



## Fusion in Baden

Die Straßenverkehrsgenossenschaften in Nord- und Südbaden schließen sich zusammen und heißen fortan SVG Baden. Gleiches gilt für die dortigen BGL-Landesverbände, die sich fortan Verband des Verkehrsgewerbes Baden nennen.

Für Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) ist die Flüchtlingskrise das derzeit drängendste Problem – sowohl gesellschaftspolitisch als auch logistisch. Die Welt sei heute aufgrund der technischen Möglichkeiten, vor allem auch aufgrund der digitalen Vernetzung, schneller in Bewegung. Das gelte auch mit Blick auf die Flüchtlingssituation.

„Wir müssen den Flüchtlingen helfen, sonst ist Europa nicht Europa“, erklärte der 73-Jährige in der vergangenen Woche auf dem Deutschen Logistik-Kongress 2015 der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Berlin. Die Bundesrepublik stellt sich im laufenden Jahr auf eine Million Flüchtlinge ein. Das notwendige Bewusstsein wachse zwar nur langsam, aber es gebe schlicht keine Alternativen, betonte Schäuble. „Sie als Logistiker wissen es: Deutschland hat rund 3.500 Kilometer an Außengrenzen, da kann man nicht einfach einen Zaun ziehen“, erklärte der dienstälteste Bundestagsabgeordnete.

In gewissem Maße sei die Zuwanderung aber auch als Chance zu begreifen. „gerade mit Blick auf unsere demografische Entwicklung“, sagte er an die Adresse der versammelten Logistikunter-

nehmer. Schließlich sei der Fachkräftemangel ein allgegenwärtiges Thema. Hier gilt es demnach anzusetzen und die Migranten entsprechend zu qualifizieren.

Vor dem Hintergrund der Flüchtlingskrise hat die BVL erstmals den Sonderpreis Humanitäre Logistik vergeben. Die Bundeswehr, das Technische Hilfswerk und das Deutsche Rote Kreuz dürfen sich über diese Auszeichnung freuen. „Diese drei Organisationen leisten Großes und arbeiten in der aktuell schwierigen Situation in vorbildlicher Weise zusammen“, erläuterte Prof. Dr. Raimund Klinkner, Vorsitzender des Vorstands der BVL.

### Logistik hilft Flüchtlingen

Auch für Klinkner spielt die Logistik eine zentrale Rolle in der Flüchtlingskrise – und dies gleich in dreifacher Hinsicht: in der Planung der anstehenden Versorgungsprozesse, in der operativen Umsetzung sowie als potenzieller Arbeitgeber für Migranten.

Neben der Flüchtlingssituation beschäftigte sich der Kongress sehr stark mit der Digitalisierung. Sie ist die größte technische Herausforderung für die Branche.

Laut einer BVL-Umfrage sind rund 50 Prozent der Arbeitsplätze in der Logistik von der digitalen Transformation betroffen. Insgesamt 94 Prozent der Befragten begreifen das Ganze als Chance – und gerade einmal 17 Prozent sehen ihren Arbeitsplatz in Gefahr. Jeder sechste Befragte hofft auf mehr Effizienz sowie Arbeitserleichterungen. Man müsse allerdings die Menschen mitnehmen und dafür begeistern, so die Empfehlung der BVL. Das sei selbst bei den jüngeren Mitarbeitern, den sogenannten Digital Natives, der Fall.

Die derzeitige wirtschaftliche Entwicklung ist übrigens durch-

aus erfreulich: Die BVL erwartet für das laufende Jahr einen Branchenumsatz von rund 240 Milliarden Euro – das entspricht einem Wachstum von rund 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr und sei ein „All Time High“, konstatierte Klinkner. Auf Grundlage der Zahlen des Fraunhofer Instituts für Supply Chain Services erwartet die Vereinigung für das nächste Jahr ein „weiteres zweiprozentiges Wachstum“ sowie einen Umsatz zwischen 245 und 250 Milliarden Euro. Das dürfte dann auch Finanzminister Schäuble freuen.

Text: Carsten Nallinger | Foto: Fotolia/Vege

# Die Chancen nutzen

## Digitalisierung und Flüchtlinge als große Themen beim BVL-Kongress

### DER KONGRESS

- Der Deutsche Logistik-Kongress fand zum 32. Mal statt
- Es kamen 3.226 Teilnehmer aus mehr als 40 Ländern (Vorjahr: rund 3.100 Teilnehmer)
- 178 Einzelaussteller sowie 25 Mitaussteller
- Beiträge von 130 Referenten
- Der 33. Deutsche Logistik-Kongress findet vom 19. bis 21. Oktober 2016 wieder in Berlin statt

## BLG LOGISTICS UND ENGELBERT STRAUSS GEWINNEN DEUTSCHEN LOGISTIK-PREIS 2015

Normalerweise gehen die Menschen zu den Regalen, um Ware zu holen. Bei BLG Logistics und dem Handelsunternehmen Engelbert Strauss gehen die Regale zu den Menschen. Beide Akteure sind für ihr gemeinsames Projekt „Treffpunkt Stargate – Logistik an der Schnittstelle von Mensch und Roboter“ mit dem Deutschen Logistik-Preis 2015 der Bundesvereinigung Logistik (BVL) ausgezeichnet worden.

Bei dem Projekt handelt es sich um eine außergewöhnliche Lager- und Kommissionierlösung. Insgesamt 75 intelligente Transportfahrzeuge,

### „Das Regal kommt zum Menschen“

LOGISTIKER GEHT IM LAGER NEUE WEGE

sogenannte Carrys, unterfahren die Regale und bringen diese auf festgelegten Wegen zu einem der fünf ergonomisch gestalteten Pick-Stationen, womit die Laufwege zu den 800 Regalen entfallen. An diesen Stargates, an denen die Mitar-

beiter kommissionieren, kommen dann Pick-by-Light- und Put-to-Light-Techniken zum Einsatz. Das technische System, das dahintersteckt, stammt von der Firma Grenzebach und heißt G-Com. „Wir behaupten: G-Com ist das modernste Lager- und Kommissioniersystem, das es derzeit in Europa gibt“, heißt es von BLG Logistics. Die Lösung war nötig geworden, um den Gegebenheiten in der Bestandsimmobilie, einer denkmalgeschützten Halle von BLG in Frankfurt, Rechnung zu tragen: 110 Säulen auf 4.500 Quadratmetern und eine Raumhöhe von nur 3,70 Metern. cn

**Initiative:** Der BGL gibt mit dem Modell des Bekannten Transporteurs eine Leistungsgarantie für Verloader ab.

Seite 6

**Bürokratie:** Prüfbücher und Sammelverzeichnisse – Speditionen müssen im digitalen Zeitalter beides in Papierform führen.



Seite 9

**Transporter:** Wie gut ist der Koreaner? Der Hyundai H350 tritt gegen den Ford Transit FT350 an.

Seite 11

**Aufbauten:** Der Trailer-Hersteller Krone hat eine Lösung speziell für KEP-Transporter vorgestellt.



Seite 12

**Event:** 300 Teilnehmer sind zum 9. Branchenlauf Transport/Logistik im Allgäu angetreten.

Seiten 14–15



Foto: VW, MAN; Montage: Jan Grobosch

## Ein kleiner MAN rollt an

MAN bietet ab 2017 auch Transporter unter eigenem Namen an. Zur IAA 2016 soll der neue MAN-Kleinlaster mit dem Kürzel TGE vorgestellt werden. Er wird mit dem baugleichen VW Crafter im polnischen Wrzesnia gefertigt. Damit bietet der Hersteller fortan Lkw von 3 bis 44 Tonnen an.

# England–Spanien intermodal

Lohr startet im Januar neue Verbindung mit alternativer Umschlagtechnik

Erstmals können in Frankreich Sattelaufleger direkt von Roro-Fähren auf die Schiene verladen werden. Die elsässische Gruppe Lohr hat ein neues intermodales Hafentermi-

Jahr können 40.000 Trailer verlagert werden, die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 60 Kilometer pro Stunde. Dadurch würden 50 Millionen Lkw-Kilometer und 50.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen

auch, um dem Lohr-System Platz zu verschaffen, bei dem die Aufleger seitlich direkt in die Waggon hineingezogen werden. Auf diese Weise können auch nicht-kranbare Einheiten befördert werden. Geplant sind Verkehre von Spanien nach England oder nach Nordfrankreich und Belgien.

Wenn die Strecke am 12. Januar für den Verkehr geöffnet wird, ist sie die dritte Rollende Autobahn in Frankreich, neben den bereits existierenden Routen zwischen Chambéry und Turin („Alpine“) und zwischen Luxemburg und Perpignan („Lorry-Rail“).

Seit Mitte Oktober fährt Viia wöchentlich zwei Züge zwischen dem Hafen von Sète und der Region Paris für das türkische Transportunternehmen Ekol. Die Lohr-Technologie wird auch auf dem neuen multimodalen Hub Dudelage in Luxemburg installiert, das im Laufe des kommenden Jahres in Betrieb gehen soll. Es verfügt nach Unternehmensangaben über eine tägliche Kapazität von 32 Zügen mit einer Länge von

bis zu 700 Metern. Die Terminals mit der Lohr-Technologie funktionieren nur mit einer entsprechenden Rangierfläche und haben daher einen sehr großen Platzbedarf.

Europaweit sind Lohr zufolge Projekte für neue Verbindungen und Terminals mit unterschiedlichen Betreibern in der Entwicklung, um eine zuverlässige Alternative zum Straßentransport anzubieten. In den nächsten zehn Jahren sollen zehn neue Linien entwickelt werden, darunter auch Verbindungen durch die Schweizer Alpen. Jährlich könnten dann mehr als zwölf Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart und mehr als eine Million Fahrzeuge von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Lohr rückt damit in ein Segment vor, das erst kürzlich vom Leipziger Unternehmen Cargobeamer erschlossen wurde. Die Leipziger bieten seit dem Frühsommer Shuttleverkehre für nicht kranbare Sattelaufleger bis vier Meter Eckhöhe über die Gotthardachse an.

Text: Regina Weinrich | Foto: Lohr

## VON DER RORO-FÄHRE IN CALAIS DIREKT AUF DIE SCHIENE

nal in Calais mit ihrer speziellen Technologie zur horizontalen Verladung ausgerüstet, so dass Kran oder Stacker nicht benötigt werden. Ab Januar 2016 will die SNCF-Tochter Viia dann die neue Verbindung „Viia Britanica“ nach Le Boulou bei Perpignan an der französisch-spanischen Grenze betreiben. Zunächst soll ein Zugpaar verkehren, später sind zwei Umläufe an sechs oder sieben Tagen der Woche vorgesehen.

Die Rollende Autobahn durchquert Frankreich auf einer Länge von 1.200 Kilometern und braucht dafür etwa 22 Stunden. Die Züge bestehen aus zwanzig Doppelgelenk-Niederflurwagen und nehmen 40 Sattelaufleger auf. Jedes

jährlich eingespart, so die Betreiber.

Das neue Bahnterminal im Hafen sei das erste seiner Art in Europa, betont der Hafen Boulogne-Calais. Insgesamt wurden mit EU-Geldern sieben Millionen Euro investiert und das Hafengebiet umgestaltet, um flüssige Verkehre zu ermöglichen. Aber

### DER WAGGON

Der Doppel-Gelenkwaggon Lohr ist tiefergelegt und soll die rasche und sichere Verladung von Sattelaufflegern ermöglichen. Bislang waren die Fahrzeuge auf zwei Rollenden Autobahnen zwischen Chambéry und Turin („Alpine“) und zwischen Luxemburg und Perpignan („Lorry-Rail“) unterwegs. Der Lohr-Waggon ist von der UIC (Union Interantionale du Chemin de Fer) für das gesamte europäische Schienennetz zertifiziert. Standard-Sattelaufleger können damit auf bestehenden Bahn-Infrastrukturen befördert werden.



### KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



#### Bekannter Transporteur als Beitrag zu Fair Play

Lassen sich Sozialdumping und menschenunwürdiges Nomadentum wirksam zurückdrängen? Mit einer Maßnahme allein wird das nicht gelingen. Doch vielleicht kann hierzu das Modell des Bekannten Transporteurs einen Beitrag leisten, auch wenn das nicht die primäre Zielsetzung dahinter ist. Im ersten Schritt zielt der BGL mit diesem Modell auf Sicherheit ab: Verlader sollen wissen, mit wem sie Geschäfte machen und wessen Fahrzeuge vorfahren. Sie sollen kein blaues Wunder mehr erleben, wenn unbekannte Lkw anrollen und die Ware auf Nimmerwiedersehen verschwindet. Die Initiative soll zu mehr Qualität und Hygiene in den Logistikketten führen. Wird die Position des seriösen deutschen Transportunternehmens dadurch gestärkt und die von fragwürdigen Wettbewerbern geschwächt, ist das zu begrüßen und ein handfester Beitrag zum Fair Play.

Zur BGL-Initiative: [Seite 6](#)

### IMPRESSUM

**trans aktuell**  
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

**Chefredaktion:**  
Matthias Rathmann (rat)

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

**Ressortleitung Test & Technik:** Markus Braun (mkb)

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

**Weitere Mitarbeiter:** Andreas Wolf (aw)

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

**Sekretariat:** Uta Sicking

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

**Internet:** [www.transaktuell.de](http://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](mailto:vertrieb@etm-verlag.de)

**Anzeigenverwaltung:** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Nicole Polta, Gabi Volkert, Leuscherstraße 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](mailto:vertrieb@etm-verlag.de), Web: [www.transaktuell.de/shop](http://www.transaktuell.de/shop)

**Anzeigenpreisliste:** Nr. 24, 2015, Gerichtsstand Stuttgart



# In Bewegung bleiben

Digitalisierung, Automatisierung und mehr – wie sich die Logistik verändert



Eine Welt in Bewegung war das Motto des 32. Deutschen Logistik-Kongresses der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Berlin. Nicht nur die politischen Umwälzungen, auch die wirtschaftlichen Veränderungen erzwingen immer mehr Flexibilität und Transparenz auf Seiten der Logistik, aber auch Mut und Kooperationsbereitschaft.

Mehr jedenfalls als in der Vergangenheit: Wurde bei vergangenen Kongressen etwa die Transport-Kooperation zweier Verlager vorgeschlagen, gehen heute die Benelux-Gesellschaften der beiden Lebensmittelkonzerne Pepsico und Nestlé einen Schritt weiter: Im temperaturgeführten Bereich

oder Distributionsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

adungsdetails geteilt wurden. Der Logistikdienstleister für das gemeinsame Konzept wurde im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen; er verantwortet inzwischen nahezu selbstständig das tägliche Geschäft und wird von dem neutralen Berater dabei auditiert. Das Ergebnis der Zusammenarbeit in der Distributionslogistik der Marken Tropicana und Herta sind bis zu 30 Prozent Kosteneinsparungen. Weniger Transporte bedeuten auch eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von rund 65 Prozent. Weil sich die beiden Firmen mit den Kunden auf eine gemeinsame Zustellung einigen konnten, haben sich die Wartezeit an den Rampen reduziert und die Entla-

## KONTRAKTLOGISTIKER WOLLEN GESCHÄFTE WEITERENTWICKELN

von zwei bis vier Grad teilen sie sich einen gemeinsamen Lagerstandort, die Verpackung und die Distribution an den Einzelhandel.

Damit im Rahmen der kartellrechtlichen Vorgaben alles seine Richtigkeit hat, holten die beiden Logistikverantwortlichen Kathleen De Grove (Pepsico) und Sofie Hofman (Nestlé) sich die Unterstützung eines Treuhänders, der unter anderem darauf achtete, dass keine Daten wie Detailkosten

dezeiten verbessert, was sowohl für den Transportdienstleister als auch die Handelskunden ein Pluspunkt ist. „Gemeinsam mit unserem Logistikdienstleister wollen wir daher mehr Hersteller für dieses erfolgreiche Konzept gewinnen“, sagte Kathleen de Grove.

Diese Zusammenarbeit zwischen Kunde und Dienstleister wird immer wichtiger, sagte Henning Bosch, Head of Operational Excellence von Imperial Logistics

Unter Umständen tragen sie das große Risiko beim Aufbau neuer Logistikstrukturen komplett alleine, weil manche Kunden Logistik nur über den Preis einkaufen – der Dienstleister wird austauschbar. Verlager sollten hingegen besser eine langfristige Partnerschaft anstreben und ihre Dienstleister besser in das eigene Geschäft integrieren – „starke Kontraktlogistiker wollen das Geschäft auch weiterentwickeln dürfen.“

### Neue Geschäftsmodelle

Auch Zalando, das mit 16 Millionen Kunden und einem Umsatz von 2,05 Milliarden Euro, zu den Online-Riesen in Europa zählt, arbeitet weiter an den eigenen Geschäftsmodellinnovationen. Logistik bekomme eine neue Rolle bei Zalando, sagte Jan Wilking, verantwortlich für neue Geschäftsstrategien. Zu den bisher bestehenden drei Zentrallagern in Lahr – 15 Fußballfelder groß – sowie ein Satellitenlager in Norditalien. Zalando wolle aber die Verbindung von offline und online verstärken und sich daher hin zu einer lokalen Logistik und weg von den großen Logistikzentren bewegen. Der Kundin auf Wunsch

Ein deutsches, mittelständisches Unternehmen aus der Logistikbranche – sind diese Attribute für Berufsanfänger negativ oder positiv? Ulrich Nolte, Geschäftsführer von GO! Express & Logistics aus Bonn: „Wir platzieren uns bewusst als Mittelstandsunternehmen im Vergleich zu den großen Wettbewerbern.“ Ein Unternehmen, bei dem die Mitarbeiter in das Unternehmen reinwachsen und so selber Prozesse anstoßen und umsetzen können. „So sind wir in der Lage, die junge Generation in die Verantwortung zu bringen und gemeinsam einen Wandel zustande zu bringen.“

Potenzial nicht nur für veränderte Prozesse und Produkte, sondern auch für neue Geschäftsmodelle liefert die Digitalisierung: „Erfolge beruhen zunehmend auf innovative Geschäftsmodellen,

## Realistisch und satt

Personalmanagement und die Generation Z

trans aktuell: Herr Prof. Scholz, was sind die wichtigsten Merkmale der Generation Z?

Scholz: „Vor allem absoluter Realismus – die wissen, was Unternehmen ihnen bieten, aber auch, was zur Unternehmenspropaganda gehört. Sie suchen in der Struktur Sicherheit und wollen Beruf und Privates trennen. Diese Generation ist durchaus leistungsbereit, weiß aber auch, dass um 17 Uhr Schluss ist und das Privatleben beginnt.“

Reelle Ansagen und Sicherheit – das prädestiniert die Generation doch für den Mittelstand.

„Gerade der Mittelstand sollte sich mehr mit der Generation Z befassen. Oft haben mittelständische Unternehmen ein Unterle-

genheitsgefühl – „wir sind ja nicht so groß, wir können nicht so viel bieten“. Und versuchen dann bis hin zu Marketingkampagnen irgendetwas nachzubauen, was die anderen machen. Die Generation Z bietet dem Mittelstand aber ein Riesen-Potenzial an Mitarbeitern – die wollen nicht die weltweite Führungslaufbahn, die brauchen nicht großartige Managementsysteme; die wollen eine durchaus kleinteilige, überschaubare Struktur. Und deswegen ist der Mittelstand der Arbeitgeber, der für die Generation Z passt.“

Was heißt das für die Personalabteilungen?

„Da kommt ein Problem dazu, nicht nur beim Mittelstand: In vielen Fällen sind Führungskräfte

kaum geeignet, sich mit der Generation Z auseinanderzusetzen. Da ist der Führungsstil noch streng hierarchisch. Deswegen muss der erste Schritt sein, dass die Führungskräfte lernen zu verstehen, wie die Generation Z tickt, wie man sie führt, und sie nicht gleich im Bewerbungsgespräch abzuschrecken. Der Engpass besteht also im Führungsstil und auch im Kommunikationsstil – viele meinen das gar nicht so streng, wie es manchmal klingt.“

Haben Sie weitere Tipps für die Unternehmen?

„Der Mittelstand kann durch eine klare und einfache Kommunikation am Arbeitsmarkt punkten. Das ist gar nicht komplex, er muss nicht weltweit werben, er kann es

in der Region machen. Aber: Der Mittelstand muss im Bereich der Personalarbeit genauso gut sein wie die Großunternehmen – er muss nicht jeden Unsinn nachhaken, er braucht aber trotzdem eine professionelle Personalarbeit, die weiß, wie man Akquisition, Selektion und Personalführung betreibt.“

Prof. Christian Scholz vom Lehrstuhl für Organisation, Personal- und Informationsmanagement der Universität des Saarlandes, Saarbrücken



Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: BVL, Vankann/BLG

# Schneller r

In einem Jahr öffnet der Gotthard-Basistunnel – Güterzüge r

6

GÜTERZÜGE UND ZWEI  
PERSONENZÜGE PRO  
STUNDE UND  
RICHTUNG SOLLEN IM  
TUNNEL MÖGLICH SEIN

Ziemlich genau in einem Jahr ist es so weit: Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 wird der Gotthard-Basistunnel in Betrieb gehen. Der Schienengüterverkehr wird damit von häufigeren und schnelleren Verbindungen profitieren, und das Wetter bleibt größtenteils außen vor. Pro Stunde und Richtung sollen anfangs zunächst bis zu fünf Güterzüge verkehren, mindestens 100 Stundenkilometer schnell. Der längste Tunnel der Welt ist nicht nur ein außergewöhnliches Bauwerk, sondern auch ein wichtiger Bestandteil der Schweizer Politik zur Verlagerung von Straßen-transporten auf die Schiene.

Der Tunnel stehe für die Innovationskraft, die Präzision und die Zuverlässigkeit der Schweiz, betont Verkehrsministerin Doris Leuthard. „Die Schweiz darf stolz sein auf das Jahrhundertprojekt.“ Für den internationalen Transitverkehr ist der 57 Kilometer lange Gotthard-Tunnel ein erster großer Schritt, die Flachbahntrasse durch die Alpen zu verwirklichen. Michael Stahlhut, Chef von SBB Cargo, geht davon aus, dass sie die europäische Logistiklandschaft spürbar verändern wird. Er rechnet ab 2020 auf dem europäischen Korridor von Rotterdam nach Genua mit einer Volumensteigerung von bis zu 20 Prozent.

Testfahrten ab Februar

Ab Ende Februar 2016 finden zunächst einmal Testfahrten mit Güterzügen statt, denn künftig will SBB Cargo beispielsweise mit 750 Meter langen Einheiten ins Tessin fahren. Grundsätzlich läuft der Testbetrieb im Tunnel bereits seit Oktober auf Hochtouren, bis Ende Mai 2016 sind rund 5.000 Fahrten geplant. Fast von selbst versteht sich, dass die Gotthard-Achse nebenbei auch noch grüner wird. Bereits heute fährt die SBB zu 90 Prozent mit Wasserkraft. Der Anteil erneuerbarer Energien soll bis 2025 bei 100 Prozent liegen.

Ende 2019 soll auch der Ceneri-Basistunnel befahren werden können, der Lötschberg-Tunnel



ist bereits seit 2007 im Betrieb. Damit Sattelaufleger mit vier Metern Eckhöhe auf normalen Bahnwagen transportiert werden können, müssen auch noch rund 20 Tunnel in der Schweiz angepasst werden, insgesamt gibt es dafür rund 25 Bauprojekte auf der Zulaufstrecke. Die Fertigstellung des Vier-Meter-Korridors zwischen Basel und Chiasso ist für 2020 vorgesehen. Grundsätzlich gilt dann: Die Alpen müssen nicht

mehr überwunden werden, sondern man fährt einfach hindurch.

Sechs Güterzüge und zwei Personenzüge pro Stunde und Richtung sollen es später sein. Möglich werden die geringeren Abstände der Züge zueinander durch moderne Technik, das Zugsicherungssystem ETCS Level 2. Die Zugfolgezeit im Güterverkehr kann damit von heute vier auf künftig drei Minuten verringert werden. Der Bahntransport wird effizienter. Eine Mehr-

fachtraktion entfällt weitgehend, das maximale Gewicht, das von einer Lokomotive gezogen werden kann, verdoppelt sich von bisher 800 auf mehr als 1.600 Bruttotonnen. Außerdem verkürzt sich die Strecke durch die Schweiz um 30 Kilometer und – wichtiger noch – um etwa eineinhalb Stunden. Die SBB geht davon aus, dass ab 2020 bis zu 210.000 Lkw-Fahrten pro Jahr zusätzlich auf die Schiene verlagert werden können, bis 2030 soll

## DER GOTTHARD-BASISTUNNEL

- Verbindet Erstfeld im Kanton Uri mit Bodio bei Biasca im Kanton Tessin
- Zwei Röhren mit 57 Kilometer Länge
- Mit allen Quer- und Verbindungsstollen beträgt die Tunnelstrecke insgesamt rund 153 Kilometer
- Fahrplanmäßiger Betrieb ab 11. Dezember 2016
- Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, für Güterzüge 120 km/h
- Scheitelpunkt auf 549 Meter Höhe
- Mächtigkeit des Gesteins über dem Tunnel bis zu 2.300 Meter

# Aufbruch zu neuen Strukturen

Planungen in Richtung einer Bundesfernstraßengesellschaft laufen – wenig Akzeptanz bei den Ländern

Das Thema ist in aller Munde. Egal, ob es Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, Bundesfernstraßengesellschaft oder Autobahngesellschaft genannt wird – im Kern geht es um eine angestrebte Reform der Auftragsverwaltung Straße, die im Grundgesetz festgelegt wurde. Danach dürfen die Länder Haushaltsmittel des Bundes einsetzen, was im Bereich der Bundesfernstraßen bekanntlich geschieht.

Das Problem dabei: Die Länder haben eigene Straßenbauverwaltungen etabliert, mit großen Unterschieden in Ausstattung und Leistungsfähigkeit. Zudem sind sie unterschiedlich strukturiert, mal staatlich-hoheitlich, mal privatrechtlich. An die damit verbundenen Einflussmöglichkeiten auf



formulieren. Andere nennen das eine Ohrfeige für den Bund.

Ob das in Berlin so ankommt, ist fraglich. Am 18. November will sich das Kabinett mit den Empfehlungen der Fratzscher-Kommission befassen. Federführend ist das Wirtschaftsministerium, das aber eine Ressortabstimmung „bislang nicht hinbekommen hat“, verlautet in Berlin. Kein Wunder, denn der fachlich zuständige Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat seine Präferenz nicht verschwiegen. Im Juni sagte er: „Meine Vorstellung ist ein staatliches Unternehmen, das keine privaten Anteilseigner hat, die deutschen Autobahnen würden in öffentlicher Hand bleiben. Vorstellbar ist eine Bundesautobahngesellschaft, die sich um Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb der Autobahnen kümmert.“

Danach könnte es auf einen langfristig angelegten Stufenplan hinauslaufen. Die Länder bleiben mit ihren – allerdings optimierten – Auftragsverwaltungen, zumindest zunächst, für die Bundesstraßen zuständig, der Bund im Rahmen einer Bundesautobahngesellschaft für das Autobahnnetz. Überlegungen, die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) und die Gesellschaft Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau (Deges) zusammen zu führen, könnten dabei eine „aufbauende Rolle“ spielen, so Experten. Doch kann ein solches Mammutprojekt in dieser Legislaturperiode wirklich noch gelingen? Wohl kaum, denn ab 2017 geht nichts mehr, dann ist Wahlkampf. Die Zeit läuft den Akteuren davon.

Text: Hans-Peter Colditz |  
Foto: Fotolia/Alphspirit

## DIE KOMMISSIONEN

Folgende Expertengremien haben sich in jüngster Vergangenheit mit der Effizienz der Infrastrukturfinanzierung beschäftigt:

- die Reformkommission „Bau von Großprojekten“, einberufen vom Bundesverkehrsminister
- die Expertenkommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ (Fratzscher-Kommission), gemeinsam eingesetzt von Bundeswirtschaftsminister und -finanzminister
- die Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastruktur“, einberufen von den Verkehrsministern der Länder
- die Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Bodewig I), eingesetzt von den Ländern
- die Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ (Bodewig II), ebenfalls eingesetzt von den Ländern

Bauprojekte und den Betrieb von Fernstraßen in ihrem Zuständigkeitsbereich haben sich die Länder seit Langem gewöhnt. Landespolitisch betrachtet ist das alles ausgesprochen attraktiv. An die Möglichkeit einer Rückgabe der Auftragsverwaltung an den Bund denken sie deshalb eher nicht.

Andererseits ist der Bund für die übergeordnete Bundesverkehrswegeplanung und über das Fernstraßen-Ausbaugesetz und dessen Bedarfsplan für Bau, Ausbau und Finanzierung der Fernstraßen zuständig. Es ist naheliegend, dass diese Vermischung von Zuständigkeiten zu Koordinationsproblemen, Reibungsverlusten und Effizienzeinbußen führt.

Vor diesem Hintergrund, und natürlich auch angesichts des Modernisierungstaus im Netz bei Straßenzustand, Engpassbeseitigung und Lärmsanierung, haben die Partner der Großen Koalition

in ihrem Koalitionsvertrag 2013 festgelegt, dass sie „mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße erarbeiten und umsetzen werden“. Heute, zur Halbzeit der Legislaturperiode, ist festzustellen, dass die Regierung bei diesem Thema „nicht gerade vor Aktivität sprüht“, wie ein Berliner Insider befindet. Im Gegenteil: Sie steckt noch in der Erarbeitungsphase und ist von der Umsetzung weit entfernt.

Zwar wurden etliche Kommissionen dazu eingesetzt (s. Kasten). Vier haben ihre Abschlussberichte schon vorgelegt, von Bodewig II liegt ein Zwischenbericht vor. Mit ihm hat sich die vergangene Verkehrsministerkonferenz in Worms befasst. Ihr einstimmig gefasster Beschluss lässt eine klare Präferenz für die Beibehaltung der Auftragsverwaltung erkennen. Darin heißt es: „Die Auftragsverwaltung hat sich bewährt. Die Möglichkeiten

zur Optimierung, vor allem zur Verbesserung der Abläufe im Hinblick auf Kosten- und Termintreue, Effizienz und Transparenz müssen genutzt werden.“

### Warnung vor Eile

Zugleich wird von „vorschnellen Entscheidungen“ abgeraten. Strukturelle oder organisatorische Maßnahmen würden nur dann unterstützt, wenn dadurch Vorteile für die Gesamtinfrastruktur sowie für die verkehrs- und strukturpolitischen Ziele der Länder erreicht werden können. Schließlich wird dem Bundesverkehrsminister dringend empfohlen, bewährte Modelle der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern partnerschaftlich mit den Ländern weiterzuentwickeln. Deutlicher kann man seine Ablehnung kaum

# nach Italien

rollen auf flacher Strecke bis zu 2.300 Meter unter dem Berg



diese Zahl auf insgesamt 240.000 Fahrten steigen.

Wären da nicht ein paar Hindernisse, die einer Kapazitätsauslastung des Tunnels und damit ökologischem Nutzen und Rentabilität im Wege stehen: So sollen die Förderungen des Schweizer Staates bei Nutzung der alpenquerenden Verbindung nach und nach wegfallen. Kritiker bewerten auch die vorgesehenen Trassenpreise als zu hoch, um gegenüber

der Straße konkurrenzfähig sein zu können. Derzeit kommt noch ein niedriger Ölpreis hinzu, der dem Schienengüterverkehr insgesamt schwer zu schaffen macht.

Allenthalben werden steigende Frachtmengen prognostiziert. Mit dem Gotthard-Tunnel sorgt die Schweiz dafür, dass zwischen den Nordseehäfen und Italien, auf Europas wichtigstem Güterkorridor, zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden können.

Das kostspielige Engagement der Eidgenossen – sie investieren insgesamt umgerechnet mehr als 21 Milliarden Euro in die Tunnelprojekte – allein reicht aber nicht aus. „Voraussetzung ist, dass auch in Deutschland und Italien die notwendigen Zulaufstrecken weiter ausgebaut werden“, sagt SBB Cargo-Mann Stahlhut. Und damit steht es nicht zum Besten.

Während die Schweizer Bevölkerung das Mammut-Tun-

nelprojekt unterstützt, es über eine Volksabstimmung quasi initiiert hat, haben im deutschen Rheintal Einwände von Bürgerinitiativen zu erheblichen Verzögerungen geführt, die bis zum Jahr 2020 wohl kaum aufgeholt werden können. Auch in Italien läuft nicht alles rund. Derweil formieren sich in Deutschland Befürworter und Gegner eines Projektes, das angesichts dieser Situation skurril anmutet: Um

das mittlere Rheintal vom Lärm der steigenden Zahl an Güterzügen zu entlasten, wurde der Bau eines Westerwald-Taunus-Tunnels auf 110 Kilometer Länge zwischen Sankt Augustin und Wiesbaden für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen. Damit könnte man die Schweizer dann irgendwann immerhin in puncto Länge übertrumpfen.

Text: Regina Weinrich | Foto: SBB

## HINTERGRÜNDE ZUM TUNNEL

### Die Eröffnung

Der Tunnel wird am 1. Juni 2016 mit einem Staatsakt eröffnet, zwei Züge starten ihre Jungfernfahrt in Erstfeld im Kanton Uri und in Biasca im Tessin. Die Bevölkerung darf das Jahrhundertbauwerk am 4. und 5. Juni feiern. Der Schweiz sind die Zeremonien umgerechnet elf Millionen Euro wert.

### Das Tunnelsystem

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) umfasst neben dem Gotthard-Basisstunnel auch den 15 Kilometer langen Ceneri-Tunnel und den 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Tunnel, der 2007 in Betrieb genommen wurde. Die Tunnel sind wichtiger Bestandteil der Verkehrsverlagerungspolitik der Schweiz.

### Die Qualifizierung

Die Schweizer Bahn investiert 20.000 Ausbildungstage, um 2.900 SBB-Angestellte und 1.000 Externe für die Herausforderungen des Tunnels fortzubilden. Es gibt auch eine neue Berufsgattung, den „technischen Tunnel-Operator“. Auf jeder Seite des Tunnels sollen rund 125 Wartungsprofis dafür sorgen, dass der Betrieb über Jahrzehnte einwandfrei funktionieren kann. Sie sind zuständig für 153 Kilometer Fahrleitung, 43 Weichen, 178 Querschläge, vier Nothaltestellen und 380.000 Schwellen.

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 Logistikers. 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](http://www.charterway.de)

Mercedes-Benz



# Garantierte Sicherheit

BGL will Ladungsklau und mehrstufiger Transportweitergabe einen Riegel vorschieben

## Alles über Schmierstoffe

Mitte November erscheint die 22. Ausgabe der Dekra-Betriebsstoffliste. Sie ist ein hilfreiches Instrument für alle, die mit Betriebsstoffen für Kraftfahrzeuge und Reinigern für Fahrzeuge und Werkstätten zu tun haben. Das umfangreiche Tabellenwerk mit 19 Produktgruppen gibt es im ETM Verlag bei Stephanie Steck, Telefon: 07 11/7 84 98-12, E-Mail: stephanie.steck@etmservices.de

Nanu, wer fährt da denn vor? Nicht selten ist es ein polnischer oder tschechischer Lkw, der an die Rampe rollt. Die Regel ist es jedenfalls nicht, dass auf der Plane auch der Name der beauftragten deutschen Spedition steht und das Kennzeichen ein deutsches ist. Denn nur ein Teil der hiesigen Frachtfirmen ist im Selbsteintritt tätig und nimmt den Transport selbst in die Hand. Häufig ist es nicht einmal das nächste Glied in der Logistikkette, dessen Lkw anrollt. Die Praxis zeigt, dass der Beförderungsauftrag nicht selten mehrfach weitergegeben wird. Die Folge: Der Versandleiter hat keinen Schimmer, wem er seine Ware anvertraut, und läuft Gefahr, Opfer von Betrügereien zu werden. Es häufen sich die Fälle von Sendungen, die auf Nimmerwiedersehen verschwinden.

Vor solchen Risiken hat der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) auf seiner Mitgliederversammlung in Hamburg gewarnt. Mit einer Leistungsgarantie will er Störungen in der Lieferkette – etwa durch Ladungsdiebstahl –



unterbinden und die Sicherheit in der Logistik erhöhen. Das entsprechende Angebot heißt Bekannter Transporteur (auf Englisch: „Trusted Carrier“) und soll in wenigen Monaten an den Start gehen.

Das Engagement kommt nicht von ungefähr: Der BGL weist auf Umfragen hin, wonach die Si-

cherheit in der Supply Chain für 82 Prozent der Verlager an erster Stelle steht. „Wir haben den Markt befragt, welche Anforderungen an Transportunternehmen und Kraftwagenspeditionen hat“, erklärte das geschäftsführende Präsidialmitglied Prof. Dr. Karlheinz Schmidt. Auf keinen Fall wolle der Verlager, dass seine hochwertige Ware verschwinde.

Deshalb sollen Verlager in wenigen Monaten die Möglichkeit haben, Transporte gezielt mit ihnen vertrauten Unternehmen abzuwickeln. Die Bekannten Transporteure zeichnen sich dadurch aus, dass sie allesamt beim BGL beziehungsweise seinen Landesverbänden organisiert sind und ihre Fahrzeuge in einer Datenbank gelistet haben. Der Verlager kann einen solchen Bekannten Transporteur auf diesem Portal auswählen und durch Eingabe des Kennzeichens abgleichen, ob das Fahrzeug an der Rampe auch tatsächlich ihm beziehungsweise einem anderen Bekannten Transporteur gehört. Denn die Unternehmen mit diesem Status verpflichten sich, nur eigene Fahrzeuge oder aber die von anderen Bekannten Transporteuren einzusetzen. „Der BGL wird dafür bürgen“, erläuterte Schmidt.

### 5.000 Euro Strafe

Setzt sich der Transportdienstleister über diese Vorgabe hinweg, hat es für ihn ein Nachspiel. Er muss 5.000 Euro Strafe zahlen und sich vor einem Güterausschuss erklären. Ein solches Gremium soll aus Vertretern der Transport- und Verlagerseite gebildet werden. Dass die Strafzahlung erfolgen kann, garantiert der Versicherer Kravag. Für Verlager ist das Angebot kostenfrei, bei Transportunternehmen fällt eine Systemgebühr von zwei Euro pro Monat und Lkw an, was auch mit den Beiträgen für die Kravag zusammenhängt.

Starten soll das neue Angebot im Frühjahr, bis Ende dieses Jah-

res ist der Aufbau der Datenbank geplant. Im nächsten Schritt will der BGL das Ganze über die International Road Transport Union (IRU) auch auf das europäische Ausland übertragen – daher gibt es mit dem Trusted Carrier auch schon einen internationalen Namen. Ebenfalls angedacht ist eine zusätzliche Qualitätsstufe, bei der Verlager gezielt besonders qualifizierte Transportdienstleister auswählen können – die zum Beispiel entsprechende Zertifikate vorweisen können. In dem Zuge steht eine Erhöhung der Garantiesumme von 5.000 auf 20.000 Euro im Raum, sollten Transporteure gegen die Regeln verstoßen.

Spediteure und Verlager gleichermaßen haben auf der BGL-Tagung das neue Angebot begrüßt und versprechen sich davon einen deutlichen Sicherheitsgewinn.

Eine 100-prozentige Sicherheit bringe aber auch der Bekannte Transporteur nicht. Denn auch er kann auf einem Rastplatz Opfer von Ladungsdieben werden. Ein Schutz vor niedrigen Preisen ist das Modell ebenfalls nicht. „Wir zielen weder in Richtung Preise noch in Richtung Transportversicherung“, betonte BGL-Mann Schmidt. Es gehe dabei um die Qualität. Und über die Qualität erreiche man auch eine Preisrelevanz.

Der besondere Charme des Modells liegt für Schmidt in seiner Selbstreinigung. Wer sich nicht an die Regeln hält, fliegt. Oder um es in seinen Worten zu sagen: „Wer nicht mit dem eigenen Lkw kommt, dem ziehen wir die Ohren lang und ihn dann aus dem Verkehr.“

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Jacek Bilski, Jan Bergrath

Vorfahrt für die Sicherheit.

**DEKRA**  
Alles im grünen Bereich.

In Deutschland kam es im vergangenen Jahr in der gewerblichen Wirtschaft und im öffentlichen Sektor laut DGUV zu fast 900.000 meldepflichtigen Arbeitsunfällen. Die Mehrzahl dieser Unfälle hätte schon durch einfache Maßnahmen vermieden werden können.

**Gelebter Arbeitsschutz** ist Voraussetzung für dauerhafte betriebliche Sicherheit. Sicherheitsbeauftragte leisten bei der Prävention von Arbeitsunfällen wertvolle Arbeit: Als speziell geschulte „Kollegen unter Kollegen“ verfügen sie über das Auge für potenzielle Unfallgefährdungen und können bei Bedarf frühzeitig vor Ort auf mögliche Gefahren hinweisen. In Kombination mit der Qualifizierung zum Erstellen einer Gefährdungsbeurteilung gewinnen Sicherheitsbeauftragte weitere wichtige Kompetenzen im vorbeugenden Arbeitsschutz.

Mit den praxisorientierten Arbeitssicherheits-Seminaren der DEKRA Akademie

schützen Sie Ihre Belegschaft und Ihren Betrieb, sorgen für Rechtssicherheit und erfüllen alle diesbezüglichen Vorschriften des Arbeitsschutzgesetzes.

**Für mehr Flexibilität, Zeitersparnis und größeren Lernerfolg** bietet die DEKRA Akademie die Ausbildung als Blended Learning an, einer bewährten Kombination aus Präsenztraining und E-Learning. Somit sparen Unternehmen einen Großteil der Anfahrts-, Übernachtungs- und Verpflegungskosten und müssen kürzer auf Ihre Mitarbeiter verzichten.

**Machen Sie Ihren Betrieb sicherer – mit der DEKRA Akademie!**

**Weitere Informationen:**  
DEKRA Akademie GmbH  
CompetenceCenter Handwerk, Industrie, Technik  
Rainer Lill  
Tel.: +49. 2232.94518-46  
rainer.lill@dekra.com  
www.dekra-akademie.de

## WAHL UND AUSZEICHNUNG

### Präsidium bestätigt

Das alte BGL-Präsidium ist auch das neue: Die Delegierten der Mitgliederversammlung bestätigten für die nächsten drei Jahre Spediteur Adalbert Wandt aus Braunschweig in seinem Amt als Verbandspräsident. Als Vizepräsidenten wiedergewählt wurden: Hans Wormser, Klaus Peter Röskes, Claus Herzog, Thomas Usinger, Hans-Dieter Otto und Horst Kottmeyer. Ebenfalls im Amt bestätigt wurde das geschäftsführende Präsidialmitglied Prof. Dr. Karlheinz Schmidt.

### Schöpker erhält Großen Wagen

Besondere Auszeichnung für Ulrich Schöpker, Vertriebsvorstand des Trailer-Herstellers Schmitz Cargobull: Der BGL hat ihn für seinen langjährigen Einsatz für das Gewerbe mit dem Großen Wagen geehrt. Der Verband hat diese Auszeichnung zum vierten Mal seit 2009 vergeben. Schöpker habe den Trailerbau mit der Muttermilch aufgesogen, würdigte BGL-Präsident Adalbert Wandt. Als Sohn des damaligen Werkleiters in Altenberge sei er schon früh im Stammwerk ein- und ausgegangen. 1976 begann Schöpker seine Karriere in der Konstruktion und stieg 1987 in die Geschäftsleitung auf. Heute engagiert sich der Schmitz-Cargobull-Repräsentant auch im IHK-Verkehrsausschuss NRW und als VDA-Vizepräsident. „Ulrich Schöpker arbeitete immer an innovativen, effizienzsteigernden Konzepten und wusste, was seine Kunden in der Transportwirtschaft brauchen können, um wiederum den Auftraggebern in der Wirtschaft eine maßgeschneiderte Lösung anzubieten“, betonte Wandt.



BGL-Präsident Wandt (r.) und Schmitz-Vorstand Schöpker.

# Weiteres Wachstum

Steigerung bei Miete und Leasing ist ungebrochen – Hersteller engagieren sich stärker und weiten Angebote aus



**A**ngesichts eines schwierigen Neufahrzeugmarktes nutzen die Hersteller gerne das ohnehin steigende Vermietgeschäft, um ihren Absatz anzukurbeln. Vor allem der Service-Gedanke wird konsequent verfolgt, hier können sich die Vermieter von Mitbewerbern abgrenzen,

Bandbreite an Dienstleistungen punkten. Aktuell hat Charterway mehr als 8.000 Fahrzeuge im Vermietfuhrpark. Zum Servicenetz gehören 2.700 Werkstätten in Europa. Doch auf die Münchner Löwen wollen als Serviceriesen wahrgenommen werden und haben mittlerweile über Euroleasing rund

Bus Center können wir unsere Aktivitäten deutlich intensivieren und Synergien nutzen. Das ermöglicht eine flexiblere und schnellere Betreuung von Spediteuren, Transporteuren und Logistik Anbietern“, sagt Euroleasing-Vertriebsleiter Matthias Szupories. Den Kunden soll ein hohes Maß an Flexibilität, gepaart mit finanzieller Sicherheit, geboten werden.

Ausweiten will MAN Financial Services seine Flotte auf Verteilerverfahrzeuge mit Kühlkofferaufbauten sowie auf Nahverkehrsfahrzeuge von 15 bis 18 Tonnen. Damit reagiert das Unternehmen auf die Zunahme von Bringdiensten, E-Commerce und eine höhere Frequenz bei der Lieferung von Lebensmitteln.

Doch nicht nur die Hersteller investieren in ihre Vermietstrukturen. Auch unabhängige Vermieter wie KLV Rent aus Trostberg investieren kräftig – bis 2020 sollen „mehr als 100 Millionen Euro“ in den Vertrieb und Neufahrzeuge fließen, wie Vertriebsleiter Michael Schittenhelm erklärt: „Unser Fuhrpark wurde 2015 um zirka zehn Prozent ausgeweitet, unter anderem kamen Sattelzugmaschinen, Wechselfahrgestelle, Entsorgungsfahrzeuge, schwere Verteilerverfahrzeuge, 15- und 16-Tonner und

Trailer in unterschiedlichen Konfigurationen dazu.“

Aktuell stehen laut KLV Rent 450 ziehende und 650 gezogene Einheiten an zehn Standorten zur Kurz- und Langzeitmiete bereit. Auch die Vertriebsstruktur werde laufend angepasst. So wurden ein neuer Übergabestandort in Pirna bei Dresden eröffnet und neue Vertriebsmitarbeiter für das Rhein-Main-Gebiet und den Standort Feldgeding bei München eingestellt. Im Raum Stuttgart zog das Team im Oktober nach Ilsfeld-Auenstein an die A 81 um. Wartung und Reparatur bietet KLV über das europäische Servicenetz der Hersteller an.

„Das Jahr 2015 ist geprägt durch Erneuerung und Ausbau des Fuhrparks bei deutlich steigenden Vermietumsätzen“, fasst Schittenhelm zusammen. Für 2016 soll beim schweren Verteilerverkehr mit 15 bis 16 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ein neuer Schwerpunkt gesetzt werden. Außerdem werden hochwertige Gebrauchte zum Kauf stärker nachgefragt. Wie sich die seit 1. Oktober geltende Mautpflicht für Verteilerverfahrzeuge ab 7,5 Tonnen auf die Vermietflotten auswirkt, bleibt abzuwarten.

Text: Claudia Wild | Foto: KLV Rent

## FLOTTEN WERDEN AUFGERÜSTET FÜR VERTEILER- UND NAHVERKEHR

etwa durch ein umfassendes Netz an Werkstätten sowie Vermiet- und Servicestützpunkten.

Die Daimler-Flotte etwa lässt sich aktuell an 75 Mietstützpunkten abholen. Neben einer großen Auswahl an Standard- sowie Branchenfahrzeugen steht mit dem Fuso Canter Eco Hybrid auch ein Hybrid-Lkw zur Miete bereit. Beim Kunden wollen die Stuttgarter Hersteller über Charterway als Vermietgesellschaft mit einer großen

13.000 Fahrzeuge im Angebot. Unter dem Dach der MAN Financial Services wurde und wird das Vermietgeschäft der 68 deutschen Niederlassungen neu strukturiert und das Portfolio neu aufgestellt.

Ziel der Maßnahme sei es, Finanzierung, Leasing, Versicherung und Miete nachfragegerecht unter einem Dach anzubieten, heißt es dazu aus dem Hause MAN. „Durch die Neupositionierung und engere Anbindung an die MAN Truck &

100  
Millionen

EURO WILL KLV RENT BIS 2020 IN VERTRIEB UND FAHRZEUGE INVESTIEREN



You drive, we care.



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 3,5t 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](http://www.dkv-euroservice.com/maut-belgien)



# Erfahrungen sammeln in Europa

Mit dem EU-Bildungsprogramm Erasmus+ schnuppern immer mehr Azubis Auslandsluft

Wer in Europa lebt und arbeitet, sollte seine eigenen – persönlichen und Landesgrenzen – überwinden, sich weiterbilden und entwickeln. Ein Perspektivenwechsel, wie ihn ein Auslandsaufenthalt bietet, hilft oft sehr. Das EU-Förderprogramm Erasmus unterstützt deshalb die interkulturelle Mobilität junger Menschen in Europa zu Bildungszwecken.

Das Programm erfreue sich zunehmender Beliebtheit und im Vorstellungsgespräch fragten Bewerber immer öfter direkt nach den Chancen, mit einem Erasmus-Stipendium für eine Weile ins Ausland zu gehen, sagt Katrin Busche. Als Projektkoordinatorin der Hamburger Mobilitätsagentur „Arbeit und Leben“ hilft sie im Auftrag des Europäischen Sozialfonds und weiterer Partner beim Vorbereiten und begleitet die Teilnahme. Dabei profitieren nicht nur die Mitarbeiter von einem Auslandsaufenthalt, sondern auch die Unternehmen (Vorteile siehe Kasten).

## Stipendium beantragen

Betriebe erweitern so das eigene Ausbildungs- und Arbeitsangebot und werden attraktiver für Nachwuchskräfte. Weil sich manche aber trotzdem mit dem Prozedere schwertun, hilft Arbeit und Leben dabei. Auch Transport- und Logistikunternehmen machen sich seit einiger Zeit erfolgreich auf den Weg (siehe Interview).

Wer sich über die Kosten, Ziele und Möglichkeiten von Erasmus+ für sein eigenes Logistikunternehmen informieren wollte, konnte diese Woche auf Einladung des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSL) an einem Tagesseminar teilnehmen. Hier standen Möglichkeiten und

Mehrwert von Auslandsaufenthalten für Unternehmen und Mitarbeiter auf der Tagesordnung.

Wer einen Mitarbeiter ins Ausland entsendet – auch in eine eigene Niederlassung – wird nicht nur logistisch unterstützt, sondern auch finanziell. Im laufenden Jahr hat das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) in Bonn etwa 500 Anträge für ein Auslandsstipendium bearbeitet und fast alle bewilligt, wie Anne Görgen-Engels betont. Sie betreut den Austausch in Europa.

Zwar nutzen vor allem Speditionskaufleute das Programm. Doch auch Fachlageristen profitieren davon. Sie hätten zwar zunächst oft Angst vor der Sprachhürde. „Erasmus will aber auch Zielgruppen erreichen, für die es nicht so leicht ist“, sagt Busche. Sie kämen häufig mit neuem Selbstvertrauen zurück und seien dann am Arbeitsplatz zu Hause häufig strukturierter, kommunikativer und offener.

Auch die Kaufmännische Schule 1 in Stuttgart entsendet und begleitet jedes Jahr ein Dutzend ihrer angehenden Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistungen im zweiten Lehrjahr ins spanische Barcelona. Die Unternehmen Küh-



ne + Nagel, Wackler und Rhenus sind bereits länger mit an Bord und von dem Projekt überzeugt. Neben den vertieften Spanischkenntnissen gewinnen die jungen Teilneh-

mer an Reife sowie an sozialer und interkultureller Kompetenz.

Der Aufenthalt dauert mindestens zwei Wochen und bis zu einem Jahr für Lernende, während Ausbilder und Berufsschullehrer mindestens zwei Tage in eines der 28 EU-Länder verreisen können. Am beliebtesten ist derzeit Großbritannien. Aber es kommen auch viele junge Menschen zu uns.

Die Antragsformulare für ein Stipendium stehen auf

www.na-bibb.de, dabei stellt der Betrieb den Antrag für eine Anzahl Plätze. Die nächste Bewerbungsrunde ist Anfang Februar, eine Antwort folgt bis Mai und die Ausreise ist ab Juni möglich, sagt Görgen-Engels. Wer als attraktiver Ausbildungsbetrieb punkten will, ist sie überzeugt, muss seinen Lehrlingen auch etwas mehr als das Übliche bieten.

Text: Claudia Wild | Foto: Fotolia

500  
Anträge

FÜR EIN AUSLANDSSTIPENDIUM HAT DAS BUNDESINSTITUT FÜR BERUFSBILDUNG 2015 BEARBEITET

www.MercedesServiceCard.com  
Cleverer und schneller unterwegs.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust

## Kaum Hürden

Katrin Busche, Projektkoordinatorin Logistik bei Arbeit und Leben in Hamburg, über den Weg ins Ausland

### AZUBI-AUSLANDSREISE: DIE VORTEILE

- Neues Know-how, neue Impulse fließen ins Unternehmen
- Azubis erweitern ihre Fach-, Sprach- und interkulturelle Kompetenz
- Imageplus fürs Unternehmen als innovativer Ausbildungsbetrieb
- Mehr Wertschätzung und Motivation für Azubis, erhöhte Loyalität gegenüber dem Arbeitgeber
- Signal nach außen: Wir bilden qualitativ aus

**trans aktuell: Frau Busche, bietet sich ein Austausch für alle Azubis an?**

**Busche:** Wer die nötigen Schlüsselqualifikationen wie Offenheit, Zuverlässigkeit, Verbindlichkeit, Neugierde, Frustrationstoleranz, interkulturelle Empathie und Organisationsfähigkeit mitbringt, sollte keine Probleme haben. Damit es sich lohnt, sollte der Aufenthalt mindestens drei bis vier Wochen dauern. Dann ist bereits die Vertiefung der Sprachkenntnisse immens und das Telefonieren etwa auf Englisch fällt viel leichter.

**Können nur Azubis mit Erasmus+ verreisen?**

Nein, das Programm fördert auch berufliche Praktika, Gastaufenthalte und Hospitanzen für Ausbilder und Lehrer. Allerdings soll die Mobilität Teil der Personal- und Organisationsentwicklung der Einrichtung sein und entsprechend begründet werden.

**Welche Hilfestellung bieten Sie bei Erasmus+ an?**

Grundsätzlich arbeiten wir im Auftrag der FH Hamburg und das Projekt ist vom Europäischen Sozialfonds mitfinanziert. Wir haben viele Partner in Hamburg und ganz Europa. Für Logistiker sind wir vor Ort mit dem Hamburger Institut für Berufliche Bildung, der Berufsschule für Spedition, Logistik und Verkehr (Kaufleute) und der Gewerbeschule für Werft und Hafen (Fachlageristen und Fachkräfte für Lagerlogistik) im engen Austausch. Wir beraten Firmen und organisieren die berufliche Mobilität ihrer Auszubildenden, Absolventen (bis zu einem Jahr

nach der Ausbildung) sowie von Lehrern und Ausbildern.

**Was macht ein Betrieb ohne eigene Auslandsniederlassung?**

Hier vermitteln wir die Azubis mithilfe unserer europäischen Partner. Diese organisieren die Unterkunft, den Praktikumsplatz, ein interkulturelles Programm und mehr vor Ort. Sie kennen die Ausbildungsinhalte und stimmen sich mit den aufnehmenden Betrieben ab. Im Vorfeld bereiten wir die Teilnehmenden in einem Tageskurs vor, damit sie wissen, welche Kultur sie in dem Gastland erwartet, aber auch, wie der Aufenthalt administrativ abzuwickeln ist. Außerdem stellen wir berufsspezifische Lerneinheiten zur Verfügung. Sie wurden in der Praxis erprobt und dienen als Grundlage für Lernvereinbarungen. Wir kooperieren langfristig mit rund 60 Betrieben im erweiterten Logistikbereich und betreuen dort etwa 100 Azubis pro Jahr.

**Was kostet der Austausch?**

Die Kosten sind je nach Zielland, Partnerorganisation und zeitlichem Vorlauf unterschiedlich. Das zur Verfügung gestellte Stipendium ist dabei ein Zuschuss- und kein Vollstipendium. Die Stipendienhöhe richtet sich nach dem Zielland und der Entfernung sowie der Dauer des Aufenthalts (Tagespauschalen). Wer etwa von Hamburg für 30 Tage nach Birmingham (UK) reist, erhält für Reise- und Aufenthaltskosten ein Stipendium in Höhe von 1.129,00 Euro. Wie viel Geld ein Teilnehmer tatsächlich oder zusätzlich benötigt, hängt auch von seinen Lebensgewohnheiten

ab. Die Ausbildungsvergütung läuft in dieser Zeit weiter.

**Was würde den Austausch erleichtern?**

Gut wäre, wenn sich Betriebe finden würden, die sich längerfristig miteinander austauschen. Damit das Paaren leichter geht, haben wir begonnen, Arbeitsprozesse in den einzelnen Ländern zu beschreiben. Die Ausbildungssysteme sind doch sehr unterschiedlich und in manchen Ländern wie etwa der Türkei wird der Speditionskaufmann an der Uni ausgebildet.

**Frau Busche, welches sind die größten Hürden für Unternehmen, die jemanden entsenden wollen?**

Es gibt einige wenige, die aber alle zu überwinden sind. Bei einer Vermittlung mithilfe unserer Partnerorganisationen können wir nicht immer in den Bereich Logistik entsenden. Doch die meisten Ausbildungsleiter haben damit kein Problem. Vor allem wollen sie, dass ihre Azubis über den Tellerrand schauen, die Arbeitsabläufe eines anderen Landes kennenlernen und ihre Sprachkenntnisse vertiefen. Das funktioniert im Einzelhandel übrigens oft viel besser! Kleine Betriebe müssen zudem eine Zeit lang auf ihren bereits recht gut qualifizierten Mitarbeiter verzichten. Für fast alle Betriebe ist die mangelnde Transparenz der unterschiedlichen europäischen Ausbildungssysteme und damit die Schwierigkeit der (neu erworbenen) Kompetenzen beziehungsweise deren strukturierte Feststellung ein Problem.



INTELLIGENTE LEASINGLÖSUNGEN FÜR JEDES BUSINESS

#### LEASING BEDEUTET PARTNERSCHAFT

Seit über 20 Jahren stehen wir unseren Kunden als vertrauensvoller Partner für Leasinglösungen zur Seite. Von Anfang an war es unser Ziel, durch individuelle, lösungsorientierte Beratung und transparente, kalkulierbare Vertragsgestaltung zu überzeugen. Diese Grundsätze haben sich bis heute nicht geändert.

#### ENTSCHEIDEND SIND: SIE!

Aus Ihren Zielen und Wünschen heraus entwickeln wir individuelle Lösungen.

#### UNABHÄNGIG DENKEN UND HANDELN

Wir agieren banken- und herstellerunabhängig. Sie entscheiden selbst, was Sie wo und zu welchem Preis kaufen.

#### PERSÖNLICHE BERATUNG UND KURZE ENTSCHEIDUNGSWEGE

Für uns geht die kompetente, individuelle Beratung auf Augenhöhe über alles.

#### IN ALLEN BRANCHEN ZUHAUSE

Ob Automobilproduzenten und -zulieferer, Maschinenbau, Metallherzeugung und -bearbeitung, Landverkehr und Speditionen, Hoch- und Tiefbau, Groß- und Einzelhandel oder Dienstleistungssektor - wir bieten für jede Branche kompetente, flexible Problemlösungen.

#### Kontakt:

Würth Leasing GmbH & Co. KG  
Breitensteinstr. 2  
73095 Albershausen  
07161-95136-0  
www.wuerth-leasing.de  
info@wuerth-leasing.de



# Ohne Papier läuft nichts

Politik predigt Digitalisierung, zwingt Speditionen aber dazu, Verzeichnisse und Prüfbücher in Papierform zu führen

Die papierlose Spedition gibt es nur auf dem Papier. Ohne Ausdrucke und Akten läuft auch weiterhin nichts. Das liegt weniger an den Unternehmen, als vielmehr am Gesetzgeber. Ungeachtet von Digitalisierung und Industrie 4.0 hält er an Dokumenten und Formularen in Papierform fest. Das löst Kopfschütteln in der Branche aus – vor allem bei größeren Unternehmen. Je größer die Spedition, desto höher sind die Papierberge oder desto mehr Schubladen mit Hängeregistern müssen die Fuhrparkverantwortlichen vorhalten.

Die Verantwortlichen bei der Nagel-Group (besser bekannt unter der Firmierung Kraftverkehr Nagel) können davon ein Lied singen. Einmal im Jahr liefert die Druckerei 36 Kartons an. Sie sind prall gefüllt mit Papier – mit Sammelverzeichnissen, die jeder Fahrer mitführen muss. Darin sind alle rund 4.000 Auflieger des Unternehmens gelistet – mit Kennzeichen, Herstellername, Leer- und zulässigem Gesamtgewicht, Stützlast und Erstzulassung.

„Führen wir das Sammelverzeichnis nicht mit, kostet uns das bei Kontrollen jeweils 15 Euro“, berichtet Dariusz Moczulski, Leiter der Zentralabteilung Flottenmanagement, im Gespräch mit trans aktuell. Er weiß von anderen Speditionen, die sich diese Mühe nicht machen und lieber das Bußgeld schlucken.

## Strafe als kleineres Übel

Die 15 Euro sind für viele das kleinere Übel. Denn es ist nicht gerade billig, der geforderten Dokumentationspflicht nachzukommen: „Es fallen jährlich mehr als 10.000 Euro an Gebühren für die Straßenverkehrsämter Gütersloh und Osnabrück an“, erklärt Arthur Ebel, Gruppenleiter in der Zentralabteilung Flottenmanagement bei der Nagel-Group. „Hinzu kommt unsere Arbeit, also das Sortieren und Verteilen“, ergänzt er und setzt dafür rund 25 Stunden an. Und zu guter Letzt müssen die Nagel-Fuhrparkmanager auch noch die Kosten für die Druckerei begleichen.

Moczulski und Ebel geht es aber nicht so sehr ums Geld. „Die Papierausdrucke passen nicht mehr in unsere Zeit“, erklären sie. „Wir erleben eine Digitalisierung unserer Gesellschaft, da muss es doch andere Wege geben, den Kontrolleuren zu belegen, dass wir die Halter der Fahrzeuge sind“, erklärt Moczulski. Er regt eine öffentliche Datenbank an, zu der Speditionen

einen Zugang bekommen und über eine Schnittstelle ihre Fahrzeugdaten einstellen können. Die Beamten könnten bei Kontrollen dann sofort alle mit dem Fahrzeug verbundenen Daten einsehen.

Das hätte laut den Nagel-Fuhrparkverantwortlichen noch einen weiteren Vorteil: Das elektronische Register wäre zumindest aktuell. Im Gegensatz dazu ist das Papierverzeichnis schon veraltet, wenn es gedruckt ist. „Jedes Jahr werden bei uns Auflieger im dreistelligen Bereich ausgetauscht, da kann das einmal im Jahr durchgeführte Update niemals aktuell sein“, erklären sie.

Offene Türen bei den Behörden rennen die Nagel-Angestellten mit ihrer Forderung nach digitalen Verzeichnissen aber nicht ein. „Eine Digitalisierung der Zulassungsbescheinigung Teil 1 und des Anhängerverzeichnisses ist nicht vorgesehen, da nicht alle zur Kontrolle berechtigten Personen über einen unmittelbaren digitalen Zugriff auf das Zentrale Fahrzeugregister verfügen“, teilt das Bundesverkehrsministerium gegenüber trans aktuell mit. „Die Überprüfbarkeit der Zulassung der Fahrzeuge und ihrer Anhänger wäre somit nicht sichergestellt.“

Ebenfalls reichlich Papier verursacht die Pflicht zum Führen von Prüfbüchern. Ohne Vorlage des entsprechenden Hefts gibt es keine Sicherheitsprüfung (SP) und keine Hauptuntersuchung (HU). Das hat zur Folge, dass die Nagel-Group 4.000 solcher Exemplare aufbewahren und im Fall von SP oder HU das jeweilige Exemplar rechtzeitig an die jeweilige Niederlassung schicken muss.

Auch damit ist ein erheblicher Aufwand verbunden, der sich nach Ansicht der Nagel-Angestellten vermeiden ließe. „Wir sind mit den Herstellern der Elektronischen Bremssysteme im Gespräch“, sagt Teamleiter Ebel. „In der EBS sind Fahrzeugdaten gespeichert, sodass man auch die Prüfdaten in diesen Speicher aufnehmen könnte“, erläutert er. Jede Werkstatt hätte dann Zugriff darauf – und manipulationssicher sei diese Variante obendrein. Aber so lange die Verwaltung hier nicht mitspielt, bleibt alles beim Alten. „So lange führen wir zähneknirschend unsere Hängeregister“, sagt Moczulski.

Beim Thema Prüfbücher zeigt sich das Verkehrsministerium offener als bei den Sammelverzeichnissen. „Eine digitalisierte Form des Prüfbuches ist aus technischer Sicht grundsätzlich machbar“, teilt es mit. Bedingung müsse aber sein, dass der Lese- und Schreibzugriff, also der Datenschutz, sicher gestellt ist.



Gute Miene: die Nagel-Fuhrparkverantwortlichen Dariusz Moczulski (li.) und Arthur Ebel.

Sowohl Herstellervertreter als auch der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) würden sich hier deutlich mehr Bewegung in den Amtsstuben und eine zeitgemäße Form der Dokumentation wünschen. „Wenn wir die Kontrollbehörden überzeugen könnten, dass sie alles elektronisch bekommen könnten, wäre das ein großer Fortschritt“, betont Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Geschäftsführendes Präsidialmitglied beim BGL. Er kann sich auch ein Vorgehen in Etappen vorstellen. „Es wäre ja schon ein erster Schritt, wenn wir statt den Papierausdrucken alles auf einem Stick mitführen könnten.“

## Kein Alleingang möglich

Die Prüforganisation Dekra macht sich ebenfalls für eine modernere Form der Dokumentation stark: „Im Sinne des Transportgewerbes wäre eine Digitalisierung der Prüfbücher sicher zu begrüßen. Die Prüforganisationen können hier aber nicht im Alleingang aktiv werden, sondern müssen sich an die geltenden Regelungen halten. Und die schreiben aktuell die Papierform vor.“

Ralf Faust, Geschäftsführer des Fahrzeugwerks Krone, hält die Papierausdrucke ebenfalls für antiquiert. Das gelte für Sammelverzeichnisse und Prüfbücher gleichermaßen. „Das ist überhaupt nicht mehr zeitgemäß“, sagt er. „Wenn sich nur ein Kennzeichen ändert, kann man das komplette Verzeichnis neu anlegen lassen.“ Die Sammelverzeichnisse gebe es auch nur in Deutschland. „Das ist ein Wettbewerbsnachteil und gerade für größere Flotten sehr belastend.“

Was die Prüfbücher angeht, könnten sowohl die Prüforganisationen als auch sein Unternehmen alle Dokumente elektronisch zur Verfügung stellen, sagt Faust. „Und trotzdem müssen unsere Kunden die Prüfbücher in Papierform mitführen, das gehört dringend auf den Prüfstand.“

Text: Matthias Rathmann |  
Foto: Thomas Küppers



## Finanzielle Sicherheit lässt sich mieten!

Jetzt wechseln und ab dem ersten Kilometer bares Geld sparen.

Mit den effizienten EURO 6 Modellen von MAN Financial Services lässt sich finanzielle Sicherheit nun ganz einfach mieten.

### Ihre Vorteile durch Miete:

- Reduzierung von Maut- und Verbrauchskosten
- Minimales Investitionsrisiko
- Optimaler Einsatz der Fahrzeuge dank integrierter Telematik

TransFAIR. Faire Übergabe, Nutzung und Rückgabe.

EURO-Leasing GmbH • info@manrental.eu • www.manrental.eu  
Hansestraße 1 • 27419 Sittensen • Hotline 01806 254673\*\*

MAN | Financial Services  
Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental.\*



\* Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG erbringen unter der gemeinsamen Geschäftsbezeichnung „MAN Financial Services“ Bankleistungen (durch die deutsche Niederlassung der MAN Financial Services SAS und die Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch die MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch die Volkswagen Versicherung AG) und Rentalleistungen (durch die EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt.  
\*\* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

## RECHTLICHE GRUNDLAGEN

### Das Sammelverzeichnis

§ 11, Abs. 2 Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV): „Sind für denselben Halter mehrere Anhänger zugelassen, kann zusätzlich von der Zulassungsbehörde auf Antrag ein Verzeichnis der für den Halter zugelassenen Anhänger ausgestellt werden.“

### Das Prüfbuch

Das Prüfbuch ist für Anhänger mit mehr als zehn Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gemäß Nr. 2.1.5 der Anlage VIII zur Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) zu führen. Die genauen Vorschriften gehen aus § 29, Abs. 10 bis 13 der StVZO hervor. „Der Halter hat den Untersuchungsbericht mindestens bis zur nächsten Hauptuntersuchung und das Prüfprotokoll mindestens bis zur nächsten Sicherheitsprüfung aufzubewahren. Der Halter oder sein Beauftragter hat den Untersuchungsbericht, bei Fahrzeugen nach Absatz 11 zusammen mit dem Prüfprotokoll und dem Prüfbuch, zuständigen Personen und der nach Landesrecht zuständigen Behörde auf deren Anforderung hin auszuhändigen.“

# Und was wollen Sie lesen?

Bei der Umfrage mitmachen und eines von drei Lkw-Navi von Tom Tom gewinnen



ust auf eines von drei hochwertigen Navigationsgeräten? Der ETM Verlag, in dem trans aktuell sowie TeleTraffic erscheinen, und Tom Tom Telematics verlosen drei Lkw-Navis vom Typ Tom Tom Pro 5250 Truck. Dabei handelt es sich um ein portables All-in-one-Gerät, das

Navigation und Flottenmanagement vereint.

Das Tom Tom Pro 5250 Truck arbeitet mit Lkw-spezifischen Anweisungen, um den Fahrer um Beschränkungen herumzuleiten. Außerdem bietet das Tom Tom Pro 5250 Truck immer aktuelle Karten für ganz Europa mit mindestens

vier Updates pro Jahr. Dank der Tom Tom Live Services gibt es immer die neuesten Routeninformationen wie Verkehrsinfos, Radarkameras und Wettervorhersagen in Echtzeit direkt ins Fahrerhaus.

Durch das integrierte GSM-Modem weiß der Fuhrparkverantwortliche jederzeit, wo sich alle

Fahrzeuge befinden. Beim Einsatz der preisgekrönten Online-Flottenmanagement-Plattform Webfleet (Deutscher Telematik Preis 2016 – Gewinner in der Kategorie leichte Nutzfahrzeuge) hat der Nutzer des Tom Tom Pro 5250 Truck darüber hinaus eine Telematik, mit der sich automatisierte Reports mit detaillierten Informationen zu gefahrenen Kilometern, Routen, Fahrzeiten und Zeitaufwand vor Ort erstellen lassen. Aber auch eine Fahrstilanalyse, Echtzeit-Coaching und ein Online-Fahrtenbuch sind integriert. Wer die Daten aus Webfleet in seine Tourenplanungs-Software einbindet, kann somit die eigenen Prozesse verbessern und die Reaktionszeiten verkürzen.

Um Informationen und eine entsprechende Reaktion geht es auch in unserer Umfrage. Denn bei TeleTraffic, dem Fachtitel des ETM Verlags im Bereich Telematik, Navigation und automotive Mobilfunk-Kommunikation, stehen zum Jahreswechsel einige Veränderungen an. Durch den Erfolg der vergangenen drei Jahre bestärkt, erhält TeleTraffic beispielsweise im Rahmen der Dachmarke eurotransport.de einen eigenen Internetauftritt.

Doch auch bei der Print-Ausgabe stehen Neuerungen an. Diese Gelegenheit wollen wir nutzen, Sie in die Entscheidungsfindung einzubinden. Schließlich ist es unser Ziel, die Themen aufzugreifen, die Sie als Leser interessieren, und entsprechend zu gewichten.

Im Zuge dieser kontinuierlichen Weiterentwicklung laden wir Sie ein, eine Auswahl an Themen zu treffen sowie gegebenenfalls Wünsche an die Redaktion heranzutragen. Wir bedanken uns vorab für Ihre Teilnahme und wünschen viel Glück.

Text: Carsten Nallinger |  
Fotos: Tom Tom Telematics

## GUT GELAUFEN!

trans aktuell und **ANSORGE LOGISTIK** bedanken sich bei allen, die zum Erfolg des 9. Branchenlaufs beigetragen haben.



Mit freundlicher Unterstützung von:



ZUR UMFRAGE



DIE UMFRAGE FINDEN SIE  
HIER: EUROTRANSPORT.  
DE/TT-UMFRAGE

## Telematik aus der Cloud

Objektkultur steuert mithilfe von Microsoft Azure den Fuhrpark

Der IT-Dienstleister und Microsoft-Partner Objektkultur Software hat auf Basis der Online-Anwendung Microsoft Azure eine Telematik entwickelt, die buchstäblich aus der Cloud kommt. Die Fahrzeugdaten dazu fließen, abhängig vom Nutzer, über einen entsprechenden Adapter am CAN-Bus per WLAN oder Bluetooth in die App auf dem Smartphone oder Tablet-PC des Nutzers – beziehungsweise natürlich auch ins Backoffice-Webportal zum Fuhrparkleiter oder Disponenten. So lassen sich nicht nur Standort, Einsatzzeit oder Fahrgeschwindigkeit eines Fahrers einsehen und die Tourenplanung optimieren. Die App erlaubt es den Mitarbeitern zudem, Auftragsbeschreibungen oder Materiallisten zu verwalten.

Durch die Integration des Analyse-Dienstes Microsoft Azure Machine Learning sollen anhand der erhobenen Daten Vorhersagen über künftige Ereignisse, Trends oder Verhaltensweisen möglich

sein. „Mithilfe maschineller Lernprozesse, moderner Algorithmen und Workflows können beispielsweise automatisch Informationen zum Reifendruck oder zum nächsten Inspektionstermin ermittelt und rechtzeitig weitergegeben werden“, erklärt Jean Hamacher, geschäftsführender Gesellschafter von Objektkultur Software.

Eine Anbindung an den digitalen Tachografen gibt es noch nicht, dies könne aber nach Kundenwunsch zeitnah umgesetzt werden. Der bestimmt im Übrigen auch, was in der App oder auf dem Webportal angezeigt wird. Je nachdem passen die Entwickler von Objektkultur Software die Lösung an. „Auf Wunsch erstellen wir für den Kunden einen Prototyp, um ihm ein Gefühl für die von ihm geforderten Lösungsmöglichkeiten zu geben“, berichtet Hamacher. Auch ein Datenaustausch mit bereits bestehenden Software-Installationen sei kein Thema.

Text: Carsten Nallinger

# Konkurrenz aus Korea

Laderaum, Arbeitsplatz, Motor und Kosten – wie viel Transporter bieten Hyundai H350 und Ford Transit FT350?



Sie zählen nicht zu den Lifestyle-Transportern, schon gar nicht als Kastenwagen, sind nicht die Vans mit prägnantem Design, eher die braven Malocher im blauen Anton. Die beiden 3,5-Tonner Hyundai H350 Cargo 2,5 CRDi und Ford Transit Kasten 2,2 TDCi setzen auf Praxistauglichkeit. Hier zählen Laderaumvolumen, Nutzlast, Betriebskosten und Verbrauch.

Das Konzept des neuen H350 haben die Koreaner, die erstmals mit einem 3,5-Tonner in Europa antreten, auf die Anforderungen des hiesigen Transporter-Markts zugeschnitten. Bei den Varianten beschränkt sich der Hersteller vorerst auf Kastenwagen und Fahrgestelle mit 3,5 Tonnen, zwei Radständen und einen Turbodiesel in zwei Leistungsstufen. Mitte 2016 soll eine Busausführung kommen. Anders der Transit, der 2015 seinen 50. Geburtstag feiert und mittlerweile in verschiedenen Varianten und Tonnagen mit Vorderrad-, Heck- und Allradantrieb sowie vielen Extras zu haben ist.

Der Transit FT 350 mit langem Radstand und Hochdach bietet mit serienmäßiger Klimaanlage und Reserverad eine Nutzlast um

die 1.100 Kilogramm. Der Laderaum mit 3,49/1,78/2,02 Meter fasst rund 12,4 Kubikmeter. Etwa 40 Kilogramm weniger trägt der H350, ebenfalls mit langem Radstand und Hochdach, aber ohne Klimaanlage (1.050 Euro Aufpreis) und vollwertigem Reserverad (360 Euro Aufpreis). Beim Ladevolumen punktet er mit Raumökonomie. Die bis zu 12,9 Kubikmeter verteilen sich im Laderaum auf 3,78 Meter Länge, 1,96 Meter Höhe und eine maximale Breite von 1,80 Zentimetern. Damit schluckt der Hyundai fünf Europaletten.

Für den Transit spricht ebenfalls vieles. Angefangen der Anschaffungspreis. Der FT 350 mit Heckantrieb und 155 PS steht mit einem Grundpreis von netto 34.250 Euro in der Liste. Für einen reichlich ausgestatteten 3,5-Tonner inklusive Audiosystem mit Fernbedienung, Geschwindigkeitsregelanlage, Nebellicht und Abbiegelicht ein erstaunliches Angebot. Einen Grundpreis von netto 33.700 Euro will Hyundai für den H350 mit 170 PS. Es gibt ihn in einer sparsamen Ausstattung namens „Eco“ und etwas umfangreicher ausgerüstet als „Profi“. Den 170-PS-Antrieb bietet Hyundai aber nur in Verbindung

mit dem „Profi“-Paket an. Zudem sind nur dann Rückfahrkamera, Klimaanlage oder Einparkhilfe zu bekommen.

Innen punktet der Transit mit viel Pkw-Anmutung, genarbttem Kunststoff und einem kleinen, griffigen Lederlenkrad. Der H350 kommt indessen hemdsärmlicher daher, mit mehr Hartplastik, aber zufriedenstellender Verarbeitung. Die Sitze sind spärlich gepolstert, bieten wenig Seitenhalt. Die Sichtverhältnisse sind in Transit und H350 dank großflächiger Scheiben und Seitenspiegel mit Weitwinkelsegmenten gut.

## H350: drei Jahre Garantie

Bei der Sicherheitsausstattung beschränkt sich der Hyundai auf eine Fahrdynamikregelung, einen Bremsassistenten und eine Berganfahrhilfe. Auf Wunsch gibt es ein Spurhaltesystem. Der Ford bietet hier gegen Aufpreis zusätzlich einen Müdigkeitswarner, eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Auffahrwarnsystem und einen Notrufassistenten. Hyundai gewährt im H350 eine dreijährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Für den Transit gilt die übliche Neuwagen-Garantie über zwei Jahre, ein Jahr Verlängerung bis 60.000 Kilometer kostet 546 Euro.

Beide Transporter zeichnen sich durch ihre starken Motoren aus. Den neuen Hyundai treibt ein 2,5 Liter großer Common-Rail-Dieseldirekteinspritzer mit üppigen 170 PS (125 kW) an, sein maximales Drehmoment von 422 Newtonmeter entwickelt er zwischen 1.500 und 2.500 Touren. Der 2,2 Liter große TDCi mit Common-Rail-Einspritzung im Ford leistet 155 PS (114 kW), er bringt es auf ein maximales Drehmoment von 385 Newtonmeter zwischen 1.600 und 2.300/min. Zum Service muss der Transit nur alle 50.000 Kilometer, der ist beim H350 bereits alle 30.000 Kilometer fällig.

Die Übertragung der Leistungen in den beiden Hecktriebblern übernehmen Schaltgetriebe mit sechs Gängen. Auf der Straße zeigt der Diesel im H350 eine enorm kraftvolle Leistungsentwicklung. Auch an steilen Autobahnsteigungen geht ihm nie die Puste aus. Daran dürfte sich auch im Hängerbetrieb wenig ändern – immerhin kann der H350 bis zu drei Tonnen an den Haken nehmen. Bereits bei knapp 1.500 Touren beschleunigt er mit unheimlichem Schub und lässt sich dann dank passend gestufter Gänge ohne viel Schaltarbeit bewegen. Bei Tempo 100 im sechsten Gang liegt das Drehzahlniveau aufgrund langer Überset-

zung bei nur knapp 1.800 Touren. Drehzahlen ab 2.500 min quitiert der Motor mit lautem Krakeelen und deutlichen Vibrationen.

Dass 155 PS und ein maximales Drehmoment von 385 Newtonmeter für einen 3,5-Tonner ausreichen, zeigt der TDCi im Transit. Auch er hält auf der Autobahn bestens mit. Seine Leistung entfaltet er aber weniger harmonisch. Bei niedrigeren Drehzahlen lässt es der Motor zunächst gemütlich angehen, ist das maximale Drehmoment erreicht, stürzt er aber unbändig los. Auch der Ford-Motor begeistert nicht unbedingt mit Laufkultur. Unter Last bei niedrigeren Drehzahlen prasselt die Einspritzung, dreht der Motor höher, kommen Vibrationen und Dröhnen ins Spiel.

Unterschiedliches Temperament legen auch die Fahrwerke an den Tag. Der Hyundai ist eher ausgewogen. In schnell durchfahrenen Kurven reagiert er gutmütig, das ESP greift wirksam ein. Auch größere Unebenheiten bügelt die Federung glatt. Ohne Ladung mit hohem Tempo auf schlechter Straße beschwert sich der H350 mit Fahrwerkspoltern. Die Lenkung ist stramm und präzise. Trotz des langen Radstands beträgt der Wendekreis nur 12,85 Meter.

## Transit: Lenkung präzise

Die Federung des leeren Transit hat Schwierigkeiten auf schlechten Straßen, gibt Stöße fast ungefiltert weiter. Das bessert sich aber mit zunehmender Ladung, die Federung ist dann etwas nachsichtiger. Im Grenzbereich regelt das ESP rechtzeitig und mit Nachdruck. Auch die Lenkung ist ausreichend feinfühlig und präzise. Mit einem Wendekreis von 13,3 Metern braucht er beim Rangieren etwas mehr Platz als der H350. Bei schnellen Spurwechseln bricht das Heck des an der Hinterachse angetriebenen Transit leicht aus, fängt sich aber sofort wieder.

Angesichts der langen Ausstattungsliste des Transit wirkt der H350 asketisch. Vor seiner Entwicklung hat sich Hyundai das Segment der 3,5-Tonner in Europa aber ganz genau angesehen. Der Koreaner konzentriert sich auf Wesentliche. Alles Praktische und Sinnvolle ist vorhanden oder zumindest als Extra zu bekommen. Bei der Qualität und den Kosten kann sich der H350 mit dem Transit ebenfalls messen. Nicht nur Ford, sondern auch den anderen Herstellern steht mit Hyundai eine ernsthafte Konkurrenz ins Haus.

Text: Andreas Wolf |  
Foto: Karl-Heinz Augustin

## TECHNISCHE DATEN, KOSTEN, MASSE UND GEWICHTE

	Ford Transit 2,2 TDCi Kasten FT350	Hyundai H350 2,5 CRDi Cargo
Motor	Vierzylinder-Dieselmotor mit Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, gesteuert über Kette, Abgasnorm Euro 5	
Hubraum	2.198 cm <sup>3</sup>	2.497 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	114 kW (155 PS) bei 3.500/min	125 kW (170 PS) bei 3.600/min
Maximales Drehmoment	385 Nm bei 1.600–2.300/min	422 Nm bei 1.500–2.500/min
<b>Kraftübertragung</b>	Heckantrieb, manuelles Sechsgang-Getriebe, Achsübersetzung i= 4,10, Reifengröße: 235/65 R16	Heckantrieb, manuelles Sechsgang-Getriebe, Achsübersetzung i= 3,54, Reifengröße: 235/65 R16
<b>Abmessungen und Gewichte</b>		
Länge/Breite/Höhe	5.531/2.474/2.789 mm	6.195/2.168/2.690 mm
Länge/Breite/Höhe Laderaum	3.350/1.784/1.786 mm	3.780/1.796/1.956 mm
Volumen Laderaum max.	11,0 m <sup>3</sup>	12,9 m <sup>3</sup>
Radstand	3.750 mm	3.670 mm
Wendekreis	13,30 m	12,80 m
Leergewicht <sup>1)</sup>	2.460 kg	2.400 kg
Zul. Gesamtgewicht	3.500 kg	3.500 kg
Nutzlast	1.040 kg	1.100 kg
Anhängelast	2.800 kg	3.000 kg
Gesamtzuggewicht	6.300 kg	6.500 kg
<b>Kosten und Messwerte</b>		
Testverbrauch min./max./ges.	7,62/12,56/10,27 l/100 km	8,10/12,96/10,55 l/100 km
trans aktuell-Testrunde <sup>2)</sup>	10,62 l/100 km	10,55 l/100 km
Grundpreis <sup>3)</sup>	34.250 Euro	33.700 Euro
Testwagen-Preis <sup>3)</sup>	38.700 Euro	36.120 Euro
Ölwechselintervall	50.000 km	30.000 km
Betriebskosten <sup>4)</sup>	88,79/60,47/48,23 Cent	90,83/61,26/48,54 Cent

<sup>1)</sup> laut Dekra-Messprotokoll, <sup>2)</sup> 200 km lang, volle Ausladung, <sup>3)</sup> Preis ohne Mehrwertsteuer, <sup>4)</sup> 15.000/30.000/50.000 km p.a. bei einer Laufzeit von 96/60/36 Monaten



## Langlebigkeit

„Als Disponentin einer großen Spedition ist es für mich entscheidend, dass unsere Fahrzeuge immer einsatzbereit sind. Mit seinen langlebigen Produkten ist SAF-HOLLAND dabei ein konstanter Partner an unserer Seite.“



www.safholland.com

# Lösungen von Groß bis KEP

Krone präsentiert sein Transport-Programm für Paketdienste – darunter einen Kofferaufbau für den Iveco Daily



Die KEP-Branche hat 2014 nach Angaben des Bundesverbands Paket und Expresslogistik (BIEK) 2,8 Milliarden Paketsendungen verzeichnet. Ein Wachstumsmarkt, der nach Schätzung des Verbands 2015 noch mal um ein Volumen von 4,5 Prozent zulegen wird.

Der Trailerhersteller Krone bietet für diesen Logistikbereich eine Reihe von Transportlösungen. Er präsentierte die entsprechenden Angebote der Fachpresse kürzlich auf dem Depotgelände des Express- und Paketdienstleisters DPD in Raunheim bei Frankfurt am Main. Gastgeber der Veranstaltung: die Spedition Zeitfracht Logistik, das mit rund sechs Prozent Geschäftsanteil letzte verbliebene Gründerunternehmen des heutigen, internationalen Franchise-Unternehmens DPD.

Neben Klassikern wie dem Wechselfahrgestell Box Carrier, inklusive der KEP-ausgestatteten Wechselbrücke Dry Box aus dem

## WEGBEREITENDE PARTNERSCHAFT

Der Gastgeber der Veranstaltung, die Spedition Zeitfracht Logistik, blickt auf eine lange Historie zurück, die eng mit dem Trailerhersteller Krone verbunden ist. 1971 orderte Firmenchef Walter Schröter bei der damals noch auf Landmaschinentechnik spezialisierten Maschinenfabrik Bernhard Krone zehn für seine Bedürfnisse zugeschnittene Trailer. Das war der Startschuss für die Trailerproduktion und der Beginn einer bis heute andauernden Partnerschaft. Als Zeichen der Verbundenheit steht im Krone-Trailer-Forum in Werlte der erste Lkw der Spedition Zeitfracht. Es ist das gleiche Fahrzeug, mit dem Schröter 1951 aus der DDR nach Westberlin floh.



Hause Brüggen und dem inzwischen zweiachsigen Koffersattelauflieger Dry Liner NG, präsentierte Krone erstmals einen KEP-Aufbau. Die Basis dafür bildet das Fahrgestell eines 78 kW/106 PS starken Iveco Daily 35S11A/P.

### 1.040 Kilogramm Nutzlast

Das Krone KEP Shuttle erreicht laut Hersteller bei einem Gesamtgewicht von 3.500 Kilogramm eine zulässigen Nutzlast von 1.040 Kilogramm. Diese hohe Nutzlast erreicht Krone durch einen gewichtsoptimierten Hybrid-Bodenrahmen aus Aluminium und Stahl in Kombination mit GFK-Seitenwandpaneelen, ausgeschäumt mit XPS-Hartschaum.

Das Krone KEP Shuttle ist dabei kein Neuling auf deutschen Straßen. Seit 2012 sind die ersten 100 Fahrzeuge für den Paketdienst DHL unterwegs. Bis heute seien



rund 1.500 Fahrzeuge im Einsatz. Äußere Erkennungsmerkmale: das patentierte, nach oben gewölbte Dach, das die Bildung von Eisplatten verhindern soll, und die unfallsicher in die Seitenverkleidung integrierten Markierungsleuchten – die beim Transport auf der letzten Meile zum Paketempfänger gerne einmal abgefahren werden.

Krone baut auf die letzte Meile: Der KEP-Aufbau ist bereits seit 2012 für DHL im Einsatz.

Text: Knut Zimmer | Fotos: Krone

# Balance zwischen digital und kundennah

Bei Reifen sind Service und Betreuung gefragt – das zeigt das Goodyear-Zukunftsforum Driving Ahead



Worauf kommt es beim Reifenservice an? Darüber diskutierten Jörg Bräcklein, Geschäftsführer bei Premio Reifen+Autoservice Roespel, Michael Locher, Marketing-Direktor bei Goodyear, Spediteur Joachim Fehrenkötter und Moderator Werner Bicker, Herausgeber beim ETM Verlag (von links).

gewerbliche Fahrzeuge beim Reifenhersteller Goodyear.

Diese Entwicklung führt Jörg Bräcklein, Geschäftsführer von Premio Reifen+Autoservice Roespel und Partner des Goodyear-ServiceNetzwerks Truck Force, auch auf den Fahreremangel zurück. Vor-Ort-Services würden deshalb dann durchgeführt, wenn der Lkw steht. „Der Fahrer verliert keine wertvolle Arbeitszeit und zusätzliche Fahrer werden nicht gebraucht.“ Ein Angebot, das laut Bräcklein inzwischen rund 80 Prozent des Auftragsvolumens deckt.

Der Dialog zwischen Spedition und Dienstleister ist zudem ausgeprägter denn je. „Wir arbeiten sehr eng mit unserem Reifenanbieter zusammen“, sagt Spediteur Joachim Fehrenkötter. Seiner Ansicht nach lässt sich der bereits bestehende Austausch noch weiter ausbauen.

Ein Beispiel hierfür liefert Josef Jäger, Verwaltungspräsident und Direktor von Camion Transport, der selbst nicht am Forum mitwirkte. Das Schweizer Transportunternehmen lässt praktisch alle anfallenden Services extern erbringen und legt dabei großen Wert darauf, möglichst viele Services aus einer Hand zu erhalten. Josef Jäger zufolge müssen diese externen Dienstleistungen nicht nur kostenadäquat, sondern flexibel und vor allem auch zuverlässig sein.



„Wir lassen fast alle Services extern erbringen.“

JOSEF JÄGER, DIREKTOR VON CAMION TRANSPORT

Spediteure in Deutschland, Österreich und der Schweiz greifen zunehmend auf das Angebot externer Dienstleister zurück. Grund dafür sind der Kostendruck und der Mangel an qualifizierten Mitarbeitern.

Damit steigen auch die Anforderungen an Servicepartner, die ihre Leistungen auf Kundewunsch Schritt für Schritt ausbauen. Integrierte Lösungen wie Online-Management, Reportings und Vor-Ort-Services sind dabei



ebenso gefragt wie eine persönliche und professionelle Beratung. Das ist die Quintessenz des vierten Goodyear-Dialogforums Driving Ahead, das im Rahmen des Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge in Berlin stattgefunden hat.

„Die Services der nächsten Generation zeichnen sich durch eine ausgeprägte Dualität aus“, prognostiziert Michael Locher, Marketing-Direktor im Bereich



„Wenn es darum geht, Ihren KÄSSBOHRER zu finanzieren, finden wir gemeinsam die für Sie optimale Lösung.“  
Andreas Sprenger - Regional Sales Manager

**Kässbohrer**  
Engenuity, since 1893

Text: Knut Zimmer | Fotos: Werner Popp, Camion Transport



TRANSPORTLÖSUNGEN  
DAS IST KÄSSBOHRER

# Eurocargo mit neuem Gesicht

Iveco-Verteilerfahrzeug mit überarbeiteten Kabinen und Einstiegsmotoren sowie einer Erdgasvariante



An einem traditionsreichen Ort hat Iveco die neue Verteiler-Baureihe Eurocargo präsentiert: im italienischen Brescia, dort, wo der Eurocargo 1991 erstmals vom Band lief. Die 1903 gegründete Fabbrica Automobili Roberto Züst, 1928 umgewandelt in OM, wurde 1968 von Fiat gekauft. OM gehörte 1975 zu den Gründungsmitgliedern der Industrial Vehicles Corporation (Iveco), die nun 40 Jahre alt wird.

verspricht Iveco, verbessern den  $c_w$ -Wert um zwei Prozent.

In Sachen Kabinen-Formate und Radstände setzen die Italiener auf Bewährtes: Mit einer oder zwei Eintrittsstufen gibt es Fahrerhäuser mit kurzem oder langem Flachdach sowie langem Hochdach und eine Doppelkabine. Hinzu kommen sechs unterschiedliche Radstände, Einfach- oder Zwillingbereifung an der Hinterachse und eine 4x4-Offroad-Variante für den Bau. Bezogen auf Bremse und Federung unterteilt sich das Angebot in eine hydraulisch-pneumatische Bremse für die 7,5- bis 10-Tonner und ein ausschließlich pneumatisches System für die 11- bis 18-Tonner. Die Federsysteme unterteilen sich in Parabel-, halbelliptische und Vollluftfederung.

Beim Antrieb setzt Iveco auch weiterhin auf die SCR-only-Strategie. Die Tector-5- und -7-Motoren arbeiten bei der Abgasnachbehandlung ausschließlich mit SCR und einem Dieselpartikelfilter mit kontinuierlicher Regeneration – ohne Abgasrückführung. Die Vor- und Nachteile dieser Art von Abgasnachbehandlung sind bekannt: ein leicht reduzierter Verbrauch bei einem etwas erhöhten Abblaukonsum. Wobei sich das System im partikelträchtigen innerstädtischen Verkehr sicher bewährt.

## Vier und sechs Zylinder

Das Motoren-Angebot des neuen Eurocargo setzt sich aus den Vierzylinder-Aggregaten der Tector-5-Reihe mit 4,5 Liter Hubraum und 160, 190 oder 210 PS sowie den Tector-7-Motoren mit sechs Zylindern, 6,7 Liter Hubraum und 220, 250, 280 oder 320 PS zusammen. Hinzu kommt ein Erdgasantrieb mit 204 PS und einem maximalen Drehmoment von 750 Nm.

Überarbeitet haben die Italiener die Tector-5-Motoren mit 160 und 190 PS. Sie verbrennen mit einer veränderten Kolbenmulden-Geometrie, neuen Injektoren und einem schneller ansprechenden Turbolader. Dadurch erhöht sich das Verdichtungsverhältnis von 17:1 auf 18:1. Ergebnis ist eine um acht Prozent höhere Drehmomentabgabe unterhalb von 1.200 Umdrehungen in der Minute, die jeweilige maximale Leistung ist bei 2.200 statt wie bisher 2.500 Touren abrufbar.

Der Motorlüfter besitzt eine bedarfsgerechte, zweistufige Steuerung, die per Elektronik die Leistung an die Kühlerforder-

nisse anpasst. Einen verringerten Kraftstoffverbrauch verspricht sich Iveco ebenso von synthetischen Leichtlaufölen für Motor, Achsen und Getriebe. Dies gilt im automatisierten Getriebe ebenso für den Eco-Switch-Modus mit veränderter Schaltstrategie und die Freilauf-Funktion Eco-Roll. Grundsätzlich hat der Eurocargokunde die Wahl zwischen automatisierten Getrieben mit sechs oder zwölf Gängen und Schaltgetrieben mit sechs und neun Gängen. Für Kommalfahrzeuge steht zudem eine Wandlerautomatik von Alison zur Verfügung.

In der Kabine profitieren die neuen Verteiler stark von der Technik des Stralis. Das gilt nicht nur für das Lenkrad mit einer Reihe von Bedienelementen, beispielsweise für Klimaanlage, automatisiertes Getriebe, Scheinwerfer oder Audio-Geräte, sondern auch für die Assistenzsysteme, von denen einige seit November verpflichtend sind. Dazu gehören Spurhalteassistent und Notbremsassistent.

Den Armaturenräger hat Iveco komplett erneuert. Etwa in der Mitte der Frontscheibe: Neben der Kamera für den Spurhalte-Assistenten lässt sich dank USB-

Ladebuchsen eine Smartphone-Halterung anbringen. Auf Wunsch liefert Iveco die UTP Telematic Box, erweiterbar durch ein Driver-Linc-Display oder GPS-Navi.

Weiter unten im Armaturenräger verläuft eine breite Tastenleiste. Die ausladende Mittelkonsole bietet eine Halterung für große Flaschen, eine Zwölf-Volt-Steckdose und bei Bedarf einen Druckluftanschluss. Die Aufpreisliste bietet ebenso einen luftgedephten Fahrersitz mit verstellbarem Gurt, Sitzheizung und belüfteter Sitzfläche.

Text und Foto: Andreas Wolf

## DAS DESIGN RÜCKT NÄHER AN DEN DAILY

Dem Eurocargo misst Iveco eine zentrale Stellung innerhalb seines Nutzfahrzeug-Programms bei, wenn auch das Segment klassischer, leichter Verteiler-Lkw in den vergangenen Jahren strukturbedingt generell rückläufig war. Weil im Werk Brescia die Produktion seit einiger Zeit sinkt, sollen bis zum Jahr 2016 etwa 600 Mitarbeiter im nahen Werk Suzzara, wo die erfolgreichere Daily-Baureihe gefertigt wird, tätig sein.

Nach der Umstellung auf Euro-6-Motoren vor etwa zwei Jahren haben die Italiener nunmehr ihre Verteiler-Baureihe überarbeitet. Außen rückt der Eurocargo mit seiner Richtung Frontscheibe angewinkelten Kühlermaske und den durchgehenden Konturen näher an die Daily-Baureihe. Neu gestaltet sind ebenso Stoßdämpfer und Windabweiser, in die Scheinwerfer mit verändertem Layout ist LED-Tagfahrlicht integriert. Nimmt die Verbundenheit zum Transporter durch das neue Design insgesamt zu, verliert der Eurocargo jedoch gleichzeitig seine Familienähnlichkeit zum schwereren Stralis. Alle Maßnahmen zusammen,

## MOTORENPROGRAMM

<b>Tector 5</b>	
Hubraum:	4,5 Liter
Leistung:	160/190/210 PS (118/137/152 kW) bei 2.200/min
Max. Drehmoment:	680/700/750 Nm bei 1.000/1.000/1.400/min
<b>Tector 7</b>	
Hubraum:	6,7 Liter
Leistung:	220/250/280/320 PS (162/185/206/235 kW) bei 2.500/min
Max. Drehmoment:	800/850/1.000/1.100 Nm bei 1.250/min



**Es ist 17:15 Uhr, als der Kühlerschlauch platzt. Ihr Fahrer ruft sofort den UTA Pannen-Notruf-Service. Und liefert rechtzeitig aus.**



Die UTA Pannen-Notruf-Service Nummer – europaweit kostenlos!  
**00 800 88273784**

Mit den UTA Services bleiben Sie immer mobil, egal, was passiert. Rufen Sie bei einer Panne einfach den UTA Pannen-Notruf-Service an und wir kümmern uns drum. 24 Stunden rund um die Uhr. Mit diesen und vielen weiteren Dienstleistungen von UTA halten Sie Ihren Fuhrpark am Rollen. Denn Standzeiten kosten Geld und wir wollen Ihnen helfen, Kosten zu optimieren. Mehr dazu unter [www.uta.com](http://www.uta.com)

UTA. Non Stop.





# trans aktuell läuft



# Läu

300 Teilnehmer treten zur 9. Auflage vor



Software ist ihr Spezialgebiet: die Truppe von Soloplan.



Sportliche Sponsoren: Würth Leasing am Start.

Neue Bestwerte hat die Fachzeitschrift trans aktuell zur 9. Auflage ihres Branchenlaufs Transport/Logistik gemeldet. Er fand vorigen Monat bei Ansoerge Logistik in Biessenhofen im Allgäu statt. Rund 300 Sportler waren zu den Runden über fünf und zehn Kilometer angetreten – so viele wie noch nie. Gleichzeitig gab es mit 37:48 Minuten einen neuen Streckenrekord über zehn Kilometer, den Volker Menden aus dem Team des Fahrzeugbauers Iveco erzielte.

Erneut gaben sich eine Vielzahl an Mannschaften und Einzelläufer ein Stelldichein. Teams kamen unter anderem von den Speditionen Ansoerge, Bramme, Craiss, Emons, Fink, Hettich, Imperial und Schwarz. Wie in der Vergangenheit beteiligten sich auch etliche Fahrzeugbauer an der Veranstaltung – seien es DAF, Goldhofer, Iveco, Kögel, Krone oder Scania. Und erneut waren auch Dienstleister des Gewerbes mit Mannschaften am Start, zum Beispiel von Bridgestone, Soloplan, Sensortechnik Wiedemann oder UTA. Ebenso rückte erneut der speditionelle Nachwuchs an – in Form der Kaufmännischen Schule 1 aus Stuttgart.

Vor der Siegerehrung gingen Fuhrparkprofis der Frage nach,

inwiefern das autonome Fahren den Güterverkehr verändern wird und wann die Branche diese Art der Mobilität erleben wird. Dazu standen Wolfgang Thoma (geschäftsführender Gesellschafter, Ansoerge Logistik), Torsten Kurfiß (Fuhrparkleiter, Albert Craiss Spedition) und Guido Meulenkamp (stellvertretender Geschäftsführer, Hubertus Bramme Spedition) trans aktuell-Chefredakteur Matthias Rathmann Rede und Antwort (siehe Text unten).

Die Distanz über zehn Kilometer gewannen bei den Damen Alexandra Gabrys (Gabrys Transporte, U45) und Gela Baur (Ansoerge Logistik, Ü45), bei den Herren Volker Menden (Iveco, U45) und Günter Guder (Fink Spedition, Ü45). Über fünf Kilometer hatten bei den Damen Christine Dorer (U45, Goldhofer) und Sylvia Küber (Ü45, Fink Spedition) die Nase vorn. Bei den Herren setzten sich auf dieser Distanz Florian Stöckle (Ansoerge Logistik, U45) und Gerhard Gruber (Goldhofer, Ü45) durch. Bei den Mannschaften gewann die Spedition Fink die Wertung über zehn Kilometer, der Gastgeber Ansoerge Logistik die Wertung über fünf Kilometer.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Thomas Küppers



Rasende Reporter: das Team von trans aktuell.



Zugläufer: das Team von Iveco.



Auf Achse: die BPW-Teilnehmer.



Große Mannschaftsstärke: Spedition Schwarz aus Herbrechtingen.



Von Niedersachsen ins Allgäu: die Läufer der Spedition Bramme.



Lehrer und Schüler

## AUTONOMES FAHREN IM BLICK

Die Jungfernfahrt des ersten teilautonom fahrenden Serien-Lkw mit Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) und Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Dr. Wolfgang Bernhard im Fahrerhaus beschäftigt die Branche – und zwar im positiven Sinn. Das wurde bei der Podiumsdiskussion im Rahmen des trans aktuell-Laufs deutlich.

„Das ist ein Quantensprung in der Technik und vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels ein wichtiges Signal, dass der Fahrerberuf attraktiv sein muss“, erklärte Wolfgang Thoma, geschäftsführender Gesellschafter von Ansoerge Logistik und Gastgeber beim Branchenlauf im Allgäu. Gerade die Lkw-Fahrer bräuchten dringend Entlastung. Wozu für Thoma im besten Fall auch Tages-touren dazugehören, damit auch diese

Mitarbeiter abends bei ihren Familien sein können. Um das gewährleisten zu können, setzt Ansoerge auf den Kombinierten Verkehr Straße–Schiene. „Wobei sich gerade die Bahn mit ihrer Infrastruktur noch viel besser für das autonome Fahren eignen würde“, sagte Thoma. Auch für Torsten Kurfiß, Fuhrparkleiter der Spedition Albert Craiss aus Mühlacker, ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis Lkw von selbst über die Auto-



Wolfgang Thoma (Ansoerge), Torsten Kurfiß (Craiss), Guido Meulenkamp (Bramme), Matthias Rathmann (trans aktuell, von l.).

bahn rollen. „Das wird kommen und muss auch kommen“, sagte er. Man müsse mögliche Bewerber auch mit einem hochtechnisierten und angenehmen Arbeitsplatz locken. Bislang stelle sich die Gewinnung von Nachwuchskräften eher schwierig dar. Eine weitere Aufwertung des Fahrerberufs, da waren sich Kurfiß und Thoma einig, könne da nur zuträglich sein.

Für Guido Meulenkamp, stellvertretender Geschäftsführer und Fuhrparkleiter bei der Spedition Hubertus Bramme mit Sitz in Hasbergen, gilt es bis zur Serienreife der autonom fahrenden Fahrzeuge „vor allem noch die nötigen Haftungsfragen zu klären“. Solange das nicht der Fall ist, sei alles andere Zukunftsmusik. Wobei auch er dieser Entwicklung positiv gegenübersteht.



Allgäuer ganz in Rot: die Sportler der Spedition Emons aus Kempten.

# Lauf!

trans aktuell läuft in Biessenhofen an



Spitzenläufer: das Team von Hettich Transporte.



Automobile Kompetenz: Auch bei Dekra läuft es.



Luft machen Luftsprünge: die Kaufmännische Schule 1 aus Stuttgart.



Laufen ist Chefsache: Thomas Eschey mit Kögel-Team.



Profis für Adblue: das Team von Dr. Wieland.



Gute Laune vor dem Start: die Gäste des Logistikdienstleisters Imperial.



Können Volumentransporte und mehr: Sportler der Craiss Spedition aus Mühlacker.

## DIE SIEGER

### 10 Kilometer

#### Damen unter 45

1) Alexandra Gabrys (Gabrys Transporte), 44:22 min.

#### Damen über 45

1) Gela Baur (Ansorge Logistik), 45:58 min.

#### Herren unter 45

1) Volker Menden (Iveco), 37:48 min.

#### Herren über 45

1) Günter Guder (Fink Spedition), 40:12 min.

#### Bestes Team

1) Spedition Fink

### 5 Kilometer

#### Damen unter 45

1) Christine Dorer (Goldhofer), 22:35 min.

#### Damen über 45

1) Sylvia Küber (Fink Spedition), 22:57 min.

#### Herren unter 45

1) Florian Stöckle (Ansorge Logistik), 20:58 min.

#### Herren über 45

1) Gerhard Gruber (Goldhofer), 20:29 min.

#### Bestes Team

1) Ansorge Logistik



Schnellste Damen (U45) über zehn Kilometer: Alexandra Gabrys (Gabrys Transporte), Nina König (Kaufmännische Schule 1), Daniela Sieder (Sensortechnik Wiedemann), eingerahmt von Wolfgang Thoma (Ansorge) und Matthias Rathmann (trans aktuell, I.).



Volles Haus: Nach dem Lauf haben sich die Sportler im Zelt einen gemütlichen Ausklang verdient.

MEHR IM NETZ



ERGEBNISSE UND BILDER  
UNTER TRANSAKTUELL.  
DE/LAEUFT







ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

**Konfuzius sagt:  
Bei Lkw-Reifen spart man besser nicht am falschen Ende.**



**Wir sagen:  
Wer clever ist, investiert in Runderneuerte mit Qualität!**



Runderneuerungsfähige Lkw-Reifen sind Qualitätsreifen und können so ein „zweites oder drittes Leben“ erhalten. Mit derselben Laufleistung wie Neureifen. Runderneuerung mit Qualität heißt: umweltschonender Rohstoff- und Energieverbrauch und 2/3 weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß während der Produktion. Darüber hinaus sparen runderneuerte Reifen dem Unternehmer kleiner oder großer Flotten Km für Km Kosten ein. Die deutschen Runderneuerungs-Fachbetriebe bieten mehr Sicherheit, geprüfte Qualität, Gewährleistung und Rendite obendrein. Vertrauen Sie darauf. Für mehr Informationen: [www.deutschland-runderneuert.de](http://www.deutschland-runderneuert.de) oder auf facebook. Eine Initiative des BRV und seiner Mitglieder.



**Runderneuerte mit Qualität.  
Wie neu gemacht.**



**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](mailto:verkauf@jumbo-tech.de)  
[www.jumbo-tech.de](http://www.jumbo-tech.de)

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](http://www.motorenag.de)

AUS- UND WEITERBILDUNG



**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](http://www.wabco-university.com)



**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](http://www.Aktion-Deutschland-Hilft.de)



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

**€ 246,-**

und hat das Format 2-spaltig · 30 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von  
Norbert Blucke unter Telefon 07 11/7 84 98-94  
E-Mail: [norbert.blucke@etm-verlag.de](mailto:norbert.blucke@etm-verlag.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](http://www.dekra-akademie.de)



 **DEKRA**

Alles im grünen Bereich.

AUS- UND WEITERBILDUNG

**Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit**

**Fahrschule B. Mülln**

1. EU – Berufskraftfahrerweiterbildung  
2. beschleunigte Grundqualifikation  
3. TQ 1-6  
4. Firmenpakete – Top Angebote  
5. Fahrermittlung

**LKW AUSBILDUNG & WEITERBILDUNG**

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

GESCHÄFTS-VERBINDUNGEN

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt **SUB-Unternehmer** mit 13,60 Tautlinern oder offenen Aufliegern im Ganzjahreseinsatz zu besten Konditionen.

**Kontakt:** Spedition Nitschke  
Plane: Herr Max Krenn  
0991/37030-58  
m.krenn@nitschke.de  
Offen: Herr Markus Rankl  
0991/37030-24  
m.rankl@nitschke.de

Für Unternehmer oder die, die es gerne werden möchten!  
**WWW.LCIG.EU**

LADUNG UND TRANSPORT

**Reinigung von KLT-Kisten - deutschlandweit -**

**sprint BOX**

www.sprintbox.de Tel. 09729-9077-221

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

**€ 328,-**

und hat das Format 2-spaltig · 40 mm

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

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

30 Jahre erfolgreiche und langjährige Geschäftsbeziehungen sind Beleg für das Vertrauen unserer Kunden und Transportpartner in unser Unternehmen. Wir setzen auch künftig auf Expansion und suchen noch zuverlässige und engagierte Transportunternehmer mit 40 to Planen-LKW für unsere Rundläufe nach Frankreich/Benelux zu folgenden Konditionen:

- feste Abrechnungssätze auf km-Basis (voll + leer)
- sofortige Frachttzahlung mit Skontoabzug
- ein umfangreiches Kunden- und Partnernetzwerk, daher ganzjährige optimale Auslastung
- günstige Anmietung von Zugmaschinen und Aufliegern über unseren Vertragspartner zu top Konditionen
- deutsche Mautvergütung
- Tankkarten ohne Kautions
- lukrative Frachttumsätze/hohe km-Leistungen
- gute Bonität/erstklassige Zahlungskonditionen
- erfahrenes sach- und sprachkundiges Dispo-Team
- Sonderkonditionen bei Einsatz ab 5 Fahrzeugen

Sollten Sie interessiert sein, mit einem seriösen und zukunftsorientierten Speditionsunternehmen zusammen zu arbeiten, setzen Sie sich bitte mit Herrn Mittelstädt (Tel. 07042 / 87 51 52, Fax 87 51 26) in Verbindung oder fordern Sie schriftlich unsere Infomappe an.

**deuFrance Transport GmbH**, Maybachstr. 15, 71735 Hochdorf  
Tel. 07042 / 87 51-0 Fax 07042 / 7 84 53 [www.deufrance.de](http://www.deufrance.de)  
spedition@deufrance.de

VERSCHIEDENES

**STARK Mobile Waschanlage**  
NEU: Selbstfahrend mit Wassertank

Batterie · Benzin · Diesel · Strom  
Altgeräterücknahme

**Neue Modelle** **STARK**  
Tel.: 07967 328 · [www.st-stark.de](http://www.st-stark.de)

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

**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 Homburg  
Tel.: 0 56 81/99 51-0, Fax 99 51 25

**Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip**

**bley OVERALLS**

Sieglinde Bley Handelsvertretung  
Staufaring 17 · 89073 ULM  
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052  
[www.bley-overalls.de](http://www.bley-overalls.de)  
info@bley-overalls.de

**Wir suchen eine/n Nachfolger/in.**

**LKW-Matratzen nach Maß**  
Schaumstoffverarbeitung Oberorosi  
[www.wunschmatratzen.de](http://www.wunschmatratzen.de)  
Tel. 0160-669 3965 • Fax: 0 56 81-84 85 24

STELLENANGEBOTE

**Berufskraftfahrer (m/w) gesucht**

- Lkw-Fahrer (m/w) mit Baustellenerfahrung für die Bereiche Ems- / Münsterland sowie Ruhrgebiet / Rheinland auf Sattelfahrzeugen
- Mindestens 3 Jahre Berufserfahrung
- Führerschein Klasse 2/CE, eingetragene 95, Fahrerkarte
- Technisches Verständnis
- Uneingeschränkte Reisebereitschaft von Montag bis Freitag
- Deutsche Sprache in Wort und Schrift
- Zuverlässigkeit, Flexibilität und Integrität

**Wir bieten Ihnen:**

- Einen sicheren und dauerhaften Arbeitsplatz in einem gesunden, mittelständischen, inhabergeführten Unternehmen
- Angemessene und pünktliche Vergütung bis zu 2.700 € Netto
- Weihnachtsgeld, Spesen und verschiedene Bonusysteme
- Ganzjährige Beschäftigung bei Festanstellung
- interne und externe Weiterbildungsmöglichkeiten
- Angenehmes Betriebsklima bei dem jeder Einzelne Wertschätzung erhält
- Neuwertiger Fuhrpark bis zu 107 t

Wir freuen uns auf Ihren Lebenslauf und Zeugnisse. Ihre Informationen werden vertraulich behandelt. Informationen auch gerne vorab per Telefon bei Klaus Nieweler unter 0176/18809905.



**Moß Abbruch-Erdbau-Recycling GmbH & Co. KG**  
Klaus Nieweler  
Ulanenstraße 66 · 49811 Lingen  
nieweler@moss-abbruch.de

**ICC**  
INTERNATIONAL CAR CARRIAGE GMBH

**Wir suchen**

**Berufskraftfahrerinnen / Berufskraftfahrer mit Führerscheinklassen C/CE**

Wir freuen uns auf Sie: ICC GmbH · info@icc-gmbh.eu  
Gadastraße 12 · 85232 Bergkirchen · 08142/6518650  
Gewerbestraße 1 · 38550 Isenbüttel · 05374/6711425

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

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

**€ 82,-**

und hat das Format 1-spaltig · 20 mm

Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

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

**RTS Transport Service**

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

VERANSTALTUNGEN

**AMERICAN TRUCK PROMOTION**

**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

**!KLARSTELLUNG!**

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Geiger Abschleppdienst GmbH, wegen Abgabe des Geschäftszweig Autokrandidienst Koblenz, **ausschließlich** unter den folgenden Domains [www.geigerundsohn.de](http://www.geigerundsohn.de), [www.geiger-abschleppdienst.de](http://www.geiger-abschleppdienst.de) sowie unter 06873/66 812-0 zu erreichen ist. Die Domain/Internetadresse [www.geiger-autokrane.de](http://www.geiger-autokrane.de) sowie die Tel.-No: 02621/96810 gehört **nicht mehr** zu unserem Unternehmen **incl. aller Leistungen und Angebote!!! Nur bei Geiger & Sohn ist auch noch Geiger drin. Wir bitten um Beachtung.**



**DER WILLE VERSETZT BERGE. BESONDERS DER LETZTE.**

Ein Vermächtnis zugunsten von **ÄRZTE OHNE GRENZEN** kann für viele Menschen einen ersten Schritt in ein neues Leben bedeuten.

Sie möchten sich über das eigene Leben hinaus engagieren wie Alice und Ellen Kessler? Gerne schicken wir Ihnen unsere Broschüre „Ein Vermächtnis für das Leben“.

Wir beraten Sie gerne. Ihre persönliche Ansprechpartnerin Verena Schäfer erreichen Sie unter **030 - 700 130 148**.

**ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.**  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

[www.aerzte-ohne-grenzen.de](http://www.aerzte-ohne-grenzen.de)

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