiver.“

Daimler begrüßt Testfeld

Aufgabe der Politik sei es nun, die Rahmenbedingungen zu setzen, damit autonomes Fahren im zweiten Schritt nicht mehr nur auf Erprobungsfahrten beschränkt sei. Dazu müssten die Wiener Konvention und die Straßenverkehrsordnung angepasst und die Zertifizierung der Systeme geregelt werden. In jedem Fall begrüße er die Pläne der Bundesregierung für ein digitales Testfeld sowie die von Kretschmann in Baden-Württemberg angekündigte Initiative. „Wo Lkw zuerst gefahren sind, müssen sie auch zuerst autonom fahren“, sagte Bernhard. Um den Landesvater bei seinen Bemühungen zu unterstützen, überreichte er ihm ein Bild mit dem Aufdruck „Wir können alles. Auch autonom fahren.“

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Karl-Heinz Augustin

Wegweisend: Daimler-Vorstand Bernhard mit Ministerpräsident Kretschmann (links).



Kooperationen: IDS baut den Service im Bereich Privatkunden weiter aus.

Seite 3

Kombinierter Verkehr: Von der Kartoffel in die Chipsfabrik – trans aktuell begleitet Paneuropa von Vechta nach Verona.



Seiten 4–5

Geschäftsbedingungen: die Klauseln der Speditoren (ADSp) versus die der Verlader (DTLB).

Seite 11

Vergleich: Wer hat im trans aktuell-Fahrenkötter-Test die Nase vorn?



Seiten 16–18

DIREKT UND ALLES AUS EINER HAND

KRONE SPARE PARTS

Der Ersatzteil-Service von KRONE

Bestell-Hotline: +49 5951-209 302

www.krone-trailer.com

KRONE

Wir transportieren Zukunft

BRANCHENLAUF TRANSPORT/LOGISTIK AM 17. OKTOBER – BEGLEITAUSSTELLUNG ZUR E-MOBILITÄT

Alternative Antriebe sind im Kommen. Vor allem mit der Elektromobilität setzen sich viele Transport- und Logistikunternehmen schon intensiv auseinander. Welche Mobilitätslösungen in dem Bereich möglich sind, zeigt eine Begleitausstellung am Rande des 9. Branchenlaufs Transport/Logistik von trans aktuell am 17. Oktober in Biesenhofen im Allgäu auf. Der Fahrzeughersteller Tesla wird Testfahrten anbieten, ebenso werden die Vereinigten Wertach Elektrizitätswerke (VWEW) mit Segways, E-Bikes und einem umgebauten Bugatti (Foto) vor Ort sein. Das Fahrzeug

Unter Strom

SEGWAY, TESLA UND BUGATTI



war einmal ein VW-Käfer, der nun eine Bugatti-Karosserie und einen E-Motor bekommen hat. Für den Branchenlauf liegen bereits rund 200 Anmeldungen vor. Am Start sind zahlreiche Speditionsteams (unter anderem Bramme, Craiss, Hettich, Schwarz), Mannschaften der Fahrzeugbauer (DAF, Goldhofer, Iveco, Kögel, Krone, Scania) sowie des Veranstalters und des Gastgebers (trans aktuell und Ansorge Logistik). Melden auch Sie Ihre Firma zum Sport und zur anschließenden After-Run-Party an. Mehr Informationen unter www.transaktuell.de/laeuft. rat



Foto: DHL Freight

DHL Freight erhöht Preise

Zu Monatsanfang hat DHL Freight die Preise für Stückguttransporte durchschnittlich um sechs Prozent angehoben. Enorme Schwankungen bei Kraftstoff und Kapazitäten, Lohnsteigerungen, diverse Gebühren und die Erhöhung der Lieferfrequenzen seien die Gründe dafür.

Gut für die Infrastruktur

Erweiterte Lkw-Maut soll die Kassen füllen – nächster Schritt sind alle Bundesstraßen

Meilenstein war das vielfach benutzte Schlagwort in der Monatswechsellnacht vom September zum Oktober. Denn da wurde um 24 Uhr die Mautpflicht für die Fahrzeuge

recht erfüllt“, erklärte Hanns-Karsten Kirchmann, Vorsitzender der Toll-Collect-Geschäftsführung. Damit werde nicht nur bewiesen, wie flexibel das Mautsystem sei, sondern auch, „über welch großes

Bundesstraßenkilometer in das mautpflichtige Streckennetz aufgenommen. Damit „haben wir alle Projekte planmäßig umgesetzt“, betonte Kirchmann. Verkehrsminister Dobrindt dankte ausdrück-

Die Mautänderung führe „je nach betroffenen Fahrzeugen im Fuhrpark zu sehr unterschiedlichen Auswirkungen auf die Kostensituation der meist klein- und mittelständischen Transportlogistikunternehmen“, verdeutlichte der Verband. Damit ergebe sich aus BGL-Sicht ein „unnötig hoher Anpassungsaufwand in den Betrieben“.

Ungeachtet dieser Anmerkung konnte Toll-Collect-Projektleiterin Anna Roman bereits 15 Minuten nach dem offiziellen Mautstart für die Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen verkünden, dass alles einwandfrei funktioniere – sowohl die Internet- als auch die manuelle Einbuchung. Gleichzeitig signalisierte ein Toll-Collect-Tester mit 21 eingebauten OBUs, dass diese sich ebenfalls problemlos eingebucht hätten. Dies sei „ein wichtiges Element meines Investitionshochlaufs zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur“, sagte Dobrindt. Und er versicherte erneut, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut „dauerhaft und zweckgebunden“ in die Straßenprojekte fließen.

Der nächste Schritt auf dem Weg zur weiteren Infrastrukturförderung sei die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen. Das soll Mitte 2018 erfolgen und dann weitere zwei Milliarden Euro erbringen. „Die Vorbereitungen dazu laufen“, versicherte Dobrindt.

Text und Foto: Herbert Schadewald

Toll-Collect-Chef Hanns-Karsten Kirchmann (links) und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt haben als Nächstes alle Bundesstraßen im Visier.

KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



Ohne Chance

Den Transrapid können wir in China bestaunen, den Oberleitungs-Lkw bald in Kalifornien und Schweden. Um einen autonom fahrenden Lkw in der Erprobung zu erleben, können wir nach Nevada fliegen. Wir können aber auch in Deutschland bleiben. Daimler hat einen entsprechenden Actros mit Autopilot auch hierzulande auf die Straße gebracht. Oft genug waren die hiesigen Entwickler gezwungen, ihre Technologien ins Ausland zu verkaufen, weil Deutschland aufgrund vieler Bedenken-träger aus dem Diskussionsstadium nicht herausfand. Beim autonomen Fahren ist das glücklicherweise anders. Das Thema ist von Anfang an positiv besetzt. Kein Wunder: Im Idealfall trägt es zur Lösung vieler Mobilitätsprobleme bei und beschert uns mehr Sicherheit, einen geringeren Verbrauch und einen besseren Verkehrsfluss. Die Erwartungen sind immens. Gut, dass der Testlauf begonnen hat.

Zum Thema autonomes Fahren Seite 1

MAUT HAT JE NACH FUHRPARK GANZ UNTERSCHIEDLICHE AUSWIRKUNGEN

ab 7,5 Tonnen wirksam. „Das bedeutet mehr Geld für unsere Straßen und davon profitieren wir alle“, sagte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) in dieser historischen Nachtstunde. 380 Millionen Euro erwartet er nun jährlich zusätzlich. Damit sei sicher, dass die im Koalitionsvertrag für diese Legislaturperiode vereinbarten zusätzlichen fünf Milliarden Euro für die Verkehrsinfrastruktur ungeschmälert zur Verfügung stehen. Somit sei dieser 1. Oktober „ein guter Tag für die Infrastruktur in Deutschland“, wertete Dobrindt.

Bis zum 30. September waren rund 143.000 Fahrzeuge unter zwölf Tonnen bei dem Mautsystembetreiber registriert. 103.000 waren davon mit sogenannten On-Bord-Units (OBU) ausgerüstet. Bereits vier Tage zuvor hatte das Konsortium Toll Collect das für die elektronische Mauterhebung erforderliche Einbuchungssystem auf die neuen Bedingungen umgestellt. Denn zeitgleich mit der Mautpflicht für die Lkw ab 7,5 Tonnen wurde auch die Achsklassenanzahl von bisher zwei auf vier erweitert. Damit änderten sich auch die Mauttarife. „Wir haben den Auftrag des Bundes einmal mehr zuverlässig und terminge-

Know-how Toll Collect verfügt“, betonte er.

Anfang Juli hatte das Konsortium bereits eine weitere Feuerprobe anstandslos bestanden. Denn da wurden weitere 1.100

lich der Logistikwirtschaft, „die die Schritte positiv begleitet hat“. Allerdings kritisierte der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) die politischen Verkehrsbeschlüsse.

380 Millionen

EURO ERWARTET DOBRINDT JEDES JAHR AN MAUT ZUSÄTZLICH



trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

Chefredaktion:
Matthias Rathmann (rat)

Redaktion: Markus Braun (mkb), Franziska Nieß (fni), Ilona Jüngst (ilo), Carsten Nallinger (cn), Claudia Wild (wil), Knut Zimmer (kuz)

Online: Thorsten Gutmann (Ltg.); Markus Bauer, Susanne Spatz (Redaktion); Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Weitere Mitarbeiter: Maximilian Kühn (mk), Herbert Schadewald (hs)

Grafik/Produktion: Katja Reibold (Ltg.), Florence Frieser, Frank Haug, Monika Haug, Götz Mannchen, Oswin Zebrowski

Sekretariat: Uta Sichel

Korrespondenten Berlin/Brüssel: Hans-Peter Colditz (co), Regina Weinrich (rw)

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

Geschäftsführer: Oliver Trost

Redaktioneller Gesamtleiter und Herausgeber:
Werner Bicker

Anschrift von Verlag und Redaktion:
Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm-verlag.de

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung: Werner Faas, Tel.: 07 11/7 84 98-96

Anzeigenmarkt: Norbert Blucke, Tel.: 07 11/7 84 98-94

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-verlag.de

Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Nicole Polta, Gabi Volkert, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-14 03

Herstellung: Thomas Eisele

Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel.

trans aktuell erscheint 24x jährlich, 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 2,90 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, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de, Web: www.transaktuell.de/shop

Anzeigenpreisliste: Nr. 24, 2015, Gerichtsstand Stuttgart



IMPRESSUM

Per Mausklick an die Haustür

IDS zielt auf Privatkunden ab: Seit August kommt die Lieferung zur per E-Mail vereinbarten Zeit

Das Privatkundengeschäft (B2C) ist aufgrund des boomenden Onlinemarkts für viele Speditionen und Logistiker zu einem lukrativen Markt geworden, auf dem sie sich mit gutem Service differenzieren können. Die Stückgutkooperation IDS startete am 1. August offiziell ihren verbesserten Service für Privatkunden. Der Empfänger bekommt eine automatisch generierte E-Mail mit dem avisierten Zustellfenster von vier Stunden.

So sollen für den Kunden tagelanges Warten auf die Waschmaschine oder das Fitnessgerät ebenso wie Telefonabstimmungen zum Liefertermin der Vergangenheit angehören. Schließlich kann die Mail mit dem Zeitfenster örtlich und zeitlich unabhängig aufgerufen werden. Gleichzeitig ergibt sich auch ein praktischer Vorteil für die Speditionen: „Die durchschnittliche Laufzeit sank bei 90 Prozent der Sendungen von 3,5 Tagen auf 24 Stunden. Unsere Partner schätzen darüber hinaus die automatische Terminabsprache und den damit verringerten Aufwand“, sagt IDS-Sprecherin Karen Desch.

Sie zieht nach den ersten beiden Monaten ein positives Zwischenfazit für den neuen Service. Direkt nach dem Startschuss in der ruhigen Ferienzeit wurden bereits 1.000 Sendungen pro Woche per Online-Avisierung zugestellt, bis Anfang nächsten Jahres soll diese Zahl kontinuierlich auf 2.000 steigen. Momentan entspricht das



einem Anteil von 15 Prozent aller Privatzustellungen.

Laut Desch konnten die Fahrer in 95 Prozent der Fälle das avisierte Zeitfenster einhalten und die Sendung damit auch beim ersten Versuch zustellen. Ist der Empfänger zur angepeilten Zeit nicht zu Hause, kann er das Fenster auf Wunsch auch ändern. Das sei bisher aber nur bei fünf Prozent der Sendungen geschehen.

Positiver Nebeneffekt ist ein verringerter Lagerbedarf bei den Speditionen, den IDS aber zum momentanen Zeitpunkt noch nicht quantifizieren kann. Die Sendung muss nicht mehr im Lager verweilen, bis der Kunde tele-

fonisch erreicht und ein Termin abgesprochen wurde. Missglückte Zustellversuche werden ebenfalls vermieden – bei denen die Sendung auch zwangsläufig zurück ins Lager kommt.

Ein Jahr Vorbereitungszeit

Wie konnte der glatte Start gelingen? „Die Vorbereitung für unser neues Produkt betrug etwa ein Jahr“, berichtet Desch. „In dieser Zeit fanden die Entwicklung, Analyse, Befragungen und ein Testlauf statt.“ Dieser wurde bereits Mitte 2014 absolviert und brachte noch

einige Verbesserungen. So wünschten sich Kunden eine zusätzliche telefonische Information des Fahrers eine Stunde vor Zustellung, was IDS mittlerweile auch anbietet.

Die Mail-Absprache bietet IDS grundsätzlich für alle Produkte an, gleich welcher Natur sie sind und ob sie saisonalen Schwankungen unterliegen wie beispielsweise Grills oder Rasenmäher. Lediglich für große und schwere Artikel gibt es Einschränkungen: Geräte, die den Zwei-Mann-Service erfordern, können momentan noch nicht per Mail-Avisierung zugestellt werden. Hier arbeitet IDS derzeit mit dem Hermes-Einrichtungsservice zusammen.

Bucht der Kunde den Zwei-Mann- oder Aufbauservice, wird die Bestellung an Hermes geliefert. Der Dienstleister führt anschließend die Zustellung und auf Wunsch auch den Aufbauservice durch.

Bei IDS stellt man auch weiterhin einen Anstieg des Onlinegeschäfts der Kunden fest. Ob das neue Angebot dem einen weiteren Schub verleiht, lasse sich noch nicht eindeutig erkennen.

Eindeutig ist: Die Bedeutung des Privatkundengeschäfts für Logistiker wird durch den wachsenden Vertrieb übers Netz nicht an Bedeutung verlieren.

Text: Maximilian Kühnl | Foto: IDS

CharterWay

Logistik
Partner
Programm

Unser Business ist nicht schwarz-weiß, sondern besteht aus vielen Farben.

Mehr Flexibilität mit dem LogistikPartnerProgramm von CharterWay. Das LogistikPartnerProgramm ist ein einzigartiges Angebot von CharterWay für alle, die für große Logistiker fahren. Mieten, leasen, finanzieren oder kaufen Sie Ihr Nutzfahrzeug ganz einfach in der Firmenfarbe und Ausstattung Ihres Logistiklers. Profitieren Sie zusätzlich von einer ganzen Reihe individualisierbarer Logistiklösungen, die das Programm zu attraktiven Sonderkonditionen anbietet. Informationen über alle Leistungen und Services des CharterWay LogistikPartnerProgramms erhalten Sie in über 70 Mietstützpunkten oder unter www.charterway.de

Mercedes-Benz





„Seit 2010 haben wir durch den Einsatz des KV rund 700 Tonnen CO₂ eingespart.“

BERNHARD KLEER, PROKURIST AGRARHANDEL FRIEDRICH FANGMEIER

213.000

SENDUNGEN SCHICKE KOMBIVERKEHR IM VERGANGENEN JAHR ÜBER DIE BRENNER-VERBINDUNG

Das kommt

Vom niedersächsischen Acker bis zur lombardischen Chip

Gewürze dazu und ab in die Verpackung. Die Firma Pata hat mehr als 50 Sorten im Angebot.

Gewaschen, geschält, geschnitten: Im 150 Grad heißen Ölbad werden die Kartoffeln frittiert.

Zurück auf die Straße: In Verona wartet der nächste Lkw, um die Kartoffeln auszuliefern.

MEHR IM NETZ



MEHR ZUM THEMA UNTER
WWW.EUROTRANSPORT.DE/CHIPS



In die Tüte

Chipsfabrik – ein Transport im Kombinierten Verkehr

Ernte im Kreis Diepholz: Die niedersächsischen Chipskartoffeln werden in alle Welt exportiert.

Verladung in den Kühlaufleger: Bei einer Temperatur von zwölf Grad fühlt sich die Knolle wohl.

Abfahrt: Das Dispo-Team in Bremen steuert Vor- und Nachlauf mit den eigenen Lkw.

Verladung im Roland-Terminal in Bremen: Der Ganzzug von Paneuropa startet um 20 Uhr.

Lokführerwechsel am Brenner: Mit durchschnittlich 100 km/h geht es durch die Alpen.



„Wir müssen die Bahnliberalisierung fortsetzen – das System Schiene kann noch mehr leisten.“

CARSTEN HEMME, GESCHÄFTSFÜHRENDER GESELLSCHAFTER PANEUROPA RÖSCH

Wer erinnert sich nicht gern an den letzten Italienurlaub – die kleine Osteria mit den Tischen vor dem Haus, das Glas Vino oder Aperol Spritz am Abend, das Tellerchen mit Oliven oder Chips? Dazu beigetragen haben eine ganze Reihe von Leuten, etwa in Bremen, Frankfurt, München, im Rahmen eines gut abgestimmten Prozesses, der sich Logistik nennt.

Alles fängt an einem sonnigen Tag in Niedersachsen an: Auf den Feldern des Hofguts Sandering in Helmsloh ist die Kartoffelernte in vollem Gange. Betriebsleiter Marco Süllo überwatcht die nachfolgenden Arbeitsschritte: Nach der automatischen Sortieranlage lesen nochmals fleißige Hände defekte Knollen und Pflanzenteile aus. Das Agrarunternehmen hat auf dem Hof Lagermöglichkeiten für 25.000 Tonnen Ware mit der für Kartoffeln perfekten Lagertemperatur von sieben Grad.

Heute werden die Kartoffeln der Sorte Lady Rosetta aber direkt in Big Bags zu je einer Tonne Gewicht verpackt und in den bereitstehenden Lkw verladen. Auftraggeber Bernhard Kler vom Friedrich Fangmeier Agrarhandel – die Firma aus Diepholz ist internationaler Spezialist für Chipskartoffeln und exportiert bis nach Südostasien – hat die Ware an einen Kunden im Ausland verkauft. Wenn möglich, setzt der Großhändler auf den intermodalen Transport: „Da wir auch im Bereich der erneuerbaren Energien aktiv sind, ist es ein zusätzlicher Pluspunkt aus Kundensicht, dass wir auch nachhaltige Wege beim Transport gehen.“ Rund 200.000 Tonnen Chipskartoffeln bezieht das Unternehmen von Partnern, die etwa 60 bis 80 Kilometer rund um Diepholz anbauen. Allein dafür werden schon 8.000 Lkw-Ladungen benötigt.

Eigene Lkw unverzichtbar

Transportpartner von Fangmeier ist Paneuropa Rösch mit Sitz in Vechta. Das Unternehmen hat 158 Mitarbeiter, 60 Millionen Umsatz und nutzt für rund 80 Prozent seiner Transporte den Kombinierten Verkehr (KV). „15 Prozent machen dabei die Lebensmitteltransporte aus“, sagt Paneuropa-Exportleiter Mario Stömer: Schinken, Tiefkühlpizza oder auch Cornflakes setzt Paneuropa auf die Schiene. Insgesamt bis zu 22 Komplettzüge laufen pro Woche für das Unternehmen. Dennoch bilden die 90 eigenen Sattelzugmaschinen das Rückgrat des Transportunternehmens. Eines der Fahrzeuge transportiert die Kartoffeln von Fangmeier in einem Kühlaufleger direkt zum 80 Kilometer entfernten Terminal der Roland Umschlagsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr im Bremer Güterverkehrszentrum (GVZ).

100.000 Ladeeinheiten schlägt das Terminal jedes Jahr um, dazu kommen nochmals rund 100.000 Container – und nach oben ist weiter Platz, wie der geschäftsführende Gesellschafter Christoph Holtkemper erzählt. Neben Schienenverbindungen zu den Seehäfen Bremerhaven, Hamburg sowie seit einiger Zeit auch Wilhelmshaven bietet das Roland-Terminal erfolgreich Hinterlandverbindungen in den Süden Deutschlands, in die Schweiz und nach Italien an. Den Weg retour, nämlich in den Süden, nehmen die Kartoffeln aus Niedersachsen: Der Kranführer im Terminal verlädt innerhalb weniger Minuten den Kühlaufleger auf den unternehmenseigenen Ganzzug, den Paneuropa gemeinsam mit der Bremer Spedition Terratrans sechsmal wöchentlich organisiert und der von dem KV-Operateur Kombiverkehr betrieben wird. Die geplante Laufzeit Bremen–Verona beträgt 48 Stunden. Um 20 Uhr hat Zug 42179 Abfahrt in Bremen.

750 Kilometer weit fährt der Zug und kommt um 9.30 Uhr am folgenden Morgen in München an. Dort ist Lokführerwechsel: Maximilian Saller übernimmt den Zug

aus Norddeutschland und führt die Abfahrtskontrolle durch. Saller arbeitet sowohl als Lokführer als auch im Vertrieb bei dem Münchner Unternehmen, das als Schienentraktionär im Auftrag von Kombiverkehr den Zug bis zur italienischen Grenze ziehen wird. Aktuell rund 200 Züge je Woche bringt Kombiverkehr nach Italien, den Großteil davon über die Brennerverbindung. 2014 waren das rund 213.000 Sendungen, gemessen am Gesamtaufkommen wurde fast jede vierte Sendung über den Brenner transportiert.

Gegen 12 Uhr startet Saller die Lok. Damit der Zug mit seinen 32 Wagenlängen auch die Steigungen durch die Alpen schafft, sind zwei Loks mit zusammen knapp 14.000 PS angehängt – bei einem Ladungsgewicht von 837 Tonnen und einer Zugkraft von 300 Kilonewton schafft der Zug so eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 110 km/h. Während der Zug durch das Alpenvorland fährt, kommen ihm im Gegenverkehr auf der Schiene einige Fern- und Regionalzüge, aber mindestens doppelt so viele Güterzüge entgegen.

1:26 Stunden zum Brenner

Den Bahnhof in Kufstein in Sicht, holt Lokführer Saller sein Tablet aus der Tasche: Während die deutsche Bahn noch Fahrpläne auf Papier ausdruckt, setzen die Österreicher auf sogenannte Muster, die den Fahrplänen ähneln, aber flexibler sind, und die auf Tablets aufgespielt werden können. Muster 4131 von Kufstein nach Brenner sieht eine Gesamtfahrzeit von 1:26 Stunden vor.

15:15 Uhr, leichter Schneefall am Brenner. Saller fährt das längere Gleis 12 an, weil die Zuglänge heute statt 600 Metern 604 Meter beträgt. Er schaltet schon mal auf den italienischen Stromabnehmer und die italienische Zugsicherung um. Da öffnet sich bereits die Tür der Lok: „Ciao!“, sagt der italienische Kollege von der Partnerfirma Rail Traction Company, der die interoperable Lok ab hier übernimmt. Um 20 Uhr kommt Zug 42179 an seinem vorläufigen Zielort an – Terminal Interporto Verona Quadrante Europa.

Am nächsten Morgen ist wieder ein Paneuropa-Lkw zur Stelle, der den Auflieger aus Deutschland am Terminal anhängt. Es geht weiter in das rund 40 Kilometer entfernte Castiglione delle Stiviere in der Provinz Mantua, auf den Hof des Snackherstellers Pata. Nach der Verwiegung und der Probenentnahme wartet der Fahrer, bis er grünes Licht für die Entladung bekommt. Die Pata-Mitarbeiter gehen routiniert zur Sache – insgesamt knapp 25 Tonnen niedersächsische Kartoffeln kullern aus den Säcken und werden auf große Kunststoffkisten verteilt.

Ihrem Schicksal begegnen sie ein Stockwerk höher, im Produktionsbereich: Gewaschen, geschält und in Scheiben geschnitten, werden sie in 150 Grad heißem Öl frittiert, danach gesalzen und verpackt. 300 Tonnen Kartoffeln verarbeitet der Hersteller hier jeden Tag zu 100 Tonnen Chips, die an Supermärkte, Gastronomie und Tankstellen geliefert werden. „Una bella storia Italiana“ heißt einer der Werbesprüche des Snackherstellers – eine schöne italienische Geschichte. Möglich gemacht durch Logistik made in Germany.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Thomas Küppers |
Montage: Götz Mannchen

60

LKW VON PANEUROPA SIND TÄGLICH AUF DER STRASSE ÜBER DEN BRENNER UNTERWEGS

Sicherer Alpentransit

Bevor es durch den Gotthard geht, müssen Lkw das Schwerverkehrszentrum in Erstfeld passieren



Die Mitarbeiter des Schwerverkehrszentrums Ripshausen in Erstfeld (Kanton Uri) sind einig gewohnt – denn so mancher Lkw ist nicht im Einklang mit den Vorschriften auf der Gotthardroute unterwegs. Gerissene Bremscheiben, verrutschte Ladung oder alkoholisierte Fahrer gehören zum Alltag der Schweizer Polizei, die dort kontrolliert.

Die kurz SVZ genannte Kontrollstation soll die Gotthardachse sicherer machen. Auslöser für ihren Bau war der verheerende Zu-

nicht mehr funktioniert, können die Lkw dort auch parken. „Das Profil des Gotthards stellt einige Ansprüche an den Fahrer, das Fahrzeug und die Ladung“, sagt Stefan Simmen, der hier der Chef ist. Die Fahrer sollten fit sein, auch eine intakte Beleuchtung und Abgasanlagen seien im Tunnel wichtig und auf der anderen Seite Richtung Biasca natürlich die Bremsen.

Wenn die 1.200 bis 1.700 Fahrzeuge Richtung Süden pro Tag von der Autobahn A 2 nach Erstfeld

Radschrauben, teilweise würden Bremsattel ausgebaut. Weitere Themen sind defekte Abgasanlagen, manche Fahrzeuge seien överschmiert, bei anderen gebe es starke Sichtfeldeinschränkungen. So zeigt Simmen ein Bild von einem Lkw, bei dem das Armaturenbrett komplett zugebaut war. Nicht zuletzt eine Kaffeemaschine und ein Laptop bewirkten, dass der Fahrer nach rechts hin nur noch nach Gefühl fahren konnte. Auch was die Ladungssicherung angeht, steht so manches Mal nicht alles zum Besten. Manche Fahrer müssten daran erinnert werden, dass sie Zurrgurte an Bord hätten.

Besonders heikel wird es, wenn der digitale Fahrtenschreiber manipuliert wird. Das ist für die Beamten relativ schwierig herauszufinden, sie haben aber schon festgestellt, dass dafür das ABS oder Bremssysteme beeinflusst wurden, berichtet Simmen. Am häufigsten registrieren die Polizisten des Kontrollzentrums Überladungen, 3.285 Fälle waren es 2014. Und ihre Zahl nimmt laut Simmen zu. Pro Monat müssen zudem rund 20 Fahrzeuge umgeladen werden, weil die Lastverteilung nicht stimmt. Diese Fälle sind aber um die Hälfte zurückgegangen. Rückläufig sind auch Verstöße gegen die vorgeschriebenen Abmessungen der Fahrzeuge (2.088) und gegen die Lenk- und Ruhezeiten (973).

Wer bei einem Vergehen erwischt wird, muss je nach der Schwere der Straftat eine Bußkaution bezahlen. Das eigentliche Strafmaß wird dann im Nachhinein von der Staatsanwaltschaft Uri festgelegt. Eine Weiterfahrt ist erst erlaubt, wenn der Fahrer nicht mehr übermüdet oder auch wieder nüchtern ist – es wurden schon einmal 1,5 Promille hinter dem Steuer festgestellt. Außerdem muss natürlich das Auto komplett fahrtüchtig sein, im Zweifelsfall nach einem Besuch in einer örtlichen Werkstatt. Das ist für manchen Fahrer, der sich aufgrund der Schweizer Preise noch nicht einmal einen Besuch im Restaurant auf dem Platz leisten kann, eine riesige Herausforderung.

Ab einer Kautionshöhe von 2.000 Franken (1.828 Euro) erachtet die Staatsanwaltschaft deshalb ihre Anpassung an die finanziellen Verhältnisse des Fahrers als notwendig. Durch seine Selbstauskunft bekommen die Kontrolleure auch einen Einblick in die Einkommensverhältnisse. Insbesondere Osteuropäer gehen nicht selten mit einem Monatsverdienst von 450 Euro nach Hause, berichtet Simmen. Fahrer, die nicht zahlen können, müssen warten. Teilweise wird aus dem Heimatland ein Reparaturfahrzeug geschickt. Es gab aber auch einen geleasteten Lkw,

der rund ein Jahr in der Nähe von Erstfeld stand, auch weil das Transportunternehmen pleitegegangen war. Der Fahrer allerdings reiste lange zuvor auf eigene Faust ab.

Das SVZ soll aber nicht nur die Sicherheit erhöhen. Die Kontrollen haben auch ein politisches Ziel. Sie sind eine flankierende Maßnahme zur Verkehrsverlagerung und sollen zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene gerechte Bedingungen gewährleisten.

Grundsätzlich gilt die Maxime: Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht. Rund eine Million Lkw passieren jährlich die Schweizer Alpen, davon nutzen etwa 400.000 den Gotthard-Strasßentunnel. Er ist von der Schweiz aus das wichtigste Einfallstor in den Süden. Wenn hier pingelig kontrolliert wird und die Kosten steigen, könnte der eine oder andere Transporteur sich überlegen, doch lieber die Schiene zu nutzen. So jedenfalls das Kalkül. Die Kontrollen sind jedenfalls im Sinne der Firmen, die ihre Fuhrparks pflegen. Denn das alles ist auch eine Frage des gerechten Wettbewerbs.

Text und Fotos: Regina Weinrich

BIS ZU 1.700 LKW PASSIEREN TÄGLICH DAS NADELÖHR

sammenstoß zweier Lkw im Straßentunnel am 24. Oktober 2001, Elf Menschen starben. Seitdem sind die Schweizer darauf bedacht, die Sicherheit im Tunnel zu erhöhen. Als Sofortmaßnahme wurde im Herbst 2002 das Tropfenzähler-system eingeführt, das die Zahl von Lkw und Pkw, die durch den Tunnel fahren dürfen, beschränkt. Auf diese Weise soll zwischen den Fahrzeugen ein ausreichender Abstand gewahrt bleiben. Und dann wird seit dem 9. September 2009 in Erstfeld der Schwerverkehr stichprobenartig kontrolliert, 50 bis 60 Lkw sind es pro Tag.

Was mehr oder weniger aussieht wie eine klassische Mautstation, ist das Nadelöhr, durch das alle Lkw über 3,5 Tonnen fahren müssen, die unter dem Gotthard hindurch in Richtung Süden wollen, etwa 400.000 Fahrzeuge pro Jahr. Erstfeld ist das größte Kontrollzentrum in der Schweiz. Ist der Ansturm auf den Tunnel so groß, dass der Tropfenzähler

einfahren, gehen die ersten beiden Kontrollen vom Fahrer weitgehend unbemerkt vonstatten. Sensoren erfassen die Höhe des Fahrzeugs, auf die gesetzliche Mindesthöhe von vier Metern wird dabei eine technische Toleranz von 16 Zentimetern gegeben. Es folgt eine im Boden eingelassene Waage, die aber nicht grundsätzlich scharf geschaltet ist, weil ja nicht systematisch kontrolliert wird. Sollte es hier etwas zu beanstanden geben oder aber ein Mitarbeiter des Kontrollzentrums nimmt andere Unregelmäßigkeiten am Fahrzeug wie Rauch, Gestank oder Lärm wahr, wird der Lkw zur ausführlichen Kontrolle geschickt. Gefahrguttransporte müssen diese grundsätzlich über sich ergehen lassen.

Jeder Dritte hat Mängel

Von den mehr als 50 am Tag kontrollierten Lkw weist etwa ein Drittel Mängel auf, 14 Prozent werden stillgelegt. „Das zeigt, dass wir gezielt auswählen, wen wir kontrollieren“, sagt Simmen. „Wenn ein Fahrzeug zumindest vom äußeren Erscheinungsbild in Ordnung scheint, dann ist die Chance groß, dass es durchfahren kann.“ Geht es um technische Beanstandungen, seien am häufigsten die Auflieger betroffen. Die Fahrer holten die abgestellten Fahrzeuge irgendwo ab und wüsten oft nicht, in welchem Zustand sie sich befänden. „Das ist ein großes Problem, hier fühlt sich offenbar niemand für die Wartung zuständig“, sagt der 49-Jährige.

Gerissene Bremscheiben sehen die Kontrolleure wöchentlich, manchmal lose oder abgerissene

DER TROPFENZÄHLER

- Im Oktober 2002 wurde das sogenannte Tropfenzähler-system eingeführt, mit dem die Polizei die maximale Zahl der Lkw und Pkw beschränkt, die pro Stunde durch den Gotthardstraßentunnel fahren dürfen.
- Pkw haben Priorität, aber mindestens 60 Lkw sollten pro Stunde durch den Gotthard geschickt werden, damit es über den Tag nicht zu größeren Staus kommt.
- Maximal dürfen es 150 Lkw pro Stunde sein.
- Ist der Andrang zu groß, können die Lkw im vorgelagerten Warteraum des SVZ parken, bis zu 530 an der Zahl.

DIE KONTROLLEN

- Im Schwerverkehrszentrum in Erstfeld sind werktags insgesamt 52 Beschäftigte im Schichtbetrieb von 5 bis 22 Uhr für Lkw-Kontrollen zuständig.
- Insgesamt wurden 2014 im Kanton Uri mehr als 17.400 Lkw untersucht und rund 11.200 Verstöße geahndet.
- Aufgrund gravierender Mängel bei der Betriebssicherheit wurden 2.333 Schwerfahrzeuge stillgelegt.
- Das Schweizer Verkehrsministerium hat in den Bau des Kontrollzentrums 68 Millionen Franken investiert und trägt die Betriebskosten von sechs Millionen Franken pro Jahr.



Stefan Simmen, der Leiter des SVZ, zeigt defekte Stoßdämpfer bis hin zur gebrochenen Bremscheibe.

„Dienstleister für unsere Mitglieder“

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik wird 60 Jahre alt – Hauptgeschäftsführer Christian Labrot über die Herausforderungen

trans aktuell: Herr Labrot, Sie feiern in diesem Jahr den 60. Geburtstag Ihres Verbands. Ist Ihnen angesichts der großen verkehrs- und branchenpolitischen Herausforderungen überhaupt nach Feiern zumute?

Labrot: Man soll die Feste feiern, wie sie fallen, und der 60. ist bestimmt kein schlechter Grund. 60 Jahre Querschnitt durch die deutsche Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft, da ist schon einiges passiert. Vieles davon konnte der BWVL positiv beeinflussen und nach vorne treiben. Denken Sie etwa an die Liberalisierung der Marktordnung im Straßengüterverkehr. Darauf kann man schon einmal ein Glas trinken. Aber die Feier steht ja nicht im Vordergrund unserer Jahrestagung, hauptsächlich beschäftigen wir uns damit, Antworten auf die von Ihnen erwähnten Herausforderungen in Transport und Logistik zu finden. Herausforderungen übrigens, die die Notwendigkeit von Verbänden und ihre Existenzberechtigung auch in der Zukunft vor Augen führen. Auch das kann man feiern.

Es bewegt sich ja einiges in der Verkehrspolitik, wenn auch nicht immer in die Richtung, die wir uns wünschen. Aber Verkehrspolitik ist kein Wunschkonzert. Und auch nicht alle drängenden Probleme, wie etwa bei der Umsetzung des Mindestlohns, fallen in das Ressort von Frau Bär und des BMVI. Im jetzt aktualisierten Aktionsplan Güterverkehr und Logistik sind die anzugehenden Arbeitsfelder klar abgesteckt, die gilt es konsequent anzugehen. Zu den vorrangigen Punkten gehören für mich, neben der Standortstärkung allgemein, der Erhalt und die Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur, die Effizienzsteigerung im Gütertransport und die Nachwuchssicherung. Bei der Infrastrukturbereitstellung müssen wir neue Wege gehen, Geld ist genug da, wir müssen es aber auch volkswirtschaftlich optimal verbauen.

Geld genug ist da. Trotzdem: Eine der Herausforderungen ist die Finanzierung der Infrastruktur. Was bedeutet die zum Oktober in Kraft getretene

Die Aufteilung beziehungsweise richtige Relation zwischen Eigentransport und Fremdvergabe ist in den Unternehmen ein ständiger Evaluierungsprozess. Die reinen Kosten sind nur einer der Gesichtspunkte. Auch fällt die Maut ja auf der Dienstleisterseite an und wird an den Verlader weitergegeben. Einen besonderen Auslöser sehe ich daher darin nicht.

Zum Thema Eigentransport bieten Sie bei Ihrer Tagung einen eigenen Workshop an. Welche Trends sehen Sie hier?

Ich kenne selbst noch nicht alle Ergebnisse der Untersuchung, die die Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin durchgeführt hat und die Prof. Harald Gleißner präsentieren wird. Ich bin gespannt, ob sich daraus neue Gesichtspunkte

ergeben. Grundsätzlich bin ich davon überzeugt, dass sich die Professionalisierung der Eigentransports und die Durchmischung von Werkverkehr und gewerblichem Verkehr durch Ausgliederung in eigene Speditionen fortsetzen werden. Die Unternehmen behalten so den Zugriff auf die Lo-

gistik und deren Qualität, können aber gleichzeitig Effizienzvorteile nutzen. In bestimmten Branchen ist der eigene Fuhrpark durchaus ein Alleinstellungsmerkmal im Wettbewerb.

Text: Matthias Rathmann |
Foto: BWVL/Bolesch



GUTE LOBBYARBEIT GENÜGT NICHT MEHR

Ist der Verband im Jubiläumsjahr gut und zukunftsicher aufgestellt oder planen Sie strukturelle Veränderungen?

Wir sehen uns derzeit gut für die Zukunft gerüstet. Aber Sie haben völlig recht, Stillstand ist Rückschritt. Auch Verbände müssen sich genau wie die Mitgliedsunternehmen ständig flexibel anpassen und neuen Anforderungen stellen. Ich bin ja nun schon ein paar Jährchen dabei und kann im Rückblick sagen, dass der BWVL genau das tut. Zwischen unserem Leistungsportfolio damals und heute liegen Welten. Gute Lobbyarbeit allein genügt im Übrigen schon lange nicht mehr, wir sehen uns als Dienstleister für unsere Mitgliedsunternehmen, von eben der Lobbyarbeit über Information und Kommunikation bis zur ganz individuellen Beratung. Hierfür haben wir unser Team gerade personell verstärkt.

Welches sind die drängendsten Probleme, von denen Sie sich auf Ihrer Tagung auch Antworten von der Logistikkordinatorin Dorothee Bär erhoffen?

Mautpflicht für 7,5-Tonner, die den Werkverkehr stark trifft?

Zunächst einmal natürlich eine Kostensteigerung für die Unternehmen, egal ob im gewerblichen Verkehr oder beim Eigentransport der Wirtschaft. Man muss abwarten, inwieweit diese in die nächste Handelsstufe oder an den Verbraucher weitergegeben werden kann. Aber der Weg an sich ist konsequent und wird in der Branche mehrheitlich auch akzeptiert, wenn die zusätzlichen Einnahmen wirklich 1:1 in die Straße zurückfließen und durch verbesserte Infrastruktur sowie weniger Staus die Effizienz verbessert wird. Dazu gehört für mich aber auch eine Bemannung der Busse. Problematischer sehe ich da schon die geplante Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen, insbesondere aus standortpolitischer Sicht.

Wird dieser Kostenschub manche Unternehmen aus Ihren Reihen dazu veranlassen, den eigenen Fuhrpark erneut auf den Prüfstand zu stellen?

DIE TAGUNG

- Was: Dialogforum des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL)
- Wann/Wo: 14. Oktober, Hotel Pullman Schweizerhof, Berlin
- Themen: Das Programm reicht vom Schutz vor Ladungsdiebstahl über neue Entwicklungen bei Mindestlohn und Sozialvorschriften bis zur Zukunft des Werkverkehrs und zur Rekrutierung von geeigneten Mitarbeitern
- Kosten: trans aktuell-Abonnenten bezahlen 295 statt 395 Euro. Tel.: 07 11/7 84 98-31, uta.sickel@etm-verlag.de

PLANUNGSSORGEN
KOSTENFALLE
WERTVERLUST

WENIGER SORGENFALTEN MIT DER FIAT PROFESSIONAL

4 JAHRE GARANTIE!*

OHNE WENN UND ABER:

4 JAHRE GARANTIE* FÜR ALLE FIAT PROFESSIONAL MODELLE.

In Ihrem Geschäft gibt's keine halben Sachen. Und das erwarten Sie auch von einer Garantie. Deshalb ist unsere 4 Jahre Fiat Professional Garantie* ein handfestes Versprechen. Zusätzlich zu 2 Jahren Neuwagengarantie gibt es 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ gratis dazu. Das bedeutet 4 Jahre weniger Stress. Und mehr Zeit, sich um die wichtigen Dinge zu kümmern: Ihre Kunden.

www.fiatprofessional.de



PROFESSIONAL

* 2 Jahre Fahrzeuggarantie und 2 Jahre Funktionsgarantie „Maximum Care Flex 100“ der FCA Germany AG bis maximal 100.000 km gemäß deren Bedingungen. Optional als „Maximum Care Flex 150“ oder „Maximum Care Flex 200“ auf 150.000 km bzw. 200.000 km erweiterbar. Angebot nur für gewerbliche Kunden und nur für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge, gültig vom 29.06. bis 31.12.2015. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen.



Vorsicht ist besser als Nachsicht

Die Sicherheitsvereinigung TAPA registriert immer mehr Diebstähle – und bietet Hilfe an

Der Diebstahl kostspieliger Ladung oder kompletter Lkw nimmt immer krasse Formen an. Im 2. Quartal verzeichnete die Sicherheitsvereinigung Transported Asset Protection Association (TAPA) in der Region Europa, Mittlerer Osten und Afrika (EMEA) 310 Vorfälle, das ist im Vergleich zur Vorjahresperiode ein Anstieg um 24 Prozent. Zu 90 Prozent waren

zertifizieren. Auch für ein Lager mache eine TAPA C oder je nach Situation eine höherstufige Zertifizierung viel Sinn. Das sei darüber hinaus auch ein Signal an die Fuhrunternehmen, die man nicht nur einseitig in die Pflicht nehmen könne. Beide Seiten müssten sich anstrengen, betonte Neumann. In Bezug auf das Thema Sicherheit müsse es einen Bewusstseinswandel ge-



VIELE HERSTELLER WÜNSCHEN SICH ZERTIFIZIERTE LOGISTIKER

nur vier Länder betroffen: Holland, Belgien, Großbritannien und Deutschland. TAPA geht jetzt in die Offensive und bietet ein neues Einstiegsniveau für ihre Zertifizierungsstandards an. Transporteure und Verlader sollen im Rahmen einer groß angelegten Kampagne davon überzeugt werden, sich selbst nach festgelegten Kriterien zu zertifizieren. Ein Vorteil für die Fuhrunternehmen seien verbesserte Wettbewerbschancen, sagte TAPA-Vorsitzender Thorsten Neumann. Es gebe bereits Verlader, für die eine Sicherheitszertifizierung die Voraussetzung für eine Auftragsvergabe sei.

Große Hersteller hätten den dringenden Wunsch nach Zertifizierungen bei den Transporteuren geäußert, sagt Neumann. TAPA versuche aber auch, die Verlader zu überzeugen, sich zu

ben. Weltweit will TAPA die Zahl der zertifizierten Lagerhäuser und Transportunternehmen in den kommenden drei Jahren auf 2.000 verdoppeln.

„Wir wollen den Eintritt in die TAPA-Welt leichter gestalten, und deshalb haben wir das Programm zur Selbstzertifizierung eingerichtet“, erläutert Neumann. Zuvor sei mehrere Monate mit Mitgliedern getestet worden, wie die beste Lösung aussehen könnte. Grundsätzlich gibt es drei unterschiedliche Stufen der Zertifizierung, die niedrigste – eben die Selbstzertifizierung – kann ein Unternehmen ohne Zuhilfenahme von einem unabhängigen Zertifizierungsinstitut allein auf die Beine stellen. Der Standard heißt beim Lager FSR C (Facilities Security Requirements) und für Fahrzeuge TSR 3 (Trucking Security Requirements). Für viele Güter reicht der Standard C beziehungsweise 3 Neumann zufolge bereits aus.

Derzeit sei TAPA in Erfolg versprechenden Gesprächen mit Versicherungen, um zu sondieren, ob ein Zertifikat nicht zu einer Vergünstigung der Versicherungsprämie führen könnte, sagt Neumann. Für eine Zertifizierung müsse man nicht TAPA-Mitglied sein. „Wir wollen das nicht mit einer Mitgliedschaft verknüpfen. Das wäre das falsche Signal.“ Es sei ja erwünscht, dass die TAPA-Standards erfüllt würden. Den Vorteil kostenfreier Sicherheitstrainings

oder Konferenzen hätten allerdings nur Mitglieder.

Auch wer höher hinauswill und ein Zertifikat TSR 2 oder 1 oder FSR B oder A anstrebt, muss zahlen. Denn hier sind dann unabhängige Zertifizierungsinstitute wie Dekra gefragt. Grundsätzlich muss jedes Zertifikat alle drei Jahre erneuert werden. Bei der Selbstzertifizierung kommt – nach Voranmeldung und mit Einverständnis des Unternehmens –

schon mal ein TAPA-Mitarbeiter vorbei, um die Umsetzung der Regularien in Augenschein zu nehmen.

TAPA ist eine globale Organisation und dementsprechend auf Englisch aufgestellt. Das sollte aber für niemanden eine Hürde sein, betont Neumann. Zwar werden auf der Internetseite www.tapa-emea.com nicht alle Informationen auf Deutsch angeboten, die Standards aber schon.

Man könne sich im Wesentlichen auf Deutsch schlau machen, das Audit sei aber auf Englisch. „Wir helfen aber wirklich überall“, versichert Neumann. Bei Fragen könne man TAPA per E-Mail auf Deutsch anschreiben. Zwar komme zunächst eine englische Bestätigung zurück, aber die Anfrage würde dann an Deutsch sprechende Experten weitergeleitet.

Text: Regina Weinrich | Grafik: Fotolia/Onidji

ENORME SCHÄDEN

In Deutschland sollen jährlich 200.000 Transporte durch Frachtdiebstähle betroffen sein, Schätzungen zufolge betragen die Schäden bundesweit rund 1,5 Milliarden Euro. Genaueres weiß auch die Zentralstelle Prävention im Landeskriminalamt Niedersachsen nicht, denn es gibt kein verlässliches Zahlenmaterial. Ladungsdiebstahl wird in Kriminalstatistiken meist nicht gesondert aufgeführt. Die Unternehmen ihrerseits tun sich oftmals schwer, einen solchen Diebstahl öffentlich zu machen, da sie einen Imageschaden befürchten.

IN IHRER WELT ZÄHLT JEDE MINUTE

WEITERENTWICKELT für niedrigere Betriebskosten!

Als Transport-Profi kennen Sie die heutigen Herausforderungen im öffentlichen Nahverkehr: Schwerer zu erreichende Rentabilität, kostspieliger Stillstand und zunehmende Preisdiskussion sind nur einige davon. Um den größtmöglichen Nutzen aus Ihren Investitionen zu erzielen, müssen Sie Ihre Flotte wirtschaftlich betreiben. Als Ihr Shell Markenpartner wollen wir genau dabei helfen.

Shell FuelSave Diesel wurde entwickelt, um die Bildung von Ablagerungen an den Einspritzdüsen zu verhindern. So können Sie **Einsparungen von bis zu 3%¹ erreichen**. Doch mit Shell FuelSave Diesel können Sie nicht nur den Verbrauch senken, sondern auch **wertvolle Zeit sparen**. Wollen Sie mehr über diese und weitere Vorteile von Shell FuelSave Diesel erfahren? Kontaktieren Sie uns!

www.shell.de/markenpartnersuche

Shell **FuelSave** Diesel **Shell RIMULA**
Entwickelt, um Kraftstoff zu sparen!

¹ Über die gesamte Nutzungsdauer eines Fahrzeugs. Im Vergleich zu herkömmlichem Diesel ohne Wirtschaftlichkeitsformel. Tatsächliche Einsparung kann je nach Fahrzeug, Fahrbedingungen und Fahrstil variieren.

DIE ORGANISATION

- Bei der Transported Asset Protection Association (TAPA) sind Hersteller, Frachtunternehmen, Logistikdienstleister und Strafverfolgungsbehörden organisiert. Ihr Ziel: Verluste in der internationalen Lieferkette zu verringern.
- Die TAPA-Anforderungen sind als industrieller Standard für Cargo-Betriebe und Transportsicherheit anerkannt.
- Die TAPA hat rund 600 Mitglieder, die für einen Beitrag von 2.000 Euro jährlich unter anderem von schnellen Informationen zu Kriminalitätsschwerpunkten und Sicherheitstrainings profitieren.

DIE ZERTIFIZIERUNG

- Die Zertifizierung erfolgt in drei Stufen: für Transportunternehmen als Trucking Security Requirements (TSR) 1, 2, 3, für Lagerhäuser als Facilities Security Requirements (FSR) A, B, C
- Für die Selbstzertifizierung TSR 3 und FSR C muss ein Unternehmensvertreter einen ein- bis zweitägigen Kurs zu den TAPA-Sicherheitsstandards besuchen und eine Prüfung ablegen. Dann kann er für verschiedene Betriebsstandorte das Selbst-Audit vornehmen, das von der TAPA geprüft wird.

Unkonventionell in der Nische

Sven Braun lässt sich nicht verbiegen und setzt auf gut ausgebildete Fahrer



Gerechtigkeit und Fairness sind für Sven Braun ganz wichtig. Und das Gefühl, Herr seiner Entscheidungen zu sein. Das Klischee eines Transportunternehmers aus der schwäbischen Provinz erfüllt er genauso wenig wie seine Frau Angelika, die schon mit 15 nur ein Ziel hatte – Lkw zu fahren. Vor 16 Jahren haben sich die beiden zusammengetan und ihr Unternehmen aufgebaut. Was anderen zunehmend schwierig erscheint, sehen die Brauns weiterhin als Chance: Sie haben sich auf Englandverkehre spezialisiert.

„Wir machen das, was die anderen nicht machen“, sagt Sven Braun. „Wenn wir heute laden und müssen morgen früh in Liverpool stehen, weiß ich genau, da tun sich andere schwer. Und damit verdienen wir unser Geld.“ Braun bewegt mit neun eigenen Fahrzeugen und neun Fahrern fast ausnahmslos Teilladungen, darunter viele Sonderfahrten.

„Wir fahren mit Doppelbesatzung und satteln noch um“, erläutert der 47-Jährige. „Wenn der Kunde das wünscht, fahren wir ohne Pause von Kempten nach Aberdeen.“ Braun ist für so manchen Auftraggeber die Feuerwehr. Für richtig dringende Fälle hat er immer ein Auto in Reserve auf dem Hof und fährt dann auch mal selber seinen Fahrern zum Umsatzen entgegen.

Der gelernte Berufskraftfahrer hat zunächst als Angestellter

hinter dem Steuer von Lkw und Reisebussen gesessen. Bei einer Episode als Gastwirt lernte er seine spätere Frau kennen: Sie finanzierte mit ihrem Verdienst als Bedienung die Umschulung von ihrem Job als Friseurin zur Bürokauffrau. „Meinen Lkw-Führerschein hatte ich schon lange vorher heimlich gemacht“, sagt sie.

Die Eltern waren dagegen, aber sie hat sich einen Traum verwirklicht, ist dann aushilfsweise Kies und Schotter gefahren, als Frauen im Führerhaus noch tabu waren. Als Braun sich mit einem Transportunternehmen selbstständig macht, ist sie sofort dabei, und die Ausbildung zur Bürokauffrau kommt gerade recht. „Mit einem Lkw hat alles angefangen, er ist gefahren und ich habe mich um die Belege gekümmert“, erzählt Angelika Braun.

Seitdem haben die Brauns sich in ihrer Nische etabliert. Auch die schwierige Lage in Calais in den vergangenen Wochen konnte sie nicht schrecken. „Wenn keiner es mehr nach England schafft, wir kommen durch“, ist Braun überzeugt. „Es gibt keine Fahrgesellschaft, wo wir nicht ein direktes Konto unterhalten.“ Mit festen Plätzen auf den Frachtern kommt er immer rüber und wieder zurück. Braun fährt seine Englandverkehre hauptsächlich für große Spediteure. „Die sprechen noch am ehesten meine Sprache“, sagt er.

Andere Transportunternehmen verabschieden sich nahezu täglich von den Fahrten über den Kanal, berichtet Braun. Aufgebroschene Autos, beschädigte Ladungen und genervte oder verunsicherte Fahrer seien an der Tagesordnung. Bei ihm dagegen liege die Schadensquote nahezu bei null. Er gehe an das Thema anders heran als viele seiner Kollegen. Das Geld, das sie für das Zusammenflücken von Lkw ausgeben, stecke er ins Personal, erklärt der 47-Jährige.

Er baut auf deutsche Fahrer, auf eine eingeschworene Crew. „So lange eine Aalener Nummer auf dem Lkw ist und ich in Deutschland Steuern bezahle, so lange sitzt in meinen Fahrzeugen ein deutscher Fahrer.“ Die Aussage klingt fast trotzig. Im Unternehmen sei man Tag und Nacht füreinander da, sagt Angelika Braun. „Das ist kein reines Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Verhältnis, das ist eher wie eine große Familie.“

Mehr Lkw wären möglich

Das Geschäft läuft offenbar gut. Es gibt täglich mehrere Abfahrten, freitags können es auch mal 15 sein. Es wäre überhaupt kein Problem, eine ganze Reihe Autos mehr voll zu machen, sagt der Unternehmer. Aber das will er nicht. „Ich möchte nicht größer werden. Ich möchte vernünftig leben, mit vernünftigen Leuten zusammenarbeiten und ihnen ein vernünftiges Geld bezahlen.“

Er versuche, ein gerechter Chef zu sein, sagt Braun. Wirklich gute Fahrer, die bereit seien, die Strapazen und die vielen Abwesenheiten auf sich zu nehmen, seien knapp. „Vielleicht bin ich ja unkonventionell und vielleicht auch stur. Aber lieber lebe ich mit Einbußen und gehe erhabenen Hauptes ins Bett. Das ist mir wichtiger als alles andere.“

Deshalb verlangt Braun von seinen Kunden auch gerechte Preise und keine marktüblichen, hebt er hervor. „Denn der Markt ist nicht gerecht.“ Die Bran-

che fahre seit Jahren schon unter dem realen Preis, ihm sei es unbegreiflich, wie andere das machen. Braun sieht nicht ein, dass die Großkonzerne Riesengewinne machen und der Kleine, das letzte Glied in der Kette, das Geld mitbringen müsse. „Ich bin zwar das letzte Glied, aber ich bin trotzdem ein freier Mensch“, sagt er mit Nachdruck. Zwar sei es wunderschön, sich etwas leisten zu können, aber wenn das morgen nicht mehr gehe, dann sei das eben so. „Wenn man nicht vergisst, wo man herkommt, kann einem niemand etwas wegnehmen. Als wir angefangen haben, hatten wir nichts.“ Mit dieser Einstellung könne man ganz sorglos vor sich hinarbeiten.

Ohne eine gewisse Anpassung an die Verhältnisse geht es aber auch bei den Brauns nicht. Sven Braun Handel und Transport macht den Umsatz zu einem Drittel mit eigenen Autos und zu zwei Dritteln mit Subunternehmen. Für Braun fahren rund 30 Auftragnehmer – polnische Fahrzeuge mit polnischen Eigentümern und polnischen Fahrern. „Völlig konsequent bin auch ich nicht“, sagt er. Aber die polnischen Fahrer hätten alle ihren eigenen Chef als Ansprechpartner. „Das ist noch einmal ein Riesenunterschied für mich, ob das mein angestellter Fahrer ist.“

Braun hat den Wahlspruch „Nur tote Fische schwimmen mit dem Strom“. Der prangt – in chinesische Schriftzeichen übersetzt –

an einigen seiner unverwechselbaren Lkw. Aber auch das Unternehmenslogo, der Schriftzug Sven Braun, wirkt wie mit dem Pinsel hingetuschelt. Die Gestaltung der Fahrzeuge ist beiden Brauns wichtig, auch seiner Frau, bei der es gerne schon mal glitzern darf. Zwei Lkw, die ihr gehören, fahren deshalb unter dem Namen „Diamond Freight“. Der Braunsche Hang zum Unkonventionellen hat auch für die Fahrer einen Vorteil: Sie müssen nicht in einem Durchschnittsauto sitzen. Zum 15-jährigen Firmenjubiläum hat Braun dem Unternehmen einen Volvo New FH 16-750 gegönnt. Der Große glänzt in Schwarz und Silber.

Text und Fotos:
Regina Weinrich

DAS UNTERNEHMEN

- Sven Braun Handel und Transport hat sich auf Transporte nach Großbritannien und Irland spezialisiert.
- Eine Ausnahmegenehmigung ermöglicht Maschinentransporte bis 3 Meter Breite und 3,25 Meter Höhe unter Plane.
- Gefahren werden auch Gefahrguttransporte (ADR) und Schwer- und Großraumtransporte sowie Non-Stop-Express-Dienstleistungen.
- Das Unternehmen beschäftigt insgesamt 20 Mitarbeiter, davon neun Fahrer.
- Der Fuhrpark besteht aus elf DAF-Zugmaschinen XF 105-460 und XF 105-510, einem Volvo New FH 16-750 sowie 20 Aufliegern.

Der **S.KO COOL EXECUTIVE** bietet alles aus einer Hand. Mit Kühlgerät, Telematik, Full Service und Servicenetz. Made by Schmitz Cargobull.

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.



Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001

www.go-executive.com

Beste Marke
N°1 Kategorie Trailer
N°2 Kategorie Kühlgerät
N°2 Kategorie Kipper

Upgrade your Business

Fließend zur Logistik 4.0

Spediteure sind gefordert – Workshop der Uni St. Gallen zeigt Wege der Digitalisierung auf

„Die deutsche Logistik ist sehr gut aufgestellt. Wie können wir das in die Zukunft retten?“

DR. STEFFEN WISCHMANN, INSTITUT FÜR INNOVATION UND TECHNIK (ITT), BERLIN



Das Internet und die Digitalisierung machen es möglich – auch ohne Ware, ohne Immobilien und ohne eigene Fahrzeuge steigen Unternehmen zur Weltspitze auf, wie der Handelsriese Alibaba, der Unterkunftsvermittler Airbnb und der Taxineuling Uber zeigen. Oder sind sie gerade wegen der fehlenden eigenen Infrastruktur so erfolgreich? Und was heißt das für Transport- und Logistikunternehmen – wie können sie Risiken reduzieren und Gewinne maximieren?

Welche Chancen hierfür die digitale Vernetzung unter dem Stichwort Industrie 4.0 bietet, darüber diskutierten die Teilnehmer eines Fokusworkshops in Lindau. Ziel der Veranstaltung war es, praxisverwertbare Denkanstöße zu erarbeiten, so Referent und Mitveranstalter, Prof. Dr. Wolfgang Stölzle von der Universität St. Gallen. Er lieferte Einblicke ins Thema Industrie 4.0. Doch wie muss die Logistik aussehen, die sich nahtlos in einen digitalisierten Wirtschaftskreislauf einfügt – mit Smart Factorys und einer Supply Chain mit selbststeuernden, dezentralen Einheiten?

Logistik 4.0 ist laut Stölzle flexibel und gleichzeitig stabil, während heute niedrige Bestände für Risiken sorgen. Durch die Analyse von Echtzeitdaten können Störungen schneller als bisher behoben werden. Gleichzeitig nimmt die Automatisierung entlang der gesamten Transport- und Herstellungskette weiter zu, was die Fehlerquote reduziert, aber auch die Zahl der Arbeitsplätze und damit die Kosten. Als Beispiele nennt Stölzle autonome Fahrzeuge und

Lademittel, Verkehrstelematik und Supply-Chain-Management. Auf allen Ebenen werden Prozesse, Partner und Systeme intelligent und interaktiv.

Damit mit zunehmender Komplexität nicht gleichzeitig das Chaos ausbricht, müssen Schnittstellen synchronisiert, Fahrzeuge und Lademittelbehälter mit Kameras,

und Bionik am Berliner Institut für Innovation und Technik (ITT), die Frage. Als größte Herausforderung für Logistiker, „die sich mit der Digitalisierung befassen müssen“, nannte er die erhöhte Komplexität bei Prozessen und Unternehmensstrukturen, fehlende Standards und die Vielfalt der Kundenwünsche.

Besser sei ein softwaregestütztes Alarmmanagement, so Thommen, mit dem nur die Ausreißer geprüft werden müssen.

In vier Workshops wurde anschließend intensiv über die Auswirkungen der Industrie 4.0 auf die Distributions- und die Beschaffungslogistik, die Hard- und Softwareanbieter sowie die Logistik- und Transportprozesse von Spediteuren und Frachtführer diskutiert. Dabei zeigte sich die Energieversorgung von Containern und Paletten als übergreifender Problempunkt. Mit ihr könnte ein Container seinen Transportweg selbst planen, Nachrichten empfangen oder senden und vieles mehr.

Öffnen und vernetzen

Logistiker müssen sich für die digitale Zukunft rüsten, um auf künftig Ausschreibungen zu gewinnen. Global Player als Kunden werden die Standards setzen. Doch auch für Spediteure müsse es einfacher werden, sich zu vernetzen, etwa mit den Schnittstellen seines Kunden, forderten einige Teilnehmer. „Viele denken, Industrie 4.0 sei etwas für die Produktionsleute. Deren Denke hört aber am Werktor auf“, sagte Prof. Heinz-Leo Dudek von der Dualen Hochschule Ravensburg. Klar ist: Vernetzung darf eben keine Einbahnstraße sein, damit sie gelingt. Logistiker müssen eingebunden werden und auch bereit sein, die Investitionen dafür zu tätigen.

Text: Claudia Wild | Fotos: Fotolia/ Maxim Kazmin, sellingpix | Montage: Götz Mannchen

www.MercedesServiceCard.com
Cleverer und schneller unterwegs.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Sensorik, RFID-Technik, Ortungslösungen und mehr ausgestattet, Standards festgelegt und Mitarbeiter geschult werden.

Prozesse immer komplexer

Im Zeitalter der Logistik 4.0 sind Daten die neue, weltweite Währung. Wer das Datenmanagement beherrscht, schwimmt erfolgreich im digitalen Pool. „Die Logistik in Deutschland ist eine starke Branche mit vielen Arbeitskräften. Wie können wir das in die Zukunft retten?“, stellte Dr. Steffen Wischmann, Experte für Robotik

Doch auch die Chancen benannte Wischmann: Drohnen könnten im Lager zur Inventur eingesetzt werden, Gabelstapler können gesten- und sprachgesteuert autonom Waren einsammeln oder abladen. Dazu müssen Daten erhoben, ausgewertet und gesichert oder geteilt werden.

Als dritter Referent ging Daniel Thommen vom Münchner Telematikdienstleister LostnFound auf die fahrzeugspezifischen Faktoren ein – sie beinhalten Temperaturüberwachung, den Reifendruck oder den Dieselpreis. Dabei reiche es nicht, bei temperaturgeführten Transporten die Daten zu erheben, jemand müsse sie auch prüfen.

Gestalten

Das Wiehler Forum stand ganz im Zeichen digitaler Prozesse. Wie Transport- und Logistikdienstleister dem rasanten Wandel von Produktions- und Lieferprozessen mitgestalten können, zeigte Christian Jacobi auf. Laut dem Unternehmensberater (Agiplan) setzt die Branche auf Konzepte für mehr Effizienz wie kooperatives Beliefern, Nachtlieferung, Onlineshops für B-to-B und mehr. Transport und Logistik werden immer komplexer, schneller, variantenreicher. Künftiger Erfolg braucht auch eine IT 4.0.

Einsteigen

Laut einer Studie der Unternehmensberater PwC nutzen nur 19 Prozent der Logistiker Big Data zur Wertschöpfung und für Geschäftsprozesse und wollen weiter kräftig darin investieren. 35 Prozent haben sich noch nicht damit beschäftigt. „Wer jetzt nicht die Weichen stellt, wird im Wettbewerb zurückfallen“, warnt PwC-Logistikleiter Dietmar Prümm.

Informieren

Der IT-Dienstleister Eurolog lädt am 15. Oktober ins bayrische Hallbergmoos zu einem Seminar über Digitalisierung und Innovation ein.

Digitalisieren

Der Bund will kleine und mittelständische Unternehmen bei der Digitalisierung beraten, schulen und unterstützen. Dazu werden fünf „Kompetenzzentren Mittelstand 4.0“ errichtet. Das 7,4-Millionen-Euro-Projekt koordiniert die TH Aachen.

Logistische Software
soloplan.de

Mobile Telematik?
CarLa weiß wie!

CHAT NOW!

CarLo® inTOUCH
Der einfache Einstieg in die Telematik mit Ortung und Auftragsmanagement.

Gemeinschaftswerk in Scherben

DTLB versus ADSp – Verlader und Spediteure sind bei den Geschäftsbedingungen zutiefst uneinig



Dieser Knall war laut und deutlich zu vernehmen: Zuerst teilten die Verladerverbände und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) das Ende ihrer Verhandlungen über eine Neufassung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) mit. Dann stellten die Verlader – Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel und Dienstleistungen (BGA), Handelsverband Deutschland (HDE) und Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) – mit den DTLB (Deutsche Transport- und Lagerbedingungen) ihr eigenes Regelwerk vor.

Zwei Jahre hatten beide Seiten über eine Neuerung der 2003 letztmalig reformierten ADSp verhandelt. Ziel war es, Änderungen aufzunehmen, die sich durch eine in der Zwischenzeit erfolgte Rechtsprechung und veränderte Gesetzgebung ergeben haben. Damit wird es nun nichts. Die Verlader empfehlen die Anwendung der DTLB, der DSLV will noch in

offensichtlich davon aus, dass man die mit einem Verkehrsvertrag verbundenen Kosten vorab jeweils so kalkulieren kann, dass der Dienstleister seine Leistungen jeweils zu fixen Kosten erbringen kann.“ Es sei jedoch eine gewisse Flexibilität notwendig, um nicht mit zu hohen Risiken in der Transportdurchführung belastet zu werden.

Doch nicht nur inhaltlich ist ein tiefer Graben entstanden, auch über die Gültigkeit der Regelungen sind die beiden Parteien uneinig. Die verladende Wirtschaft teilt mit, dass die bisherigen ADSp „ein gemeinsam mit dem DSLV beschlossenes Bedingungswerk“ seien, „welches nunmehr keine Wirksamkeit mehr entfaltet.“

DSL-V-Hauptgeschäftsführer Frank Huster kommentiert hingegen das neue Regelwerk der Verlader folgendermaßen: „Das Regelwerk der DTLB basiert einseitig auf den Interessen der verladenden Wirtschaft. Es ist bereits aus diesem Grund fraglich, ob die DTLB rechtswirksam sind.“

Die aktuellen ADSp hätten „ohne Zweifel Bestand“, sagt Hus-

ter, werden die ADSp weiterhin Vertragsbestandteil.“ Der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht empfiehlt jedoch unbeding, den Zusatz des DSLV zu verwenden, den dieser seit der Seerechtsreform im April 2013 formuliert und der unnötige Haftungsrisiken zu vermeiden helfe.

Detlef Neufang, Rechtsanwalt beim Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), verweist auf eine weitere Option: „Können sich die Parteien nicht darauf einigen, welche Geschäftsbedingungen dem Vertrag zugrunde zu legen sind, bleibt es bei der gesetzlichen Regelung.“

Heißt: Bei im Inland dargestellten Verträgen gelten die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs, bei grenzüberschreitender Vertragsabwicklung die internationalen Übereinkommen.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Fotolia/rootstock

MEHR IM NETZ



MEHR ZUM THEMA UNTER
WWW.EUROTRANSPORT.
DE/ADSP

HAFTUNG EINER DER WICHTIGSTEN PUNKTE

diesem Jahr eine überarbeitete Version der ADSp veröffentlichen.

Vor allem über die Punkte Haftung, Preis und Festschreibung von Standards konnten sich die Parteien nicht einigen (siehe Online-Inhalt „Drei kritische Themen, zwei Standpunkte“ auf eurotransport.de/adsp). Welche Folgen etwa die Haftungsbedingungen aus den DTLB für die Spediteure haben können, zeigt Carsten Vyvers, Rechtsanwalt der Kanzlei Arnecke Sibeth Siebold aus Frankfurt, auf. In den DTLB finde sich, anders als in den ADSp, keine Haftungsbegrenzung für Großschäden. „Hierdurch wird es auch deutlich schwerer für die Dienstleisterseite, ausreichenden Versicherungsschutz vorzuhalten, da man ein unbegrenztes Schadensrisiko nicht versichern kann und auch in den Policen regelmäßig Maximalbeträge enthalten sind.“

Kritisch sieht er zudem die Forderung nach einem Notfallkonzept. „Wie genau dieses gestaltet sein soll, ergibt sich aus den DTLB nicht“, sagt Vyvers, „gerade mittlere und kleinere Unternehmen dürften Schwierigkeiten haben, hier den Anforderungen der Verlader zu genügen.“

Auch die DTLB-Vorgabe nach einem fixen Preis bedeute ein höheres wirtschaftliches Risiko für den Dienstleister. „Die DTLB gehen

ter. Die Gültigkeit der ADSp hänge allein von einer vertraglichen Einbeziehung in einen Vertrag ab. Zwar könnten die Verbände der verladenden Wirtschaft sich von der bisherigen unverbindlichen Empfehlung der ADSp lossagen, dies habe jedoch weder Auswirkungen auf bestehende Verträge, die auf Basis der ADSp vereinbart wurden, noch auf zukünftige Verträge, bei denen sich die Vertragsparteien auf die Einbeziehung der ADSp verständigen.

„Es gilt das Prinzip *pacta sunt servanda* – geschlossene Verträge sind einzuhalten“, sagt Rechtsanwalt Vyvers. Verträge, welche auf Basis der bislang bestehenden ADSp abgeschlossen worden sind, sind durch die aktuellen Entwicklungen nicht beeinflusst.

Und in der Zukunft? „Jeder Spediteur kann und sollte die ADSp als bewährtes Bedingungsmerk weiterhin seinen Geschäften zugrunde legen“, sagt DSLV-Mann Huster. Das bekräftigt auch der Fachanwalt Vyvers: „Die ADSp können selbstverständlich weiterhin angewendet werden.“ Die Dienstleister sollten ihre Kunden vor Abschluss des jeweiligen Verkehrsvertrages aber deutlich darauf hinweisen, dass sie ihre Leistungen auf Basis der ADSp erbringen. „Stimmt der Kunde zu oder widerspricht er dem Einbe-

You drive, we care. 



BESTE MARKE 2015

IMAGE AWARD 2015

1.4.2016
Mautstart in
Belgien



Jetzt sauber wechseln!
Mit dem DKV von der Eurovignette zur Maut-Box.

Die neue Maut Belgien kommt! Ab April 2016 werden dann bereits kleinere Lkw ab 3,5 t zGG mautpflichtig und die neue Maut-Box ersetzt in Belgien die Eurovignette. Ihr Mautspezialist DKV gestaltet Ihnen den Wechsel hin zur Maut-Box und die künftige Maut-Abrechnung kinderleicht. Mit ausgezeichnetem Service und Top-Konditionen.

Weitere Informationen zur neuen Maut Belgien und über den DKV – Europas Mobilitätsdienstleister Nr. 1 – unter: www.dkv-euroservice.com/maut-belgien

ECO PERFORMANCE AWARD
www.eco-performance-award.com

JETZT BEWERBEN!

* Leserwahl „Beste Marke / Kategorie Tankkarten“ von „trans aktuell“, „lastauto omnibus“ und „Fernfahrer“ 2005 bis 2015; Image-Ranking „Beste Marke Tankkarten“ Fuhrparks ab 11 NFZ, Verkehrsrundschau

Mehr als nur Transportkälte

Auch Reifen- und Bremsenarbeiten: Die Dienstleister von Thermo King erweitern ihr Serviceangebot

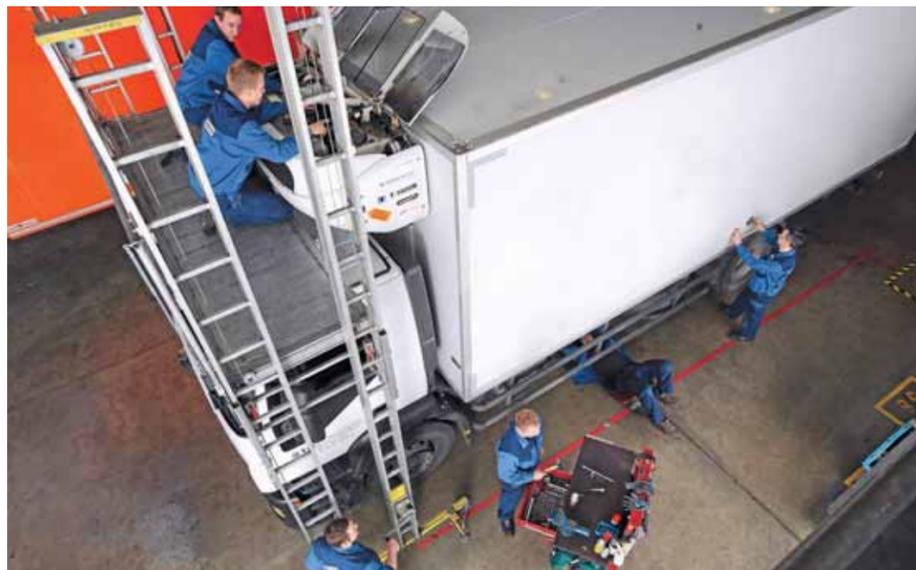


„Bei uns geht es um gezogene Einheiten“

MARCO GLÖCKLER, TKV
BETRIEBSLEITER

Thermo King weitet sein Servicenetz aus: Allein im vergangenen Jahr wurden in der Region Europa-Mittlerer Osten-Afrika (EMEA), zu dem das deutsche Servicegebiet gehört, neun Verkaufs- und Serviceniederlassungen gegründet. Dazu kamen 17 neue reine Serviceniederlassungen, in denen Kältemaschinen gewartet und repariert werden. Der Hersteller für Transport-Kühlaggregate Thermo King ist also gut aufgestellt, in Deutschland mit 70 Standorten.

Nun arbeiten die acht deutschen Thermo King-Dienstleister, darunter TKV und Große Kracht, am Ausbau ihrer Servicepalette: Neben der klassischen Kühlmaschinen-Wartung sollen zusätzliche Dienstleistungen neue Kunden locken. Zwar bleibt Kältetechnik das Kerngeschäft, doch der Anteil an Werkstatt-dienstleistungen wächst – So wie an den vier Standorten von TKV in Ulm, München, Nürnberg und Stuttgart. „Am Standort in Stuttgart machen Werkstatt-dienstleistungen sicher bereits ein Drittel des Tagesgeschäftes aus“, sagt



Vertriebsleiter Stefan Meternek. Betriebsleiter Marco Glöckler fügt hinzu: „Die Standzeiten der Fahrzeuge sind knapp kalkuliert. Kunden fragen daher explizit nach

bestimmten Leistungen, die wir zeitgleich erledigen können, wenn die Kühlmaschine zum Service in der Niederlassung ist.“ Dazu zählen Reifen- und Bremsen-

dienst, gesetzliche Prüfungen wie HU und SP oder Arbeiten an der Ladebordwand. Auch das Thema Karosseriebau wird zunehmend wichtiger. Reparaturen von Kühlkofferaufbauten inklusive Lackierung, Erneuern von Böden oder Seitenwänden – die Nachfrage sei groß und Kunden nähmen die zusätzlichen Angebote wahr.

In der Niederlassung Nürnberg hat TKV das Thema Werkstattleistungen auf ein neues Level gebracht. „Wir haben die Werkstatt optimal aufgebaut und ausgestattet und werden das sukzessive auf unsere anderen Niederlassungen

den sowie Aufbauten seien allerdings abhängig vom Standort. „Ein Bremsenprüfstand würde sich bei uns in Osnabrück nicht lohnen, bei den Kollegen von TKV in Stuttgart ist er eine sinnvolle Erweiterung des Serviceangebots“, sagt Koch. Sowohl bei Große Kracht als auch bei TKV ist geplant, den mobilen Service auszubauen.

Weitere Ziele seien, eigene Qualitätsstandards zu erhöhen und durch Zertifizierungen nachzuweisen, gleichzeitig auch von Kunden geforderte Zertifizierungen anzubieten. In Sachen



trans aktuell
läuft

ANSORGE
LOGISTIK

Samstag, den 17. Oktober 2015
bei Ansorge Logistik/Allgäu

9. Branchenlauf Transport/Logistik

5 km • 10 km • Bambini-Lauf
Team- und Einzelwertungen

Sport, Spaß und Spediteure – diese Kombination gibt es am 17. Oktober 2015 im Allgäu. *trans aktuell* lädt alle, die beruflich mit Transport, Logistik und Nutzfahrzeugen zu tun haben, zum 9. Branchenlauf ein. Gastgeber ist erneut Ansorge Logistik in Biessenhofen. Neben dem Sport gibt es eine Podiumsdiskussion zu aktuellen Themen. Für Speis und Trank und Unterhaltung bis in den Abend ist gesorgt.

Mit freundlicher Unterstützung von



Alles im grünen Bereich.



Wir transportieren Zukunft



Kosten: Inklusive Speisen und Getränke
35 Euro (brutto) bei Anmeldung eines Läufers,
30 Euro (brutto, je Läufer) bei Anmeldung von
mindestens drei Personen. Ab drei Personen
gibt es zusätzlich eine Teamwertung.

Bei Fragen zum Lauf oder Sponsoring

Kontakt
Läufer: Felix Kranen, Telefon 07 11/7 84 98-30,
Iris Rocktaeschel, Telefon 07 11/7 84 98-84,
E-Mail: info@etmevents.de

Kontakt
Sponsoren: Individuelle Pakete (inklusive Laufteilnahme und
umfangreiche Berichterstattung)
Svetlana Maric, Telefon 07 11/7 84 98-97,
E-Mail: svetlana.maric@etm-verlag.de

Weitere Informationen unter www.transaktuell.de/laeuft



KUNDENWÜNSCHE ÄNDERN SICH

übertragen“, sagt Betriebsleiter Glöckler. So steht seit Kurzem in der Niederlassung Korntal-Münchingen ein Bremsenprüfstand zur Verfügung.

Die geänderten Kundenanforderungen wirken sich auch personell aus. So stellt TKV nicht mehr ausschließlich Kältetechniker, sondern zunehmend Kfz-Mechaniker oder -Meister ein.

Auch andere Thermo King-Händler rüsten beim Service auf. „Ein Ziel ist unter anderem, dass alle Händler Verdampfer- und Aufbauinnenreinigungen als zusätzlichen Service anbieten“, sagt Katrin Koch von Große Kracht, gleichzeitig Sprecherin der deutschen Thermo King-Händler. Weitere Serviceangebote wie Reifen- und Bremsendienst oder Reparaturen an Ladebordwän-

den Beratung gebe es von Kundenseite immer wieder Gesprächsbedarf, sagt Katrin Koch: „Vor allem hinsichtlich neuer gesetzlicher Vorgaben, alternativer Kältemittel oder Pharmatransporte mit ihren Regularien und Zertifizierungen.“

Das Hauptgeschäft von Thermo King bleiben Kältemaschinen, im Sinne des bei Nutzfahrzeug-Werkstätten längst gelebten One-Stop-Shopping sind zusätzliche Serviceangebote aber unverzichtbar. Als Konkurrenz zu freien Nutzfahrzeug-Werkstätten sehen sich die Thermo King-Händler dennoch nicht: „Freie Werkstätten konzen-

trieren sich oft aufs Zugfahrzeug, bei uns geht es hauptsächlich um die gezogene Einheit“, sagt Marco Glöckler von TKV.

Text: Mathias Heerwagen |
Fotos: TKV, Thermo King



Mehr Werte transportieren

Beim Lebensmittelsymposium von Schmitz Cargobull ging es um Trends und Hintergründe des Kühltransports



Im Gespräch (von links): Reiner Kirch (Boehringer Ingelheim), Benjamin Brüser (Emmas Enkel), Josef Warmeling (Schmitz Cargobull), Moderatorin Andrea Kurtz und Prof. Christian Kille (Uni Würzburg-Schweinfurt).

Vor welchen Herausforderungen stehen Lebensmittel- und Pharmalogistiker heute? Wo liegen die Trends im temperaturgeführten Transport? Diesen Fragen stellt sich der Trailerhersteller Schmitz Cargobull nunmehr zum vierten Mal im Rahmen des Fachsymposiums „Unser täglich Brot“.

ker und Entscheider und betonte den Stellenwert des europäischen Transportmarkts. Dieser birgt laut Zonnevillje auch künftig genügend Potenzial – trotz des stetig wachsenden Online-Handels für Lebensmittel. „Dabei gilt es, an den Lieferketten anzusetzen“, analysierte der Verbandsvorsitzende.

geschärft werden, dass „Logistik einen Wert hat und nicht nur ein Kostenfaktor ist“, erklärte der Wissenschaftler.

Dies ist laut Reiner Kirch, Leiter des Bereichs Logistik und Flottenmanagement beim Pharma-Riesen Boehringer Ingelheim, spürbar. „Die Anforderungen an individualisierte Produkt- und Prozessqualität bei der Lagerung und dem Transport von Medikamenten steigen stetig“, betonte Kirch. Für ihn ist deshalb die Zusammenarbeit aller Partner innerhalb der Lieferketten zunehmend wichtiger.

Warengeschäft eröffnete das junge Unternehmen am Tag vor der Veranstaltung einen weiteren Tante-Emma-Laden. Der Anbieter ergänzt sein Warensortiment durch 4.000 online verfügbare Produkte – inklusive terminierter Lieferung bis zum Endkunden. Bei der anschließenden Podiumsdiskussion prognostizierte jedoch auch Jungunternehmer Brüser, dass die traditionelle Logistik auch weiterhin kein Auslaufmodell sei. „Sie wird sich jedoch zunehmend verändern“, so Brüser – eine Ansicht, die am Ende der Veranstaltung die meisten Teilnehmer des Schmitz Cargobull-Lebensmittelsymposiums 2015 teilten.

LOGISTIK IST NICHT NUR EIN KOSTENFAKTOR

Mehr als 100 geladene Gäste diskutierten in der vergangenen Woche in Münster über die aktuelle Marktsituation, die Stellung und die künftigen Chancen der Food-Logistikbranche.

Potenziale erkennen

Nach der Eröffnung durch Schmitz Cargobull-Vorstand Ulrich Schöpker richtete sich Willem Zonnevillje, Präsident von Transfrigoroute International, an die anwesenden Logisti-

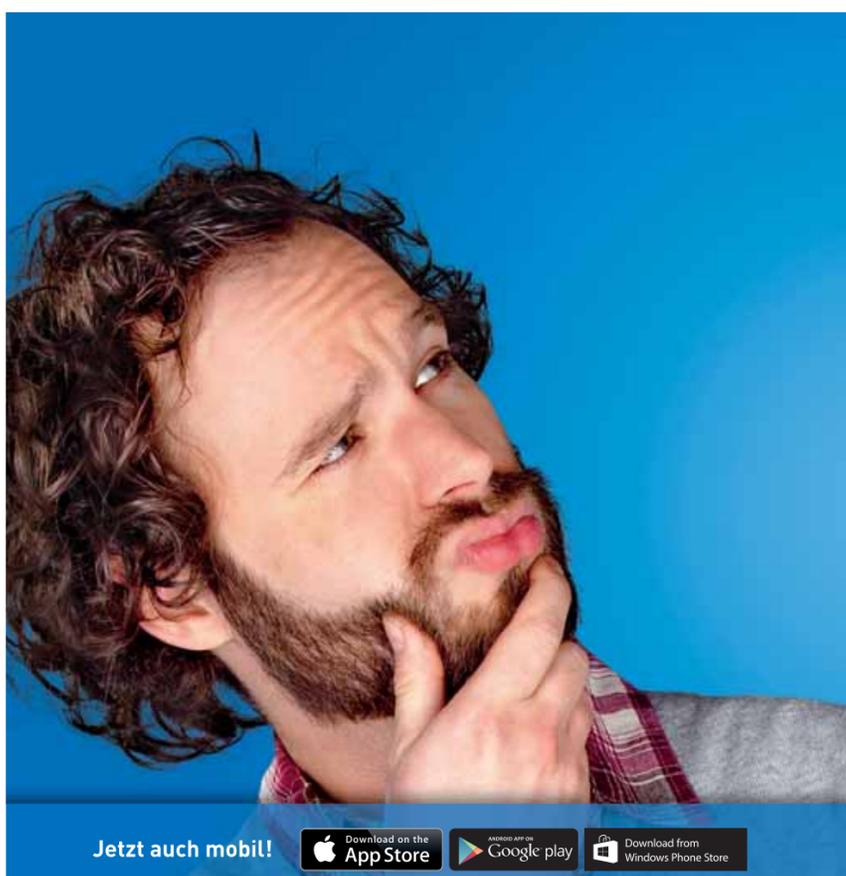
Eine Ansicht, die auch Prof. Dr. Christian Kille von der Hochschule Würzburg-Schweinfurt, teilt. Seiner Meinung nach hat sich das Konsumverhalten verändert. Es werde noch mehr Frische erwartet, zum Beispiel bei Lebensmitteln wie Sushi. Zudem nehme das Bestellen von Lebensmitteln im Internet langsam, aber stetig zu. Derzeit verzeichne der Online-Foodhandel eine Zuwachsrate von zehn Prozent. Mit den zunehmenden individuellen Wünschen hinsichtlich Frische und Qualität müsse beim Konsumenten jedoch auch das Bewusstsein dafür

Gefahr durch Kabotage

Diese sieht der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, durch Kabotagemissbrauch an deutschen Grenzen und den ständig wachsenden Fahrermangel bedroht. Nach einem Exkurs zum politischen Status quo der deutschen Speditions- und Transportwirtschaft von Seiten des BGL-Fachmanns zeigte Benjamin Brüser, Gründer und Geschäftsführer des Online-Supermarkts Emmas Enkel, wie die Gegenwart des Internet-Lebensmittelhandels aussieht. Nach vier Jahren erfolgreicher Kombination aus integriertem Online- und stationärem

Text und Fotos: Knut Zimmer





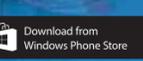
TimoCom.

Beneidenswert bequem!

Wie Frachtführer Martin sich seine Auftragsuche vereinfacht indem er direkt das Passende findet. Sicher über TC Truck & Cargo® suchen. Testen Sie Europas führende Fracht- und Laderaumbörse jetzt kostenlos vier Wochen lang im Echtbetrieb.

Jetzt auch mobil!





www.timocom.de

Im Sattelzug zum Flug

Luftfracht auf der Straße: Die Kooperation Runair bietet ein umfassendes Netz



„Der Versender muss nur noch den Frachtbrief drucken“

BERND ROCKER,
GESCHÄFTSFÜHRER
RUDOLPH TRUCKING &
HANDLING

Start geglückt: Das Bündnis Runair zieht vier Jahre nach seiner Gründung ein positives Zwischenfazit. Aushängeschild der Kooperation sind Luftfrachtersatzverkehre zwischen allen wichtigen deutschen Flughäfen. Auch wenn die Luftfracht in diesem Jahr leichte Einbrüche verzeichnet, bleibt der schnelle, aber auch sehr kostspielige Transport mit dem Flugzeug beliebt. „Gerade im Stuttgarter Raum sitzen sehr viele Hightech-Unternehmen aus den verschiedensten Branchen, die weltweit ein sehr hohes Exportaufkommen haben“, sagt Bernd Rocker, Geschäftsführer des Runair-Gründungsmitglieds Rudolph Trucking & Handling, das die komplette Bandbreite an Dienstleistungen für Luftfrachtkunden anbietet.

Der Flugplan des Stuttgarter Flughafens bietet jedoch lediglich zwei Interkontinentalverbindungen. So verwundert es kaum, dass Rudolph den Großteil seiner Sendungen im Zweischichtbetrieb an den 200 Kilometer entfernten Frankfurter Flughafen fährt. Nur etwa ein Prozent wird in Stuttgart in Flugzeuge geladen. „Frankfurt ist und bleibt das größte Drehkreuz in Deutschland, was Frachtverbindungen angeht“, pflichtet Detlef Warburg, Geschäftsführer des Runair-Verbunds, bei.

Darum habe man für die Kooperation Runair bei der Grün-

dung im Jahr 2011 bewusst Frankfurt als Drehkreuz gewählt. Das Bündnis betreibt seitdem ein Hubsystem mit der bestehenden Infrastruktur des Frachtbereichs am Flughafen. Doch wie kam die Idee? „Während der Wirtschaftskrise in den Jahren 2009 und 2010 ging das Luftfrachtaufkommen stark zurück und damit auch die Tonnage bei uns als Sammelgutspediteur“, erklärt Warburg, der auch Geschäftsführer des Gründungsmitglieds ATS in Düsseldorf ist. „Wir haben gespürt, dass wir in dieser Situation als einzelne Unternehmen nur schwer überleben können und unsere Kunden einfache Lösungen wollten.“

Frankfurt ist das Hub

Also erarbeiteten vier Luftfrachtersatzpediteure – neben Rudolph und ATS waren dies Detzer Aircargo Service aus München sowie K&M Transporte aus Nürnberg – zusammen mit dem Fraunhofer Institut in Troisdorf das Konzept eines Luftfrachtnetzwerks für die Straße. Potenziellen Kunden stellten sie sich 2010 erstmals vor und gründeten im Mai 2011 die heutige GmbH. Inzwischen hat sich die Anzahl der Partnerspeditionen verdoppelt. Ein Netzwerk aus acht Partnern verbindet alle wichtigen deutschen Flughäfen untereinander.

Möchte beispielsweise ein süddeutscher Kunde seine Fracht an einem ostdeutschen Flughafen ins Flugzeug laden, kümmern sich die sechs Mitarbeiter bei Runair in Frankfurt um die Planung. Die Disponenten nutzen die vorhandenen Nah- und Fernverkehre der Partner, um die Ware an der Rampe des Auftraggebers abzuholen.

Ist der Kunde ein bekannter Versender, gilt die Ware bereits an der Rampe des Kunden im Sinne der Luftfrachtgesetze als sicher. Falls nicht, können alle Runair-Mitglieder die Ware am Umschlagplatz röntgen und sie so der sicheren Kette zuführen. Aus dieser wird die Sendung erst beim Empfänger wieder genommen. Nahezu jede Sendung wird am Frankfurter Hub umgeschlagen, wo sie wie reguläre Luftfracht behandelt und schließlich vom zweiten Partner abgeholt wird. Der überwiegende Teil des Aufkommens hebt aber bereits in Frankfurt ab. Der Kunde bekommt abschließend eine Rechnung von Runair ausgestellt und braucht sich in allen Belangen nur an Runair zu wenden. „Außer den Frachtbrief zu drucken, bleibt dem Versender so keine Arbeit mehr“, wirbt Rocker. Und mittels Truck and Trace kann er ständig die Position seiner Sendung verfolgen.

Auf der Kundenliste stehen fast ausschließlich Speditionen. Egal ob großer Dienstleister wie Schenker und Panalpina oder die Hauspedition der jeweiligen Unternehmen,

die Komplettlösungen zusammenstellen – „für die Industrie direkt finden bei uns eigentlich keine Fahrten statt“, berichtet Rocker.

Mittlerweile stehen 20 Prozent der Transporte bei Rudolph in Verbindung mit Runair, mit zunehmendem Trend. Für den Verbund übernehmen die Schwaben mit 75 Mitarbeitern neben der wichtigen Strecke nach Frankfurt auch eine Direktfahrt nach München.

Kein reines Liniennetz

Auf der Frankfurt-Strecke kommen täglich bis zu 15 Fahrzeuge zum Einsatz. „Wir haben den großen Vorteil, dass wir aufgrund der kurzen Distanz einen kompletten Umlauf innerhalb der zulässigen Fahrzeiten hinbekommen“, erklärt der Rudolph-Chef. „So können wir eine Fuhre morgens losschicken, die am Abend wieder zurück ist. Und die andere fährt über Nacht, ohne dass die Fahrer in Frankfurt schlafen müssen.“ So steht die Ware, die am Vormittag aus Übersee in Frankfurt landet, am nächsten Morgen beim süddeutschen Empfänger auf dem Hof.

Doch Rudolph fährt nicht nur Linien: „Um konkurrenzfähig zu sein, muss man dem Kunden ab einer gewissen Tonnage auch Direktfahrten außerhalb des Netzes anbieten“, meint Rudolph. So sind

seine Lkw auch nach Amsterdam oder Köln ohne Stopp in Frankfurt aufgebrochen.

Im Vorlauf übernehmen die Stuttgarter 80 Prozent des Nahverkehrs selbst. Neben dem eigenen Fuhrpark mit 40 Transportern fahren noch sechs Subunternehmer, die ebenfalls für den sicheren Transport qualifiziert sind. Auf der Langstrecke kommen 15 Sattelzüge zum Einsatz, darunter auch Kühlaufleger und Megatrailer.

„Da Luftfracht in der Regel bei gleichem Volumen leichter als normale Straßenfracht ist“, sagt Rocker, „werden wir in Zukunft häufiger auf Zweiachser setzen, um bei der Maut zu sparen.“

Auch an der IT arbeitet Runair: „Hier führen wir sehr bald eine einheitliche Lösung ein“, freut sich der Verbundleiter Detlef Warburg. „Bisher hatte jeder Partner seine eigene IT und an den Schnittstellen zum gemeinsamen Portal gab es dementsprechend Reibungspunkte.“ Die neue Lösung standardisiert die Schnittstellen zwischen dem speditionübergreifenden System und der jeweils eigenen Software. Die Mitarbeiter können mit der gewohnten Oberfläche weiterarbeiten und alle Informationen zum Sendungsverlauf erhalten. Gute Voraussetzungen also, dass Sendungen mit Runair künftig noch schneller abheben.

Text: Maximilian Kühnl | Fotos: Thomas Küppers, Kühnl

lastauto omnibus

Digital informiert.

Die neue Freiheit, LASTAUTO OMNIBUS zu lesen. Wo, wann und womit Sie wollen.



Bis 50%
Ersparnis

IHRE NEUEN EXKLUSIVEN LASTAUTO OMNIBUS-VORTEILE:

- **Als E-Paper lesen:**
Wo, wann und womit Sie wollen
- **Ausgewählte brandaktuelle Inhalte:**
Vor Erscheinen im Heft lesen
- **Mehr Wissen:**
Profitieren Sie von exklusiven Inhalten & Serviceangeboten auf www.lastauto-omnibus.de bzw. www.eurotransport.de

JETZT IHR PERSÖNLICHES LASTAUTO OMNIBUS-ABO SICHERN
lastauto-omnibus.de/digital



Gleich QR-Code scannen und LASTAUTO OMNIBUS sichern.

Aufbruch nach Fernost

Der Logistikdienstleister Loxx bietet Lkw-Transporte nach China an

Neue Wege geht man in Gelsenkirchen – und die führen bis nach Nordwest-China. Einmal wöchentlich soll ein Lastwagen vom Loxx-Stammsitz in Gelsenkirchen aus knapp 8.000 Kilometer gegen Osten fahren. Die Ware aus ganz Europa wird zunächst in Gelsenkirchen gesammelt und dann über Polen, Weißrussland, Russland und Kasachstan ohne Umladen nach Khorgos an der kasachisch-chinesischen Grenze befördert.

Ab Khorgos übernehmen chinesische Speditionen den weiteren Transport. Die meisten Ladungen werden in Urumqi landen, der Hauptstadt des Üigurischen Autonomen Gebiets Xinjiang mit rund zwei Millionen Einwohnern. Die Strecke bestreiten kasachische Fahrer – aus gutem Grund. Seit fünf Jahren bietet Loxx Verkehre nach Russland an, Ziele in Weißrussland und Kasachstan stehen ebenfalls im Portfolio. Die Fahrer kennen einen Großteil der Strecke schon. So auch der kasachische Fahrer Alexander Neporozhniy. Er ist

senkirchener im Blick. „Langfristig hoffen wir auch auf Aufträge von Ost nach West“, berichtet Weber. Loxx will mit dem Angebot die Marktlücke zwischen der schnellen, aber teuren Luftfracht und dem mindestens 40 Tage verschlingenden Seeweg schließen.

„Ziel der nächsten zwölf Monate wäre die Weiterfahrt in Eigenregie bis nach Urumqi“, sagt der Loxx-Gesellschafter. Doch der Weg nach China ist für deutsche Unternehmen schwer. Unterstützung erfährt Loxx aber seitens der Politik. Während der China-Reise von Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel im Juli hat Weber dem SPD-Politiker das Projekt vorgestellt. „Der chinesischen Regierung spielen wir eigentlich auch in die Hände“, sagt Weber.

Will die Volksrepublik doch künftig Geschäfte über Zentralasien und den Mittleren Osten bis nach Europa abwickeln. Das Projekt läuft unter dem Namen „Neue Seidenstraße“, in Anlehnung an den jahrhundertalten Handelsweg zwischen China und dem Westen. Loxx sieht sich wie schon zum Start der Russland-



FAHRER SIND BIS ZU 18 TAGE UNTERWEGS

für die ersten Touren vorgesehen und bisher regelmäßig bis Almaty in Kasachstan unterwegs. Khorgos ist davon nur 700 Kilometer entfernt.

Die Fahrer bewältigen die 16 bis 18 Tage andauernde Tour bis Khorgos allein. Bei den Verkehren nach Russland ist das genauso. Loxx fährt mittlerweile 14 russische Destinationen an. Der nächste logische Schritt war deshalb der Verkehr nach Nordwest-China. „Einige russische Städte sind weiter von Gelsenkirchen entfernt als die chinesischen“, erklärt der geschäftsführende Gesellschafter Günter Weber.

Die Planungen seien langwierig gewesen. „Wir haben bei den chinesischen Speditionen nicht gerade offene Türen eingemacht“, gibt Günter Weber zu. Seit vergangenen November ist Loxx an dem Projekt dran, mittlerweile haben sich aber Vertragspartner gefunden. Jetzt fehlen nur noch Aufträge deutscher Speditionen. „Das Angebot gilt für Stückgut- und Teilladungen, aber auch Komplettladungen sind möglich“, erklärt Weber. Das Unternehmen plant die Transporte für Automobil- und Ersatzteile, Elektronik und Gefahrgut. Aber auch die Textilindustrie haben die Gel-

Verkehre als Vorreiter. Dabei hat das Unternehmen die dortige Krise durchaus zu spüren bekommen. Um insgesamt 28 Prozent sei der Umsatz zurückgegangen. Betroffen sind laut Weber vor allem die Transporte bis Moskau, der asiatische Teil Russlands hingegen nicht.

„Wir hoffen auf eine Lockerung der Sanktionen im Januar“, erklärt Günter Weber. Die Firma erwirtschaftete 2014 einen Jahresumsatz von 111 Millionen Euro, sechs bis acht Millionen Euro entfielen dabei auf das Russland-Geschäft. Das Unternehmen sei aber breit genug aufgestellt, um die gegenwärtige Situation verkraften zu können.

Loxx setzt in jedem Fall auf Kommunikation. Ob Kasachstan, Iran oder eben Russland – für alle Destinationen gibt es Abteilungen, die mit Muttersprachlern besetzt sind. Das ist vor allem wichtig, um mit den Fahrern in ständigem Kontakt zu bleiben. „Auch für die China-Verkehre sind neue Mitarbeiter eingeplant“, sagt Weber. Die Weichen sind also gestellt, nun müssen nur noch Aufträge kommen.

Text: Franziska Nieß | Foto: Loxx | Illustration: Götz Mannchen

DAS UNTERNEHMEN

- 1977 in Essen gegründet
- 2000 Umzug in den neuen Hauptsitz Gelsenkirchen
- Rund 500 Mitarbeiter
- Standorte in Gelsenkirchen, Tamm bei Stuttgart, Warschau und Posen in Polen
- Verkehre nach West- und Osteuropa, 14 Stückgutlinien nach Russland, Direktverkehre nach China

In meiner Welt zählt Effizienz. Und mein Cool Liner von Krone.

Höchste Kühleffizienz.

Die leistungsstarken Kühleffizienzen von KRONE erhalten Sie als Cool Liner Duoplex Steel mit dem durchgehenden Stahlpaneel. Robust, praktisch, effizient. Der KRONE Cool Liner ist maßgeschneidert für den harten Einsatz im temperaturgeführten Warenverkehr. Chassis, Aufbau und Ausstattung sind stabil und durchdacht. Vom flexiblen Luftkanal über die flüssigkeitsdichte Bodenwanne bis zu den Edelstahl-Heckverschlüssen: Auch das kleinste Detail muss höchsten Ansprüchen genügen.

www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft

Bereits im Alltag angekommen – die sieben Lkw im trans aktuell-Fehrenkötter-Test haben zur Konstanz gefunden. Werkstattaufenthalte außer der Reihe gibt es nur noch vereinzelt, die Verbräuche haben sich eingependelt und die Fahrer gehen routiniert mit ihrem Arbeitsgerät um. So hat sich auch auf den ersten Blick nur wenig getan seit der vergangenen Veröffentlichung im Februar (trans aktuell 5/2015).

Der Volvo FH führt nach wie vor das TCO-Ranking mit einigem Abstand zur Konkurrenz an und setzt eine neue Bestmarke in Sachen Verbrauch. Beachtliche 28,93 Liter Diesel pro 100 Kilometer hat der Schwede im Schnitt seit Testbeginn am 15. Februar 2014 verbraucht. Damit ist der FH rund 1,5 Liter besser als der zweitbeste Lkw in der Unterrubrik Verbrauch, der Mercedes-Benz Actros.

Beide, FH und Actros, haben sich seit Februar mit rund vier Zehntel weniger Diesel pro 100 Kilometer begnügt. Dazu tragen verschiedene Faktoren bei, allen voran natürlich die kürzeren Warmlaufphasen in den Sommermonaten. „Ich habe das Gefühl, dass die Fahrzeuge jetzt gut eingelaufen sind“, stellt Spediteur Joachim Fehrenkötter zudem fest. Einen Beitrag zur Verbrauchsoptimierung leisten wohl auch die zumeist auf unter zehn Millimeter abgelaufenen Reifenprofile.

Günstiger im Verbrauch

Den größten Schritt bei den Verbrauchseinsparungen hat der Renault Trucks T gemacht. Ganze 0,71 Liter pro 100 Kilometer liegt der Franzose nun besser als noch zu Jahresanfang. Da hatte der Fahrer Probleme mit den Batterien festgestellt. Die Batterien waren nur noch die halbe Nacht in der Lage, die Standheizung in Betrieb zu halten, weswegen der Fahrer den Lkw nachts immer wieder einige Zeit laufen lassen musste. Renault Trucks hat daraufhin die Batterien ausgetauscht. Zudem

war die Standheizung im Sommer nur noch vereinzelt im Einsatz, was sich deutlich niederschlägt.

Der T hatte zudem ein ungewöhnliches Ablaufbild an den Reifen der Antriebsachse. Die inneren Reifen der Zwillinge haben einen stärkeren Abrieb verzeichnet als die äußeren. Renault Trucks hat sich auch diesem Problem angenommen und zunächst über angepasste Reifendrucke für ein einheitlicheres Ablaufbild gesorgt. Ob das Problem dazu führt, dass die Achse noch getauscht werden muss, überprüfen die Renault-Männer derzeit. Vielleicht spart der Lkw dann noch mal einige Zehntel Kraftstoff ein.

Wider den Ölverbrauch

Intensiv auf Fehlersuche war auch Scania in den vergangenen Monaten. Der exorbitant hohe Ölverbrauch des R450 bereitete den Schweden, aber auch der Spedition Fehrenkötter einiges Kopfzerbrechen. An die 100 Liter Schmierstoff sind im ersten Jahr des Tests verloren gegangen. Nun hat Scania den Lkw pünktlich zum Serviceintervall in die Werkstatt gerufen und sich dabei gleich noch alle Motorteile angesehen, die mit Öl in Kontakt kommen. Obwohl sich auf den ersten Blick keine Mängel feststellen ließen, hat Scania alle Kolben und Buchsen ausgetauscht, um sie in der Firmenzentrale im schwedischen Södertälje einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Zudem hat die Werkstatt dem R450 die aktuelle Motorsteuerungssoftware aufgespielt.

Dies ist ein Glück für die Spedition Fehrenkötter, denn seither verliert der Scania kein Öl mehr und der Verbrauch liegt deutlich unter den bisherigen Werten. Dennoch rangiert der Scania nach wie vor auf dem siebten und damit letzten Platz im TCO-Ranking. Für die Wartung des Fahrzeugs verbucht Fehrenkötter den insgesamt vierten Ausfalltag. Das schlägt sich deutlich in den Gesamtbetriebskosten nieder.



Ein Ass hat der Scania aber bis zur Testbilanz im Herbst 2016 in jedem Fall noch im Ärmel. Er kann über den Restwert und den tatsächlichen Verschleiß beispielsweise von den Reifen noch punkten. Bislang sieht die Kalkulation der Kosten noch für alle Lkw identische Pauschalen für einige Posten vor. So liegt der Restwert aller Lkw derzeit bei einheitlich vorgegebenen 20.000 Euro. Dass diese Summe auf dem Markt nicht der Gebrauchtfahrzeugpreis für alle Marken gleichermaßen ist, dürfte jedem Spediteur bekannt sein.

Doch die tatsächlichen Restwerte der Lkw werden erst nach Ablauf von 2,5 Jahren durch Sachverständige der Dekra ermittelt. Beim Ersetzen der Pauschale durch einen Echtwert könnte sich deswegen das Gefüge im TCO-Ranking noch mal ändern.

Dennoch lässt sich über den Restwert nicht alles kompensieren. So könnte der Vorsprung von DAF und Iveco auf manchen Konkurrenten am Ende groß genug sein, um trotz vergleichsweise geringeren Restwerten die Position zu halten. Beide Fahrzeuge laufen ohne nennenswerte Probleme.

Der Iveco zeichnet sich besonders durch seine Zuverlässigkeit und seinen günstigen Einkaufspreis aus. „Der Iveco hat die dünnste Werkstattmappe von allen Fahrzeugen“, betont Fehrenkötter-Fuhrparkleiter Robert Theis. Auch die Mappe des DAF ist nicht sonderlich dick. Außerdem punktet der XF mit Verbrauchswerten unter den Top 3. So haben es sich der Niederländer und der Italiener hinter dem Volvo FH auf den Plätzen zwei und drei seit einiger Zeit eingerichtet.

Ebenfalls konstant, wenn auch nur in der zweiten Tabellenhälfte, liegt der MAN TGX im Rennen. Der Münchner verbucht vergleichsweise hohe Werkstattkosten. Allerdings war der TGX seit der vergangenen Berichterstattung nur zum Service in der Werkstatt, der aber mit 685,29 Euro zu Buche geschlagen hat. Trotz der hohen Kosten gehört der MAN aber laut Fuhrparkleiter Theis zur Riege der zuverlässigen Fahrzeuge im Test.

Seinen fünften Rang in der TCO-Wertung schuldet der TGX neben den Werkstattaufwendungen vor allem seinem Verbrauch, der mit 31,89 Litern, trotz Verbesserung um zwei Zehntel, ebenfalls Platz fünf bedeutet. Auch hier ist eine gewisse Konstanz zu sehen.

Text: Markus Braun |
Fotos: Thomas Küppers

SAF Holland
Engineering Your Road to Success

CARAT in Kassel
09. – 11.10.2015
Halle 13 / Stand 17
Besuchen Sie uns!

Innovation

„Als Disponentin einer großen Spedition interessieren mich innovative Transportlösungen. Deshalb setzen wir auf SAF-HOLLAND an unserer Seite, die uns mit Ihren durchdachten Lösungen dabei unterstützen, aktiv Kosten zu sparen.“



www.safholland.com

KALKULATION DER BETRIEBSKOSTEN: DIE SIEBEN TESTFAHRZEUGE

	Mercedes-Benz Actros 2545	MAN TGX 24.440	Iveco Stralis Hi-Way	Volvo Trucks FH460
Kennzeichen	TE-ST 776	TE-ST 778	TE-ST 779	TE-ST 780
Motorleistung	330 kW/449 PS	324 kW/440 PS	338 kW/460 PS	345 kW/469 PS
Hubraum	12,8 l	12,4 l	11,1 l	12,8 l
Leergewicht Zug	18.760 kg	19.040 kg	18.460 kg	18.960 kg
Kaufpreis Fahrzeug inkl. Aufbau ¹	135.924,13 €	129.885,00 €	119.685,00 €	128.885,00 €
Kalkulationsrahmen				
Fahrleistung gesamt p. a.	140.000 km	140.000 km	140.000 km	140.000 km
Kumulierte Reparatur- und Wartungskosten	744,70 €	2.061,33 €	1.193,35 €	1.301,17 €
Ausfalltage insgesamt/bisher	2 Tage	1 Tag	1 Tag	1 Tag
Kalkulatorische Kostenpauschale f. Ausfalltag	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Jahreseinsatzzeit in Tagen	245	245	245	245
Kalkulation zeitabhängige Fahrzeugkosten^{2,3}				
Fixe Abschreibung (zeitabhängig)	36,28 €	34,33 €	31,05 €	34,01 €
Kalkulatorische Zinsen Kaufpreis (1,50 %)	8,32 €	7,95 €	7,33 €	7,89 €
Prüfungskosten (HU, SP etc.)	0,46 €	0,46 €	0,46 €	0,46 €
Kfz-Steuer	2,27 €	2,27 €	2,27 €	2,27 €
Kfz-/Transport-Versicherung	20,41 €	20,41 €	20,41 €	20,41 €
Pauschale für Reinigung	10,00 €	10,00 €	10,00 €	10,00 €
Kommunikationskosten	4,90 €	4,90 €	4,90 €	4,90 €
Kalkulatorische Kosten Ausfalltage	4,05 €	2,70 €	2,70 €	2,70 €
Summe fixe Kosten (pro Einsatztag)	86,69 €	83,03 €	79,12 €	82,64 €
Summe fixe Kosten (pro Jahr)	21.239,71 €	20.341,39 €	19.383,32 €	20.247,46 €
Kalkulation leistungsabh. Fahrzeugkosten⁴				
Betriebswirtschaftliche Afa	6,35 €	6,01 €	5,43 €	5,95 €
Kraftstoffkosten	33,73 €	35,37 €	35,24 €	32,08 €
Schmierstoffe, Öle	0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €
Kosten Adblue	0,22 €	0,23 €	0,60 €	0,56 €
Reparaturkosten	0,37 €	0,97 €	0,56 €	0,61 €
Gesamte Reifenkosten VA, HA, NLA	3,35 €	3,35 €	3,35 €	3,35 €
Summe variable Kosten (pro 100 km)	44,78 €	46,68 €	45,94 €	43,30 €
Summe variable Kosten (pro Jahr)	62.900,23 €	66.052,05 €	64.722,71 €	61.075,76 €
Gesamtkosten pro Jahr (bei 140.000 km)	84.139,94 €	86.393,44 €	84.106,03 €	81.323,22 €

Abrechnungszeitpunkt: 31. August 2015. ¹Die Kosten für den Aufbau sind für alle Fahrzeuge mit derselben Pauschale angesetzt. (31.885 Euro), ²Kosten pro Einsatztag, ³bis zur Restwertbegutachtung wird für jedes Fahrzeug



eingespielt

... hat Zehntel weniger Diesel auf 100 Kilometer durch den Sommer gekommen



TCO-RANKING

Kostenentwicklungen zum Miterleben – beim trans aktuell-Fehrenkötter-Test dreht sich alles um die Gesamtbetriebskosten der sieben Fahrzeuge. Am Ende der Testlaufzeit entscheiden die Ausgaben der Spedition für jedes Fahrzeug über den Testsieg. Ganz nach dem Motto »Der Weg ist das Ziel« stellt trans aktuell in jeder Ausgabe im sogenannten TCO-Ranking die Zwischenstände zur Verfügung. Die Tabelle ergibt sich aus den kalkulierten Betriebskosten unter Berücksichtigung der aktuellen Verbräuche und bisher aufgelaufenen Kosten sowie einer im Sinne der Vergleichbarkeit angenommenen Laufleistung von 140.000 Kilometern pro Jahr.

Rang	Fahrzeug	Kalkulierte Kosten pro Jahr	Gefahrene Kilometer Stand: 31.08.2015	Diesel-/Adblue-Verbrauch pro 100 km ¹
1.	Volvo Trucks FH460	81.323,22 €	213.947 km	28,93 l/2,23 l
2.	DAF XF460	83.569,87 €	205.347 km	30,82 l/1,40 l
3.	Iveco Stralis 460	84.106,03 €	214.209 km	31,78 l/2,39 l
4.	Mercedes-Benz Actros 2545	84.139,94 €	200.248 km	30,41 l/0,88 l
5.	MAN TGX 24.440	86.393,44 €	212.763 km	31,89 l/0,92 l
6.	Renault Trucks T440	86.404,86 €	216.990 km	32,51 l/2,15 l
7.	Scania R450	91.473,64 €	207.056 km	32,00 l/1,22 l

Quelle: Dekra-Kostenkalkulation, Tankabrechnungen, Openmatics
¹Per Tankbelege berechnete Durchschnittswerte über die gesamte Laufzeit.

VIER PARTNER, EINE MISSION



Alle für eines – ein Großprojekt wie der trans aktuell-Fehrenkötter-Test ist nur mit vereinten Kräften zu stemmen. Während die redaktionellen Aufgaben bei trans aktuell liegen, tragen vier Partner in ihren Spezialgebieten zum Gelingen des Langzeittests bei. Es geht um Qualität, Transparenz und

Professionalität. So kümmert sich Dekra um die technische und wirtschaftliche Überwachung der Fahrzeuge. Dazu gehören regelmäßig anfallende Sicherheitsprüfungen und Hauptuntersuchungen, aber auch die Kalkulation der anfallenden Kosten. Im Interesse der Vergleich-

barkeit der Verbrauchsdaten ist Goodyear mit an Bord und stellt alle Fahrzeuge auf dieselben Reifen. Zudem hat das 69.000 Mitarbeiter starke Unternehmen ein Auge auf den Verschleiß der Pneus. Die Tankkarten für den täglichen Einsatz und damit auch die Auswertung der Kraftstoffverbräuche liefert UTA

mit ihren rund 50.000 Akzeptanzstellen in 40 Ländern. Ebenfalls mit an Bord ist der Antriebs- und Fahrwerkspezialist ZF aus Friedrichshafen. Verschiedene Teile des weltweit in den Top 10 rangierenden Zulieferers sind in allen sieben Test-Lkw an unterschiedlichen Stellen verbaut.

ÜBERRICHTUNG IM ÜBERBLICK

Scania R450		Renault Trucks T440		DAF XF460	
TE-ST 781		TE-ST 782		TE-ST 783	
331 kW/450 PS	12,7 l	323 kW/440 PS	12,7 l	340 kW/460 PS	12,9 l
18.680 kg	181.285,00 €	18.800 kg	126.385,00 €	18.860 kg	128.385,00 €
140.000 km	2.908,69 €	140.000 km	622,48 €	140.000 km	990,33 €
4 Tage	1.000 €	2 Tage	1.000 €	1 Tag	1.000 €
245	245	245	245	245	245
38,01 €	8,65 €	33,21 €	7,74 €	33,85 €	7,86 €
0,46 €	2,27 €	0,46 €	2,27 €	0,46 €	2,27 €
20,41 €	10,00 €	20,41 €	10,00 €	20,41 €	10,00 €
4,90 €	12,24 €	4,90 €	5,41 €	4,90 €	2,70 €
95,51 €	23.398,66 €	84,39 €	20.674,80 €	82,45 €	20.200,50 €
6,65 €	35,49 €	5,81 €	36,05 €	5,92 €	34,18 €
0,75 €	0,31 €	0,75 €	0,54 €	0,75 €	0,35 €
1,41 €	3,35 €	0,29 €	3,35 €	0,48 €	3,35 €
47,95 €	68.074,98 €	46,79 €	65.730,06 €	45,04 €	63.369,37 €
91.473,64 €		86.404,86 €		83.569,87 €	

... hat ein Restwert von pauschal 20.000 € angenommen. ¹Werte pro 100 km

1,5 Millionen

KILOMETER HABEN DIE
SIEBEN
TEST-LKW
BEREITS
ZURÜCKGELEGT

Industrie-Sectionaltor SPU F42

Industrie-Sectionaltor SPU 67 Thermo

bis zu **30%** bessere Wärmedämmung

Energiesparen inklusive: Sectionaltore SPU Thermo

- Europas Nr. 1 mit über 75 Jahren Erfahrung im Torbau
- beste Wärmedämmung: U-Wert bis zu 0,51 W/(m²·K)
- Weltneuheit: thermisch getrennte Schlupftür mit extraflacher Edelstahl-Schwelle

ift ZERTIFIZIERT Industrie-Sectionaltor SPU 67 Thermo im Vergleich zum SPU 42

HÖRMANN
Tore • Türen • Zargen • Antriebe

FEHRENKÖTTERS KOLUMNE

Im wahren Leben

Im Rahmen des trans aktuell-Fehrenkötter-Tests werde ich immer wieder nach der tatsächlichen Vergleichbarkeit der Fahrzeuge und der Nachvollziehbarkeit der ermittelten Verbräuche gefragt. Lassen sich Fahrzeuge mit so unterschiedlichen Fahrtstrecken und Beladungen, bei denen die Aerodynamik oft eine große Rolle spielt, überhaupt zueinander ins Verhältnis setzen? Insbesondere die Vergleichbarkeit der Verbräuche, immer erste Größe, wenn es um einen Vergleich der Wirtschaftlichkeit geht, wird hier in Zweifel gezogen. Zunächst einmal betreiben wir gemeinsam mit dem Team von trans aktuell einen enormen Aufwand, um die Verbräuche so exakt und objektiv wie möglich zu beurteilen. Darüber hinaus mischen sich über so einen langen Zeitraum der Betrachtung Ladungen und Strecken so intensiv, dass eine Vergleichbarkeit absolut gegeben ist. Dies hat sich schon im ersten Test deutlich gezeigt. Selbstverständlich herrschen keine Laborbedingungen, aber die gibt es in der Praxis auch nicht. Auf Teststrecken gemessene Rekordverbräuche ergeben sich in der Praxis in keinem Fuhrpark. Aber genau darum geht es in unserem Vergleich: Was leisten die Fahrzeuge im

harten Alltag unter immer neuen Bedingungen? Erst dann wird klar, welches Fahrzeugkonzept wirklich die Nase vorne hat. Ich kann nur jedem Fuhrparkbetreiber empfehlen, dieses genauso zu tun. Testen Sie die Fahrzeuge im Alltag und nicht nur auf einer Referenzstrecke. Dann finden Sie viel eher heraus, ob der jeweilige Lkw zu Ihren Anforderungen passt.



Gemeinsam on Tour

Fehrenkötter-Flotte mit UTA-Tankkarte in ganz Europa unterwegs



Frist für Energie-Audit läuft aus.



Für alle größeren Unternehmen ist vom 5. Dezember 2015 an ein Energieaudit Pflicht. Eine Gesetzesänderung fordert für alle Nicht-KMU ein Audit nach der europäischen Norm DIN EN 16247-1. Nur speziell qualifizierte Energieberater dürfen das Audit durchführen.

Das Gesetz zur Änderung des EDL-G (Gesetz über Energiedienstleistungen und andere Energieeffizienzmaßnahmen) dient der Umsetzung der Europäischen Energieeffizienz-Richtlinie, die den Energieverbrauch in der Europäischen Union verringern soll. Die deutschen Unternehmen werden damit verpflichtet, von nun an alle vier Jahre ihre Energieverbräuche systematisch zu analysieren.

Von der Gesetzesänderung betroffen sind nicht nur produzierende Unternehmen, sondern auch Dienstleister. Einzige Voraussetzung: Sie liegen außerhalb der offiziellen KMU-Kriterien der EU, sie haben

also beispielsweise mehr als 250 Mitarbeiter. Vor allem Unternehmen mit mehreren Standorten müssen sich zeitnah bemühen.

Die Norm DIN EN 16247-1 legt die Standards für ein qualitativ hochwertiges Energieaudit fest. Es ist ein Werkzeug, um den Energieverbrauch in Unternehmen zu erfassen und Energieflüsse zu identifizieren. Dies dient schließlich als Grundlage, um Einsparpotenziale in den Betrieben aufzuzeigen. Der Nachweis erfolgt über eine Bestätigung des Energieauditors.

Eine förmliche Zertifizierung ist nicht vorgesehen. Unternehmen können den Nachweis auch über ein zertifiziertes Energiemanagementsystem nach ISO 50001 oder EMAS erbringen. Für Unternehmen, die nachweislich ein Energiemanagementsystem einführen wollen, verlängert sich die Frist um ein Jahr bis zum 31. Dezember 2016.

Eine Tankkarte muss vor allem eines können – das sichere Bezahlen im In- und Ausland, an Tankstellen, Rasthöfen und Werkstätten zu ermöglichen. Dabei setzt die Spedition Fehrenkötter seit Jahren auf die UTA Card und die Mercedes Service Card. „Wir unterstützen die Spedition nicht nur beim europaweiten Kraftstoffmanagement, sondern auch bei den verschiedenen Mauten in Europa und bei der Mehrwertsteuer-Rückerstattung“, sagt UTA-Sprecher Kay Otte.

Da die Spedition Fehrenkötter auch im internationalen Fernverkehr tätig ist, kann sie die beiden Karten an mehr als 51.000 Akzeptanzstellen in Europa einsetzen. Den Fehrenkötter-Test, bei dem die Wirtschaftlichkeit der Zugmaschinen im Vordergrund steht, unterstützt UTA mit den relevanten Daten für die Auswertung der Kraftstoffverbräuche.

Auch für Kosteneffizienz leisten die Tankkarten einen wichtigen Beitrag. „An manchen Stationen genießen wir mit der UTA Card besondere Konditionen, auch international“, sagt Fehrenkötter-Fuhrparkleiter Robert Theis. Hinzu kommen zusätzliche Services wie der Stationsfinder, die UTA-App, das Bezahlen von Maut-, Tunnel- und Brückengebühren und der Reparaturservice, die Zeit und Geld sparen helfen (siehe Kasten).

200 Karten im Einsatz

Zwar haben die Spezialisten für Fahrzeug- und Landmaschinentransporte aus Ladbergen auch andere Karten im Einsatz, auf die UTA-Karte und die passende Maut-Box vertraut die Spedition jedoch für den gesamten Fuhrpark – und das seit Jahren. Rund 200 UTA-Karten sind zurzeit etwa im Einsatz. Für Reparaturen steuern die Fahrer mit ihren Fernverkehrszügen oftmals eine Herstellerwerkstatt an, doch hin und wieder kommt auch hierfür die UTA-Karte zum Einsatz.

Theis ist vor allem über den hohen Sicherheitsstandard der Tankkarte dankbar. „Seit Jahren konnten wir die Sicherheit durch tägliche Mengengrenzungen pro Karte erhöhen und die Abbuchungen werden auf Plausibilität geprüft. Das ist vorbildlich“, freut

sich der Fuhrparkchef. Und falls doch einmal Ungereimtheiten auftreten, „ruft im Zweifel auch mal der Außendienst an und fragt selbst nach, ob das alles so stimmt“, sagt Theis.

Auf ihrem Weg quer durch die Republik und von Nord- nach Süd- oder Westeuropa wird die Karte an vielen Punkten gezückt. Auf der

„Bei unplausiblen Bezahlvorgängen wird UTA sofort aktiv. Das ist vorbildlich“

ROBERTTHEIS, FUHRPARKCHEF BEI FEHRENKÖTTER

Tour etwa nach Frankreich bezahlt das Fehrenkötter-Team zunächst die Tagesvignette für den Transit durch Belgien, tankt dann dort noch und bezahlt die Autobahngebühr sowie die Brückenüberfahrt in Frankreich via UTA-Mautbox. „Vor allem im internationalen Schwerlastverkehr hat die UTA-Karte für uns gegenüber anderen deutliche Vorteile“, sagt Theis.

Bei der Fahrt durch die Schweiz können die Fahrer die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) über die Tankkarte bezahlen. Und wird in Deutschland mit kostbarer Ladung ein Sicherheitsparkplatz angefahren, erledigt auch hierfür die Karte die Abrechnung.

Text: Claudia Wild |
Fotos: Thomas Küppers, UTA
Montage: Götz Mannchen

LEISTUNGEN IM ÜBERBLICK

- Über 51.000 Akzeptanzstellen der UTA Card, davon über 36.000 Tankstellen.
- Service-Hotline, 24-Stunden-Pannen- und Sperrnotruf
- Europaweiter Mautservice mit diversen Erfassungssystemen, verschiedene Plus-Services (Dienste für Reparatur, Pannen, Abschleppen, Reifen, Parkplatzsuche und andere), MwSt.- und Mineralölsteuer-Rückerstattung
- Stationsfinder-App für deutsche Tankstellen mit Dieselpreisen im Minutentakt und Best Price Optinet mit den 1.000 günstigsten UTA-Tankstellen in Deutschland

Starke Spritsparerer

Mercedes hat die 12,8-Liter-Motoren überarbeitet – trans aktuell war mit dem Actros 1853 und 1845 auf Tour



Zahlenspiel – beim Blick auf den ersten der beiden strahlend weißen Actros, die für trans aktuell zur ersten Testfahrt bereitstehen, fällt sofort die Typbezeichnung auf. „1853“ steht in silbernen Ziffern an gewohnter Stelle auf der Tür. Das gab es zuletzt vor rund 20 Jahren bei der ersten Actros-Baureihe. Damals stand schon die 18 für das zulässige Gesamtgewicht in Tonnen und die 53 für 530 PS Motorleistung. Der wesentliche Unterschied: In den späten 90ern wummerte ein 15,9 Liter großer Achtzylinder (OM502) unterm Haus, heute kommt dieselbe Leis-

te zwölfte Fahrstufe und damit den Direktgang eingelegt und der Drehzahlmesser steht knapp über der 900/min.

Auf der leicht hügeligen Küstenstraße bleibt der Actros bei den meisten Steigungen im zwölften Gang. Kraftreserven hat das Aggregat ausreichend. Das liegt zum Teil an der nicht zu langen Hinterachsübersetzung mit $i=2,733$, vor allem aber am leistungsfähigen Motor. Mercedes hat durch verschiedene innermotorische Maßnahmen (siehe lio 8/15) nicht nur eine neue Leistungsstufe geschaffen, sondern auch die Drehmomentkurve in Richtung

verbraucht der OM471 bei der Abgasnachbehandlung etwa fünf Prozent mehr Adblue als sein Vorgänger mit rund drei Prozent.

Der entscheidende Vorteil der neuen Ventilposition ist aber, dass Daimler damit ein anfälliges Bauteil einspart – das Wastegate. Das AGR-Ventil kontrolliert in seiner neuen Position 50 Prozent des Abgasstroms zum AGR-Trakt und zum Turbolader. So lassen sich der Druck im Luftverdichter und die AGR-Rate zeitgleich steuern. Mehr Ladedruck bedeutet eine niedrigere AGR-Rate, was auch die Effizienz der Verbrennung steigert. Wird weniger Leistung benötigt, sorgt das AGR-Ventil dafür, dass der Ladedruck sinkt und die verbrennungskühlende Abgasrückführung ausgeweitet wird.

Für den Fahrer machen sich die innermotorischen Maßnahmen zumindest bei niedrigen Drehzahlen bemerkbar. So liegen beim 1853 bereits aus dem Standgas kommend bei der ersten Fahrpedalberührung rund 1.600 Newtonmeter an der Kurbelwelle an. Auf der slowenischen Landstraße bei 900 Umdrehungen ist das Drehmoment schon jenseits der 2.400er-Marke auf dem Weg zu den maximal verfügbaren 2.600 Newtonmetern bei 1.100/min. Kein Wunder also, dass Powershift auf der Landstraße kaum in den elften Gang zurückmuss.

Ist aufgrund der Steigung doch einmal zurückschalten angesagt, muss sich der Fahrer erst an die Schaltstrategie gewöhnen. Denn dank des Drehmomentverlaufs wählt Powershift erst bei vermeintlich niedrigen Drehzahlen den nächsttieferen Gang. Da liegt manches Mal die Fahrerhand schon auf dem Lenkstockhebel zum manuellen Rückschalten.

Mit der verfügbaren Power gibt sich der 1853 auch auf der Autobahn keine Blöße. Beim Blick auf den bei 1.220/min stehenden Drehzahlmesser bei Tempo 85 liegt eine Änderung der Achskonfiguration nahe. Für die mit $i=2,533$ längste verfügbare Übersetzung wäre die Leistung des Lkw immer noch mehr als ausreichend und der Dieseldurst des Actros noch mal geringer.

Apropos Verbrauch: Mercedes beziffert das Einsparpotenzial durch die Überarbeitung des Motors mit drei Prozent im direkten Vergleich zum bisherigen Serienstand. Für den 1853 stellt sich zum einen die Frage, wie er im Vergleich zur bisherigen Top-Leistungsstufe mit 510 PS aussieht. Zum anderen könnte die 530-PS-Maschine eine leichte, sparsame und kostengünstige Alternative zur kleinsten Leistungsstufe im 15,6-Liter-Segment sein.

Zurück am Startpunkt mit dem 1853 wartet schon der Brot-und-Butter-Mercedes mindestens der deutschen Speditionsbranche, der 1845. Der zweite Sattelzug unterscheidet sich – abgesehen vom Typenschild – nur in weni-

gen Punkten vom Lkw der ersten Runde. So kommt der OM471 mit der niedrigeren Leistungsstufe mit einer zeitweilig verfügbaren Drehmomenterhöhung im zwölften Gang (Top-Torque) daher.

Beim Getriebe tut es die abgepeckte Variante G211-12, die mit einem Eingangsrehmoment von 2.100 Newtonmetern zurechtkommt und bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 45 Tonnen ausgelegt ist. Beim 1853 ist das G281-12 genannte Getriebe vonnöten, das 700 Newtonmeter mehr an der Antriebswelle trägt und für Gesamtgewichte bis 60 Tonnen ausgelegt ist, dafür aber auch rund 50 Kilogramm mehr auf die Waage stellt.

500 Kilo mehr Zuladung

Das Fahrzeuggewicht ist sicher auch einer der kaufentscheidenden Punkte im direkten Vergleich zwischen 1845 und 1853. Letzterer hat in der Testkonfiguration knapp 800 Kilogramm mehr auf den Rahmenteilern liegen. Wobei die kleineren Tanks des 1845 rund 200 Kilogramm davon ausmachen. Dennoch sind 500 bis 600 Kilogramm mehr Zuladung ein schlagkräftiges Argument.

Bleibt dabei der Fahrspaß auf der Strecke? Bei voller Zuladung machen sich die 400 fehlenden Newtonmeter bei 81 PS weniger vor allem an langen Steigungen bemerkbar. Dem Getriebe bleibt dann keine andere Wahl, als teilweise bis in den neunten Gang

zurückzugehen, wo der 1853 noch mit dem elften Gang auskommt. Das liegt beim Testfahrzeug aber nicht nur an der Motorcharakteristik, sondern auch an der mit $i=2,533$ längeren Hinterachse bei gleicher Getriebeabstufung. Da kann auch die kurzzeitig verfügbare Drehmomenterhöhung nur gelegentlich etwas dagegen unternehmen.

Doch der Actros 1845 ist trotz weniger Leistung und langer Übersetzung immer noch flott unterwegs. Bei einer Runde mit beiden Fahrzeugen in Kolonne, kann der 1853 seinen kleinen Bruder nur bei langen Steigungen etwas distanzieren. Die beiden Fahrzeuge müssten schon ziemlich weit fahren, dass sich da ein echter Zeitgewinn einstellt.

Beim Verbrauch dürfte der 1845 einen Vorsprung in der Testkonfiguration haben. Im Direktgang steht der Drehzahlmesser 90 Umdrehungen niedriger bei 1.130/min während der benachbarte Zeiger Tempo 85 markiert. Das macht an der Tankstelle trotz einiger Rückschaltungen sicher noch das eine oder andere Zehntel aus. Ob der 1845 bei identischer Konfiguration in Sachen Verbrauch noch einen Vorsprung vor dem 1853 hat, hängt stark vom Streckenprofil ab. Wir sind gespannt, welcher der beiden Motoren bei Tests auf der anspruchsvollen trans aktuell-Teststrecke die Nase vorn haben wird. Dann gehen die Zahlenspiele weiter.

Text: Markus Braun |
Foto: Thomas Küppers

MEHR DRUCK BEI EINSPRITZUNG REDUZIERT SPRITVERBRAUCH

Im Fahrerhaus des jüngsten Sprosses der Actros-Familie geht es zu wie immer. Allenfalls beim Blick in die Staufächer fällt auf, dass die verbaute Standklimaanlage neuester Generation nun ohne einen Kältespeicher auskommt, der im Innenraum Platz wegnimmt. Den Speicher hat Mercedes beim 50 Kilogramm leichteren Neubau der Kältemaschine durch einen elektrischen Kompressor und zwei ebenfalls strombetriebene Lüfter ersetzt.

Fit für die erste Runde nehmen wir im gewohnt komfortablen Gestühl Platz. Schlüssel ins Schloss, Start-Knopf betätigen und schon geht es los, entlang der sommerlich warmen slowenischen Küste. Der 1853 rollt mit Tempo 65 und voll ausgeladenem Trailer am Haken entspannt dahin. Das Powershift 3-Getriebe (G281-12) hat

niedrige Drehzahlen verschoben.

Maßgeblich für die Effizienzsteigerung des OM471 der zweiten Generation ist eine Druckerhöhung an den Einspritzdüsen des Common Rails auf 2.700 bar im Maximum. Acht Einspritzdüsen sorgen für eine effektivere und damit sauberere Verbrennung.

Adblue-Verbrauch steigt

Zudem hat Daimler das Verhältnis von Kraftstoff und Luft im Brennraum in Richtung mager (mehr Luft als Diesel) verschoben. Damit sinkt der Verbrauch, allerdings kommt am Krümmer auch stärker NOx-haltiges Abgas an. Die Entwickler haben auch den Anteil des zurückgeführten Abgases (AGR-Rate) gesenkt, was den NOx-Anteil auf dem Weg zur Abgasreinigung ebenfalls kaum positiv beeinflussen dürfte. So

TECHNISCHE DATEN

	Mercedes-Benz Actros 1853 LS 4x2 Streamspace	Mercedes-Benz Actros 1845 LS 4x2 Streamspace
Motor/Hubraum	R6 (Daimler OM471)/12.800 cm ³	
Abgasreinigung	Euro 6 per AGR, SCR, DPF	
Einspritzung	Elektronisch gesteuerte Common-Rail-Einspritzung (bis 2.700 bar)	
Nennleistung	390 kW (530 PS) bei 1.600/min	330 kW (449 PS) bei 1.600/min
max. Drehmoment	2.600 Nm bei 1.100/min	2.200 Nm bei 1.100/min
Getriebe	automatisiertes Zölfgang-Getriebe Mercedes Powershift 3 (G281-12), 12 Gänge, 4 Rückwärtsgänge, Spreizung 14,93–1,0	automatisiertes Zölfgang-Getriebe Mercedes Powershift 3 (G211-12), 12 Gänge, 4 Rückwärtsgänge, Spreizung 14,93–1,0
Übersetzung Hinterachse	2,733:1 (entspricht 1.220/min bei 85 km/h und 315/70R22,5-Bereifung)	2,533:1 (entspricht 1.130/min bei 85 km/h und 315/70R22,5-Bereifung)
Leergewicht	8.320 kg (inkl. 570 l Diesel, 75 l Adblue)	7.530 kg (inkl. 390 l Diesel, 60 l Adblue)
Nutzlast	9.680 kg	10.470 kg
Wartungsintervall	150.000 km	

RoadRunner Twin

**Ab jetzt gilt's:
weniger Achsen – weniger Maut**

- Weniger Achsen – weniger Maut
- Weniger Verschleiß
- Geringerer Kraftstoffverbrauch
- Optimale Nutzlast

Mehr dazu:
www.fliegl.com

Beweglich bleiben

Großspediteur Willi Betz setzt auf Telematik von Transics – Flexibilität gab den Ausschlag



Stand heute sind mehr als 120 Zugmaschinen des Logistikdienstleisters Willi Betz aus Reutlingen mit dem Telematiksystem TX-Sky von Transics ausgestattet. Mindestens noch mal so viele Einheiten sollen im Laufe des Jahres verbaut werden. „Den Ausschlag

das bislang verwendete satellitengestützte System von Astrata (ehemals Qualcomm) war in die Jahre gekommen und musste ersetzt werden.

Dem Zufall hat er dabei nichts überlassen. Nach den ersten Gesprächen im Jahr 2014 wurden zunächst drei Testsysteme vornehmlich im Bereich

Dedicated Fleet unterwegs. „Dafür haben wir gemeinsam mit Transics unsere Prozessschritte in TX-Sky abgebildet“, erläutert Munding. Der Fahrer wird dabei Schritt für Schritt durch den Ablauf geführt. So kann er beispielsweise auswählen, ob er einen Palettentausch vorgenommen hat oder auch dokumentieren, in welchem Zustand die Ware bei der Verladung war.

Als Nächstes stehen übrigens die Zugmaschinen aus dem Segment der Pkw-Transporte auf dem Ausrüstprogramm. „Dort gilt es dann natürlich entsprechend andere Statuspunkte in der Software zu hinterlegen.“ Doch das ist laut Munding kein Problem und zeitnah umsetzbar. „Diese Flexibilität ist es, die die Telematik ausmacht und zukunftssicher macht.“

Hinzu kommt, dass TX-Sky mittels der FMS-Schnittstelle die CAN-Bus-Daten ausliest und der Logistiker auf diese Weise eine aussagekräftige Übersicht zu den Fahrern und den Fahrzeugen bekommt. „Was wir im Einzelnen an Daten auf dem Portal TX-Connect sehen, hängt natürlich davon ab, welche Daten der jeweilige Lkw-Hersteller freigegeben hat“, erklärt Munding. Denn bei Willi Betz setzt man auf eine Mischflotte, die sich aus Zugfahrzeugen von DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz und Volvo zusammensetzt. Je nach Lkw gibt es dann Daten



zur Gaspedalstellung, den Schaltvorgängen oder dem Einsatz des Retarders – und immer natürlich die Informationen zum Verbrauch und eine der Fahrweise entsprechende Fahrernote. „In einem weiteren Schritt wollen wir mithilfe eines Fahrtrainers die Fahrweise unserer Mitarbeiter weiter verbessern.“ Ein entsprechendes Anreizsystem kommt wiederum den Fahrern zugute.

Zwei-Marken-Strategie

Der Mischfuhrpark ist übrigens den unterschiedlichen Kundenanforderungen geschuldet. „Wobei wir eigentlich immer mindestens eine Zwei-Marken-Strategie fahren, um uns unsere Unabhängigkeit zu bewahren. So übrigens auch bei der Telematik. Denn zusätzlich zur Transics-Lösung TX-Sky kommt bei Willi Betz auch die Telematik von Astrata zum Einsatz. Beide Male fließen die Informationen dann in die Speditionsoftware von Sauer aus Marktoberdorf. „Wobei

wir kleinere Flotten bis zu etwa 60 Fahrzeugen nach Möglichkeit nur mit einem System ausstatten, damit die Disponenten nicht zu oft hin und her springen müssen“, sagt der Projektleiter. Letzteres ist zwar nur der Fall, wenn sie nicht im Büro sind und sie in den jeweiligen Webportalen nachsehen müssen. „Aber auch an dieser Stelle wollen wir unseren Angestellten die Arbeit erleichtern“, erklärt Munding.

Apropos erleichtern: Das Modul zum Mindestlohn stößt bei dem Logistiker ebenfalls auf Begeisterung. „Wir bekommen nun alle gesetzlich vorgeschriebenen Daten automatisch“, berichtet Munding. Dafür wäre ansonsten ein enormer personeller Einsatz nötig gewesen. So ist es nicht weiter verwunderlich, dass es nicht bei den bisher verbaute rund 120 TX-Sky bleiben soll.

Text: Carsten Nallinger |
Fotos: Transics, Willi Betz

TELEMATIK HAT PROZESSE UND FAHRZEUGE IM BLICK

für das System TX-Sky von Transics hat seine Flexibilität sowie die Anpassbarkeit gegeben“, sagt Dietmar-Eugen Munding, der im Projektmanagement bei Willi Betz für die Einführung der Telematik verantwortlich ist. Denn

baut und sechs Monate auf Herz und Nieren geprüft. „Dabei hat sich herauskristallisiert, dass die Bordeinheiten für die Fahrer leicht und selbsterklärend zu bedienen sind“, berichtet Munding. Aber nicht nur das: „Wichtig war für uns natürlich auch die Möglichkeit, sowohl die Fahrzeuge als auch die logistischen Prozesse im Blick zu haben. Das wiederum geht nur, wenn das Telematiksystem gute Auswertungsübersichten bereitstellt.“ Nachdem auch diese Anforderung im Testbetrieb erfüllt wurde, stattete Willi Betz zunächst die 60 Lkw starke Flotte in Ungarn mit TX-Sky aus, um das Ganze dann schrittweise auszubauen.

Mit den bislang ausgerüsteten Fahrzeugen ist Willi Betz

DER LOGISTIKDIENSTLEISTER

- Willi Betz wurde 1945 gegründet
- Heute in den Geschäftsbereichen Spedition, Transport und unter dem Namen Balkan Star auch im Handel aktiv
- Firmenzentralen in Reutlingen sowie in Sofia (Bulgarien)
- Insgesamt an 30 Standorten in Europa, Asien und im Nahen Osten vertreten

Damit läuft es wie geschmiert: Alles über Öle, Fette und andere Betriebsstoffe

Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2016



Nur 15,90 Euro*

Zu bestellen im Internet: <http://www.eurotransport.de/shop>,
oder per Fax: (07 11)-7 84 98-75, Email: stephanie.steck@etmservices.de

* Zzgl. Versand. Lieferung solange der Vorrat reicht.

DER TELEMATIKANBIETER

- Transics wurde 1991 gegründet
- Seit 2014 Teil der Wabco-Gruppe
- Rund 320 Mitarbeiter
- Mehr als 1.300 Kunden mit mehr als 90.000 angeschlossenen Fahrzeugen
- Telematik für Lkw (Festeinbau und Mobilösungen) sowie für Trailer

Herstellung:
Geschäftsbereich ETMServices, www.etmservices.de,
EuroTransportMedia, Verlags- und Vertriebs-GmbH,
Handwerkerstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost.
Vertrieb durch: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg,
Geschäftsführung: Nils Oberschelp (Sprecher), Heino Dührkop, Dr. Michael Rathje,
AG Hamburg HRB 95732

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR



ALTEC
Rudolf-Diesel-Str. 7 D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0 Fax: 8711-11
Internet: www.altec.de
E-Mail: info@altec.de

VERLADETECHNIK

STELLENANGEBOTE

Kraftfahrer/innen
für Wechselbrücken- und
Sattel-Lkw, Klasse CE
Nah- und Fernverkehr



Zusendung der Bewerbungsunterlagen bitte unter
bewerbung@rts-hamburg.de
Tel: +49 (0) 4104 / 6950030



ITF Intelligente
Fuhrparklösungen

TachWare Fuhrpark
Die große Lösung für die Daten der
Fahrerkarten und Tachographen



Komplettpaket inkl. VDO Downloadkey
Pro mit integriertem Kartenleser (mit
VDO-Freischaltlizenz) und Profitastatur
mit eingebautem Kartenleser.

- Mit umfangreicher
Verstoßauswertung und
vielen weiteren Analyse-
und Auswertefunktionen
- Mit integrierter NFC-
Führerscheinkontrolle
- Ohne Laufzeitbegrenzung
- Ohne Begrenzung der An-
zahl Fahrer und Fahrzeuge
- Ohne laufende Kosten



Jumbo-Fischer GmbH & Co. KG
Tel: (040) - 700 170 - 50
Fax: (040) - 700 170 - 10
Email: verkauf@jumbo-tech.de
www.jumbo-tech.de

Unser Ziel:
**Sie werden Pate
und sie wird satt.**



Ulrich Wickert:
„Mädchen brauchen
Ihre Hilfe!“



Nähere Infos: www.plan-deutschland.de

www.transaktuell.de

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Geschäftsadressen - Buchhaltung - Steuererklärungen - Bilanzen -
Fakturierung & Inkasso - Transportgenehmigungen und vieles mehr!
WWW.LOGISTIC-CENTER-KERKRADE.EU

17 Fahrer/innen
mit FS 2/CE
für Nahverkehr gesucht.
0172 / 52 82 394
www.bhgo-logistik.de

0 18 05/11 20 24*



Auf Tour erkrankte
Fahrer erhalten bei
der DocStop-Hotline
die Kontaktdaten
der nächstgelegenen
Arztpraxis.

* 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

VERSCHIEDENES

STARK Mobile Waschanlage
NEU: Selbstfahrend mit Wassertank
Batterie · Benzin · Diesel · Strom
Allgeräterücknahme
Neue Modelle STARK
Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

Wir bieten an:
Spiegelbretter gehobelt, Kanten gebrochen,
25 x 110 mm, ab Werk lfm € 1,18 + MwSt.
25 x 140 mm, ab Werk lfm € 1,42 + MwSt.
K + P Holz, 34576 Homberg
Tel.: 0 56 81/99 51-0, Fax 99 51 25

LKW-Matratzen nach Maß
Schaumstoffverarbeitung Oberowski
www.wunschmatratzen.de
Tel. 0160-669 3965 • Fax: 0 56 81-84 85 24

Ölabscheider
ab 1685,00 €
Beratung
Tel: 02921/ 9338398
Fax: 02921/ 9819288

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip!
OVERALLS
Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufening 17 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de
Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
für 4 Ausgaben
verkaufte Auflage: 140.778 (IVW 02/2015)

€ 410,-
und hat das Format 2-spaltig · 50 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von
Norbert Blucke unter Telefon 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm-verlag.de

**§ FAHRVERBOT
ABSTAND
PUNKTE
BÜRGELD**

Fachanwalt für Verkehrsrecht
Markus Michaelis
Weseler Str. 14/B8, 47169 Duisburg
Tel. 02 03/400 424
Fax 02 03/403 732
info@rappen-michaelis-rae.de

www.lastauto-omnibus.de

**Flüchtlingsdrama Syrien
Jetzt spenden!**

5 Mio. Menschen sind auf humanitäre
Hilfe angewiesen. Zwei Drittel der
Flüchtlinge sind Frauen und Kinder!
Aktion Deutschland Hilft leistet Nothilfe.
Gemeinsam, schnell und koordiniert. Helfen
Sie den Menschen - mit Ihrer Spende!

Spendenkonto 10 20 30,
Sozialbank Köln (BLZ 370 205 00)
Stichwort: Syrien/Nahost
Charity-SMS: Senden Sie ADH
an die 8 11 90 (5€*)
www.Aktion-Deutschland-Hilft.de



Aktion Deutschland Hilft
Bündnis deutscher Hilfsorganisationen

AUS- UND WEITERBILDUNG

TOP DRIVER

Das Weiterbildungsprogramm
für Berufskraftfahrer

- Innovative Trainings (gemäß EU-Richtlinie) europaweit
- Alle Seminare aus einer Hand
- Fahrsicherheitstrainings nach DVR-Richtlinien
- Erstklassige Organisation und kompetente Trainer

Interessiert? Rufen Sie uns an!
Telefon +49 (0) 180 6 922 261*
* 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

www.wabco-university.com



Fahrschule B. Mülln www.fahrschule-muelln.de

**AB 18 JAHRE
C1/C1E**

**MEHR ALS NUR EINE
FAHRSCHULE!**

BERUFSKRAFTFAHRENAUSBILDUNG CE STAPLER
WEITERBILDUNG LKW LADEKRAN
LADUNGSSICHERUNG HUBARBEITSBÜHNEN
MOTORRAD BAUMASCHINENFÜHRER
AUTO INDIVIDUELLE BERATUNG
LKW JOBVERMITTLUNG



Holzstr. 6, 72622 Nürtingen, Tel. 0 70 22/3 83 00 • Hauptstr. 171, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Tel. 07 11/99 76 77 06

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

**Arbeitsvertrag
Überwachung
Arbeitszeit**

Kann ich meinen Fahrer anhand der
Telemetriedaten überwachen oder gar
kündigen? Arbeit oder Pause, was gilt
an der Laderampe? Ich bin Fachanwalt
für Arbeitsrecht und seit längerer Zeit
mit den speziellen Gegebenheiten der
Transportbranche vertraut. Rufen Sie
mich einfach unverbindlich an. Die
Erstauskunft ist kostenlos.

Harry Binhammer
LL. M., Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Harry Binhammer
Rechtsanwalt
LL. M. (Houston, USA)
Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts

**Dietz · Tonhäuser
& Partner**
Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für
Arbeitsrecht:
Harry Binhammer
LL. M., Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Telefon 07131/60 9944
Fax 07131/60 9960
Moltkestraße 40
74072 Heilbronn
anwaltschaft@haus-des-rechts.de
www.haus-des-rechts.de



Beste Zutaten für Ihren Erfolg.

Für eine gelungene Weiterbildung in der Transportlogistik nehmen Sie am Besten: einen der größten deutschen Weiterbildungsanbieter mit langjähriger Erfahrung, ausgereifte Konzepte, frischeste Lernmaterialien und ausgesuchte Trainer. Kurz gesagt: Vertrauen Sie der DEKRA Akademie!

Alle Erfolgsrezepte unter:

0711.7861-3939 oder auf www.dekra-akademie.de



 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR



www.hs-schoch.de

H1000 Hubwagenkasten

Entriegeln, Ablassen, Ausfahren.

So macht der Umgang mit dem Hubwagen großen Spaß. Mit dem bis auf Fahrhahnniveau **absenkbaren Kastenboden**, der zur Auffahrrampe wird, können Sie beim Be- und Entladen Ihren Hubwagen **schnell und komfortabel** in unseren **neuen Hubwagenkasten H1000** aus- und wieder einfahren. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der H1000 mit entsprechenden Vorrichtungen zur Lagerung von Ladungssicherungsmaterial ausgestattet.



Der **Hubwagenkasten H1000** lässt sich kostengünstig für nahezu sämtliche Fahrzeugtypen nachrüsten, die einfache Montage erfolgt mit Spannpratzen am Trailerrahmen.



+49(0)7363/9609-0



HS-Schoch GmbH
LKW-Zubehör
Truckstyling
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

HS Schoch
LKW-Zubehör/Truckstyling

MOTOREN

Die Motorenklinik

- Spezialist für alle Mercedes- und MAN-Motoren
- Ständig 150 Motoren, Diesel und Benziner ab Lager
- Zylinderköpfe und Einspritzpumpen im Tausch
- Reparatur und Instandsetzung von Zylinderköpfen und Einspritzpumpen
- Turbolader im Tausch
- Flächendeckendes Vertriebs- und Servicenetz

Notruf
02206-95860

Gesicherte Qualität nach RAL GZ 797
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008
Alle PKW, LKW & Bus Motoren generell überholt im Tausch ab Lager bis
2 Jahre
Garantie

MOTOREN AG FEUER
Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

VERANSTALTUNGEN

www.europatrucktrial.org

SAISON 2016 ... sehen wir uns wieder!

WIR GRATULIEREN DEN NEUEN EUROPAMEISTERN 2015!

KATEGORIE 2-ACHSER: Team »4x4 Aupitz II«

KATEGORIE 3-ACHSER: Team »Truck Sport Borzym«

KATEGORIE 4-ACHSER: Team »HS-Schoch Truck Trial Team«

KATEGORIE PROTO: Team »Manent-Cellier«

Eure TruckTrial-Family

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

Vermietung von Showtrucks für Messen & Events weltweit
Import & Verkauf von US-Trucks, Trailern und Zubehör
Ersatzteilservice (24h - Service möglich)
Spezialfahrzeug- und Trailerbau
Chrome-Shop & Truck-Tuning
Sonderlackierung & Airbrush
We speak english!

WWW.US-TRUCK.COM

Gewerbering 28 03099 Krieschow/Cottbus Tel.: +49 35604 649964 Fax.: +49 35604 649965