



Nahles Entwurf in Abstimmung

Der Koalitionsgipfel hat den Gesetzentwurf von Arbeitsministerin Andrea Nahles zu Werkverträgen und Zeitarbeit ohne Änderungen zur Ressortabstimmung weitergeleitet. Der DSLV warnt vor praxisfremden Regeln.

DIREKT UND ALLES AUS EINER HAND

KRONE SPARE PARTS
Der Ersatzteil-Service von KRONE
Bestell-Hotline: +49 5951-209 302
www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft

Die Welt im Blick

Meyer & Meyer wird internationaler – was der neue Chef Jan Weber plant

Der Logistikdienstleister Meyer & Meyer hat die Welt im Blick und will in den nächsten Jahren stärker über die Landesgrenzen hinaus Impulse setzen. „Wir befinden uns aktuell in einem Transformationsprozess und wollen auch international deutlich wachsen“, sagt der neue Geschäftsführer der Firmenholding, Jan Weber, im Gespräch mit trans aktuell. Damit wolle man der Internationalisierung der Mode- und Textilbranche Rechnung tragen, auf die sich Meyer & Meyer spezialisiert hat.

Bis 2021 soll die Neuausrichtung abgeschlossen sein. In diesen fünf Jahren hat sich Meyer & Meyer, was neue Kunden und Services angeht, viel vorgenommen. Eine entsprechende Strategie will Weber im Mai dem neu gebildeten Beirat des Unternehmens vorstellen.

Das fünfköpfige Leitungsgremium hat zu Monatsbeginn seine Arbeit aufgenommen, zum selben Zeitpunkt hat Jan Weber die operative Führung übernommen. Dem Beirat gehören neben Michael und Rolf Meyer sowie ihrem früheren Geschäftsführer Dr. Clemens Haskamp auch die externen Mitglieder Dr. Klaus Eierhoff (ehemals Bertelsmann) sowie Dieter Urbanke (Chef von Hermes Fulfilment) an. Die Cousins Michael

und Rolf Meyer hatten 1990 mit der Fusion der beiden elterlichen Betriebe das Fundament für das dynamische Wachstum ihrer Firmengruppe gelegt, die heute mehr als 2.000 Mitarbeiter in Europa, Nordafrika und Asien beschäftigt.

Trotz internationaler Präsenz liegt der Fokus des Logistikdienstleisters aus Osnabrück derzeit noch stark auf Deutschland. Rund Dreiviertel des Umsatzes von 250 Millionen entfallen auf den Heimatmarkt. Zielsetzung für Firmenchef Weber, der zuletzt bei dem finnischen Rohstoffproduzenten Nordkalk das operative Geschäft leitete, ist es daher, die Internationalisierung voranzutreiben. „Sie ist einer unserer wichtigsten Eckpfeiler“, betont er. Die Umsatzentwicklung beschreibt der 43-Jährige als stabil, wobei er für die Zukunft noch Luft nach oben sieht. „Ich bin schon der Meinung, dass wir mittelfristig zweistellig wachsen sollten“, sagt er.

Obgleich die Nachfrage auf dem Modemarkt an manchen Stellen schwächelt, sieht Weber gute Perspektiven. „Es gibt noch sehr viel Outsourcing-Potenzial und die Fashionwelt wartet mit zahlreichen Aufgaben auf uns“, erklärt er. Der Firmenchef will diese mit einem ganzheitlichen und globalen Servicekonzept

überzeugen. Die Philosophie dahinter lautet „From Sheep to Shop“. Soll heißen: Der Service reicht von der Schafwolle beziehungsweise der Beschaffung bis hin zur Filialbelieferung und deckt über ein Joint Venture auch den E-Commerce-Sektor ab. Weber hält diesen Ansatz für ein Alleinstellungsmerkmal, den er den Kunden gegenüber noch stärker herausstellen möchte.

Großer Ausbau in Peine

Wer die komplette Klaviatur spielen möchte, muss auch alle relevanten Kanäle beherrschen, also neben der Logistik für den stationären Handel auch Kompetenz im Bereich E-Commerce und Multi-Channel an den Tag legen. Dass Meyer & Meyer das gelingt, stellt das Unternehmen zurzeit in Peine unter Beweis: Dort investiert die Firma 25 Millionen Euro, um ein neues, für den Onlinehandel optimiertes Logistikzentrum in Betrieb zu nehmen. Die Arbeiten für das Projekt Peine 3, das 35.000 Quadratmeter umfasst, sind bereits angelaufen. 100 neue Arbeitsplätze entstehen dort. Meyer & Meyer stellt sich darauf ein, dass in dem Logistikzentrum jährlich bis zu

64 Millionen Teile abgewickelt werden können. Insgesamt betreibt die Firma an ihrem größten Logistikstandort dann eine Hallenfläche von 85.000 Quadratmetern.

Neugeschäft zu akquirieren ist laut Weber auch aus einem anderen Grund erforderlich: So hat Meyer & Meyer mit dem Modeunternehmen Gerry Weber einen wichtigen Kunden verloren, der weite Teile seiner Logistik fortan in Eigenregie abwickelt und dafür im westfälischen Halle im Dezember ein mehr als 100.000 Quadratmeter großes Logistikzentrum in Betrieb nahm.

Meyer & Meyer-Geschäftsführer Weber ist jedoch zuversichtlich, dass es gelingt, diesen Verlust auszugleichen. 2015 habe man Neukundengeschäft im zweistelligen Millionenbereich akquiriert. Und auch 2016 habe das Unternehmen schon zwei namhafte Neukunden gewonnen.

Jan Weber ist guter Dinge, dass es bei diesem Duo nicht bleiben wird. „Mir fallen auf Anhieb 20 Labels ein, die wir noch gerne als Kunden hätten.“ Die meisten von ihnen seien international unterwegs – was durchaus im Sinne des neuen Chefs ist und zur Neuausrichtung von Meyer & Meyer passt.

Text und Foto: Matthias Rathmann

Telematik: In neuem Layout und mit einer großen Übersicht über Transport-Management-Systeme – die TeleTraffic.

TeleTraffic



siehe Beilage

Redaktionsgespräch: Militzer & Münch-Chef Dr. Lothar Thoma stellt exklusiv seine Pläne vor.

Seite 3

Fahrer: Spediteurin Ramona Sabelus setzt sich für Trucker in Not ein.

Seite 6

Lang-Lkw: NRW öffnet sich für den verlängerten Auflieger, auch Fliegl stellt dazu ein Fahrzeug vor.



Seite 12

DACHSER LEGT IN ALLEN GESCHÄFTSBEREICHEN ZU

Der Logistikdienstleister Dachser blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurück. Das Unternehmen steigerte seinen Konzernumsatz 2015 um 6,5 Prozent auf 5,64 Milliarden Euro. Das Wachstum erfolgte aus eigener Kraft und in allen Geschäftsbereichen. „Das europäische Exportgeschäft bleibt unser Wachstumsmotor“, erklärte Firmenchef Bernhard Simon am Mittwoch in München. „Dazu kommen Komplettlösungen, die Landverkehr, Luft- und Seefracht intelligent kombinieren.“ Stärkste Säule des Unternehmens ist der Landverkehr (Road Logistics), der für 72 Prozent des

„Exportgeschäft bleibt Wachstumsmotor“

DACHSER-CHEF BERNHARD SIMON



Umsatzes steht. Er legte um 5,9 Prozent auf 4,17 Milliarden Euro zu. In diese Sparte fallen die europäischen Landverkehre (European Logistics) und die Lebensmittellogistik (Food Logistics), die Dachser aufgrund eines Zuwachses von 8,1 Prozent auf 741 Millionen Euro als Wachstumschampion bezeichnet. Auch mit der Performance der Landverkehre zeigte sich Simon zufrieden. „Wir haben in diesem für Europa schwierigen Jahr sehr professionell und flexibel am Markt agiert“, sagte er. In der Luft- und Seefracht gab es einen Zuwachs um acht Prozent auf 1,6 Milliarden Euro. rat

Brenner: Was passiert, wenn Österreich Ernst macht und den wichtigsten Alpenpass schließt? Reaktionen auf Seite 4



Foto: LHG

MEHR IM NETZ



AUSFÜHRLICHER BERICHT:
[www.eurotransport.de/
tomlift](http://www.eurotransport.de/tomlift)

Bruhn rüstet Trailer um

Fit für die Schiene: Die Spedition Bruhn aus Lübeck hat konventionelle Kühltrailer für den Kombinierten Verkehr umgerüstet. Dahinter steht die Lösung Tomlift des Anbieters Transport Innovation. Der Vertrieb in Norddeutschland erfolgt über die Firma SSG, eine Tochter der Lübecker Hafen-Gesellschaft.

Autonom in der EU

Einheitliche Regelungen gefordert – noch fehlt ein rechtlicher Rahmen

EU-Verkehrsminister, EU-Kommission und Autobauer haben sich für europaweit einheitliche Regelungen zum vernetzten und autonomen Fahren ausgesprochen. Auf einem

europäischen Industrie auf dem globalen Markt.

Die niederländische Verkehrsministerin Melanie Schultz van Haegen sagte, man habe jetzt das erste Mal auf europäischer Ebene

nur ein erster Schritt auf dem Weg in die Zukunft sein kann. Voraussetzung seien eine grundlegende Anpassung der Infrastruktur wie auch der Gesetzgebung.

Bei Letzterem sehen Abgeordnete des Europäischen Parlaments großen Handlungsbedarf vonseiten der EU-Kommission. „Wer haftet, wenn mit dem selbstfahrenden Auto ein Unfall passiert?“, fragte der SPD-Europaabgeordnete Ismail Ertug im Parlament. Die Industrie gebe Vollgas, aber bislang fehle in der EU jeder rechtliche Rahmen für dieses und andere Probleme. Außerdem gebe es Klärungsbedarf in Sachen Inspektion, Sicherheit und Datenschutz, sagte Ertug. Er hatte der Kommission bereits im Januar einen entsprechenden Fragenkatalog vorgelegt. Die aber blieb die Antworten weitgehend schuldig.

Derweil hat Deutschland einen weiteren Schritt in Richtung automatisiertes Fahren getan. Der Bund hat den von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) vorgelegten Gesetzesentwurf zur Umsetzung des geänderten Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr beschlossen. Da-

mit schaffe man Rechtssicherheit für den Einsatz automatisierter Fahrsysteme, so das Bundesverkehrsministerium (BMVI). Diese Systeme müssen den technischen Regelungen der UNECE (Wirtschaftskommission für Europa) entsprechen. Dabei müssen sie so gestaltet sein, dass der Fahrer sie übersteuern oder abschalten kann.

Auch auf internationaler Ebene macht sich das BMVI dafür stark. So treibe man weitere Änderungen des Wiener Übereinkommens voran. Die Begriffsbestimmung des Fahrers wolle man erweitern, damit diesem künftig automatisierte Systeme mit voller Kontrolle über ein Fahrzeug gleichgestellt werden. Dies würde einen enormen Fortschritt in der Haftungsfrage bedeuten.

Text: Regina Weinrich, Markus Bauer |
Fotos: Daimler, EU-Parlament

KOMMENTAR

von Regina Weinrich



Kein Kampfgeist

Wo bleibt der Aufschrei der Branche angesichts von immer neuen Grenzen innerhalb der EU? Wo bleibt der hörbare Aufschrei? Am Brenner geht es nicht nur um ein Nadelöhr im Verkehr über die Alpen. Am Brenner geht es um ein Symbol der europäischen Einigung und der Freizügigkeit. Befragt man Vertreter der einschlägigen Verbände, bekommt man durchaus die lapidare Antwort, zum Thema freier Warenverkehr habe man sich ja bereits einmal geäußert. Das zeugt nicht unbedingt von Kampfgeist. „Keine Schlagbäume an den Grenzen!“ – vielleicht gehörte diese Forderung zusammen mit einer Europa-Fahne auf jeden Lkw. Dann würde vielleicht auch die breite Öffentlichkeit mal registrieren, was alles auf dem Spiel steht.

Mehr zum Brenner
Seite 4

GRENZÜBERSCHREITENDE ZUSAMMENARBEIT IST NÖTIG

informellen Rat in Amsterdam verabschiedeten die Minister eine entsprechende Deklaration. Die neuen Fahrzeuge könnten zu mehr Verkehrssicherheit und umweltfreundlicherem Verkehr beitragen, heißt es darin. Das Papier geht maßgeblich auf die holländische Ratspräsidentschaft der EU zurück. Die Niederländer hatten sich bereits durch ihren Einsatz für das Truck-Platooning hervorgetan, einer europäischen Sternfahrt elektronisch gekoppelter Lkw (siehe Seite 13).

Ein einheitlicher Rechtsrahmen sollte möglichst bis 2019 stehen, so die Erklärung. Wichtig sei in der Einführungszeit der autonomen Fahrzeuge, sich „learning by experience“, einen Ansatz des Lernens durch Erfahrung, zu eigen zu machen, wird betont. Dabei seien grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Wissensaustausch vonnöten. Es gelte, praktische Leitlinien zu entwickeln, um die Interoperabilität von Systemen und Dienstleistungen zu gewährleisten. Die Unterzeichner der „Amsterdamer Deklaration“ erhoffen sich durch die Förderung von Innovationen beim vernetzten und autonomen Fahren auch eine Stärkung der

über dieses Thema und die notwendigen Maßnahmen für eine reibungslose Einführung autonomer Fahrzeuge gesprochen. „Wir wollen das Ganze beschleunigen, denn es gibt einen vielfachen Nutzen für die Mobilität. Vernetzte und autonome Fahrzeuge werden unsere Straßen sicherer, nachhaltiger und effizienter machen“, sagte sie. Einig war man sich darüber, dass die Erklärung



„Wer haftet, wenn ein Unfall passiert?“

ISMAIL ERTUG, EUROPA-ABGEORDNETER DER SPD, ZUR UNKLAREN RECHTSLAGE



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)

Online: Thorsten Gutmann (Ltg.); Markus Bauer,

Susanne Spatz (Redaktion); Jan Grobosch (Grafik/Produktion)

Weitere Mitarbeiter: Joachim Geiger (jg), Matthias Heerwagen (mh), Thomas Meier (tm), Herbert Schadowald (hs)

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

Internet: www.transaktuell.de

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

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

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

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

Herstellung: Thomas Eisele

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

trans aktuell erscheint 24x jährlich, freitags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten. © by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Die Mitglieder von Dekra erhalten trans aktuell im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in

Deutschland 2,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt ab Verlag (Lieferung frei Haus): Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134, 40 sfr, Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice: trans aktuell, Vertrieb, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de, Web: www.transaktuell.de/shop

Anzeigenpreisliste: Nr. 25, 2016, Gerichtsstand Stuttgart



„Wieder mehr Fuß fassen“

Militzer & Münch-Chef Dr. Lothar Thoma über seine Deutschland-Pläne und Projektlogistik in fremden Märkten



ZUR PERSON

- Dr. Lothar Thoma ist seit 1. Januar Chief Executive Officer (CEO) der Militzer & Münch International Holding in St. Gallen und verantwortet das Gesamtgeschäft des Unternehmens
- Die vergangenen sieben Jahre sanierte er als Geschäftsführer den Sicherheitslogistiker Securlog (später Prosegur Deutschland) in Düsseldorf
- Zuvor hatte er Führungspositionen bei Kühne + Nagel sowie Dachser inne. Seine berufliche Laufbahn begann er 1996 bei Schenker, wo er unter anderem als Niederlassungsleiter in Stuttgart arbeitete
- Thoma stammt aus einer klassischen Spediteursfamilie in Freiburg



trans aktuell: Herr Thoma, seit 1. Januar sind Sie bei Militzer & Münch. Gut angekommen?

Thoma: Eigentlich habe ich schon im November begonnen mit einer Dienstreise in den Iran. Es folgten Budgetmeetings, bei denen ich viele Mitarbeiter kennengelernt habe und mir einen Überblick über die Ergebnisse und die weiteren Planungen verschaffen konnte – sozusagen eine Druckbetankung, bei der ich innerhalb von vier Wochen die Philosophie des Unternehmens aufgenommen habe. Im Dezember folgte zudem ein internationales Managementmeeting der Trans-Invest-Gruppe, zu der wir ja auch gehören.

Wie sieht denn die Philosophie von Militzer & Münch aus?

Wir sind ein Nischenspediteur. Unsere Stärken sind unser Know-how und unsere qualifizierten Mitarbeiter in fremden Märkten. Unsere lokal agierenden Geschäftsführer handeln dabei wie Unternehmer. Das ist die DNA von Militzer & Münch.

Und wie steht das Unternehmen wirtschaftlich da?

Wir haben einen jährlichen Umsatz von rund 350 Millionen Euro und knapp 2.000 Mitarbeiter in 27 Ländern. Wir sind profitabel und haben eine vernünftige einstellende Umsatzrendite, die wir aber noch ausbauen wollen, weil wir in den Märkten, in denen wir tätig sind, noch Potenzial sehen.

Wie das?

Militzer & Münch hat sich in den vergangenen Jahren aus einigen Märkten zurückgezogen. Auch in Deutschland hat eine größere Desinvestition stattgefunden. Das ist ein Ansatzpunkt für mich – wir brauchen wieder eine bessere Reputation und wieder mehr Präsenz auf dem deutschen Markt. Wir haben zu wenig nach außen kommuniziert, was dazu führte, dass unser Rückzug aus der Fläche aus dem Stückgutgeschäft von einigen Akteuren so verstanden wurde, dass Militzer & Münch sich komplett aus Deutschland zurückgezogen habe. Wir müssen wieder dahin,

dass wir auch in Deutschland als der Spediteur mit besonderer Erfahrung im Osten und im Maghreb wahrgenommen werden.

Wie sehen denn Ihre Pläne für Deutschland aus?

Deutschland ist für uns der wichtigste Markt, auch was das Ergebnis betrifft. Deshalb wollen wir hier wieder mehr Fuß fassen.

Wie soll das gelingen?

Indem wir unsere Kooperation mit Cargoline wieder verstärken. Dabei geht es darum, den Partnern, die doch eher national fokussiert sind, unsere Produkte vorzustellen, etwa für Osteuropa, und sie gegebenenfalls zu Kundengesprächen zu begleiten. Das bietet uns eine große Chance, weil die Kundenkontakte der Cargoline und die Flächenpräsenz gigantisch sind. Wenn man das gut kombiniert, kommt für Cargoline und für Militzer & Münch deutlich mehr heraus.

Wie sieht denn die Zusammenarbeit bislang aus?

Cargoline-Partner sind wir mit unserer Niederlassung in Eichenzell, die uns auch als Hub dient. Dabei arbeiten wir auf dem Gelände des Cargoline-Partners John. So verknüpfen wir das Hub-and-spoke-System von Cargoline mit unseren eigenen Verkehren nach Osteuropa oder mit unserem zweiten Hub in Sofia. Von dort aus verteilen wir das Stückgut dann oder konsolidieren nochmals für die lange Strecke, etwa nach Usbekistan oder Iran. Wir werden uns auch weiter auf Exportverkehre aus Deutschland heraus fokussieren und suchen wie mit der Cargoline dafür Multiplikatoren. Im Bereich Air & Sea wollen wir im deutschen Markt ebenfalls wieder aktiver werden und damit wiederum andere Länder befruchten, etwa den Iran.

Wie wollen Sie den Sendungszuwachs generieren – durch einen Ausbau der Präsenz oder vertriebliche Schritte?

Wir wollen eher durch vertriebliche Maßnahmen wachsen. Das war auch der Hintergrund, warum wir die beiden operativen Gesellschaften – M&M air sea cargo GmbH sowie M&M Militzer & Münch GmbH mit Schwerpunkt Landverkehr – unter eine gemeinsame Geschäftsführung gestellt haben. In der Praxis sieht das dann so aus, dass etwa in Düsseldorf die Air & Sea-Niederlassung künftig auch Landverkehre anbietet und mit den Partnern von Cargoline die operative Abwicklung darstellt. Im Grunde legen wir einfach die Anzahl der Standorte übereinander, die dann aber alle Produkte verkaufen.

Heißt das auch Investitionen im Vertrieb?

Derzeit suchen wir gezielt Vertriebsmitarbeiter. Investieren wollen wir aber auch in Projektlogistiker – das fordern die Märkte. Wir befördern derzeit beispielsweise eine Glasfabrik nach Kasachstan. Das ist ein hochinteressanter Markt. Und wenn irgendwann die Sanktionen gegenüber Russland aufgehoben werden und auch die ganzen Länder im Einflussbereich Russlands wieder wachsen, dann zahlt sich das aus.

Sehen Sie da erste Anzeichen?

Der Rückzug aus Syrien ist vielleicht ein erstes Zeichen, dass sich da etwas zwischen den USA und Russland bereinigt. Ich hoffe, dass dieses Jahr die Sanktionen zumindest teilweise gelockert werden.

Projektlogistik ist an sich schon ein schwieriges Geschäft. Gibt es bei solchen Exportmärkten dann auch so etwas wie einen Rundlauf?

Bei der Glasfabrik etwa transportieren wir Schmelzöfen, die so groß sind, dass sie auf einer Barge schwimmen und per Spezialtransporter bis zur Baustelle befördert werden. Der Spezialtransporter muss dann leer zurück. Wir versuchen natürlich so viel wie möglich in Standardgefäße zu packen – Bahnwaggons, Container, Lkw – und die zurück wieder zu befrachten. Für Osteuropa und in den GUS-Staaten, also in Zentralasien, kaufen wir die Container oft und versuchen sie dann in einen Kreislauf einzubringen. Aber Projektlogistik ist per se ein Einbahngeschäft.

DAS UNTERNEHMEN

- Die Militzer & Münch Gruppe wurde 1880 gegründet und hat ihren Sitz in St. Gallen (Schweiz)
- Das Unternehmen ist Teil der Trans-Invest-Gruppe, zu der insgesamt 119 verschiedene Firmen gehören, die unter mehreren Subholdings gebündelt sind, neben der Militzer & Münch Holding die Interrail Holding (Bahnlogistik), Iran Harakat Investment sowie All Trans Holding (Transport und Logistik)
- Transinvest ist in Privatbesitz

Welches sind aus Ihrer Sicht die Märkte, die sich besonders gut entwickeln?

Ganz klar Nordafrika, mit allen Abstrichen und politischen Vorbehalten. Langfristiges Thema für mich ist aber die neue Seidenstraße. Welche Investitionen China in den Ländern westlich von China vornimmt! China schafft sich da – wie schon einmal in Afrika – den Markt der Zukunft. In der Folge werden viele Transportströme in den Markt hinein und heraus gehen. Da muss man mit dabei sein, insbesondere wir mit unseren Erfahrungen im Osten und den GUS-Staaten. Die europäischen Logistiker blicken noch von Europa aus in die Welt, langfristig muss man aber den Blick von China in Richtung Westen suchen. In der Folge werden auch die Zugangebote etwa auf der Transsibirischen Eisenbahn und der Seidenstraße bis beispielsweise nach Duisburg wachsen. Aber das dauert noch.

Ist Wachstum auch durch Zukäufe vorgesehen?

Ich schließe es nicht aus, wobei es eher die Militzer & Münch-Philosophie ist, mit den Menschen zu wachsen als durch Zukäufe.

An welchen Zielen macht Militzer & Münch seine Wachstumsziele fest – Rendite, Umsätze?

Wir haben natürlich einen Budgetprozess, auch zusammen mit unseren Eigentümern, die uns aber keine unrealistischen Vorgaben machen. Unser Ziel ist es, die Umsatzrendite in den Märkten deutlich zu verbessern.

Wie weit?

Das ist eine Frage der Langfristigkeit und auch abhängig davon, wie sich Russland entwickelt.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Carsten Nallinger, Militzer & Münch

ENTWICKLUNG EINZELNER MÄRKTE

Iran: „Unser Schwerpunkt im Iran-Geschäft wird zunächst auf dem klassischen Seefrachtgeschäft liegen – es gibt ja schon wieder wöchentliche Abfahrten. Auf dem Landweg führen zwei Korridore in den Iran, einmal über Sofia, zum anderen über die Türkei, in der wir mit einer eigenen Organisation in Istanbul vertreten sind. Die könnte auch von dem Sanktionsende profitieren.“

Maghreb: „Die Erwartungen waren nach dem Arabischen Frühling groß, was sich durch die Unsicherheit im Markt abgeschwächt hat. Trotzdem laufen unsere Geschäfte hier erfreulich. Am 20. April haben wir im Freihafen im marokkanischen Tanger ein neues Terminal eröffnet. Außerdem sind wir dabei, auch in Algerien die Landesorganisation zu reaktivieren – wir wollen vorbereitet sein, wenn sich das Land wieder stabilisiert.“

Russland: „Wir haben noch Geschäft, aber es ist deutlich weniger geworden. Kosten sind deshalb ein wichtiges Thema. Aber unser Management in Russland denkt sehr langfristig. Lieber tragen wir den Leerstand einer guten Lagerimmobilie eine Weile und sind dann bereit, wenn es wieder losgeht. Ähnlich machen wir es bei den Mitarbeitern.“

China: „Für die Rennstrecke per Bahn nach China muss man ein Angebot haben. Wir arbeiten dabei mit unserer Schwester Interrail zusammen und können das gesamte Portfolio anbieten. Aber der Markt ist unter Druck. Wie so häufig in der Logistik sind hier sehr viele Anbieter sehr schnell eingestiegen und bieten mehr an, als es Nachfrage gibt. Da muss man einfach Geduld haben, bis die nötigen Mengen zusammenkommen.“

Ende der Vorstellung

Österreich rüstet sich für neue Flüchtlingsströme und droht mit Brenner-Sperrung



Der europäischen Transportbranche droht eine Schließung des Brenner-Passes. Österreich hat nicht nur damit begonnen, Grenzanlagen zu bauen, um sich gegen mögliche Flüchtlingsströme aus Italien abzuriegeln. Verteidigungsminister Hans Peter Doskozil kündigte zudem an, bei einer durch Migranten bedingten Extremsituation die Brenner-Grenze dicht zu machen. Die Baumaßnahmen, die 1,1 Millionen Euro kosten, sollen Ende Mai abgeschlossen sein, damit ab Juni kontrolliert werden kann.

Hintergrund ist die Befürchtung, dass nach der weitgehenden Abriegelung der Balkanroute wieder vermehrt Flüchtlinge aus Nordafrika über das Mittelmeer nach Italien kommen, die dann nach Norden weiterziehen. Österreich müsse in die Offensive gehen, sagte Sozialdemokrat Doskozil laut Medienberichten. Eine Extremsituation ist seiner Ansicht nach gegeben, wenn Tirol zum Warteraum wird, weil Italien Flüchtlinge unregistriert durchwinkt.

Wie die Kontrollmaßnahmen aussehen sollen, war zunächst

ungewiss. Jährlich fahren mehr als zehn Millionen Fahrzeuge über die wichtigste Alpenverbindung nach Italien, darunter zwei Millionen Lkw. Man wolle auf die Erfahrungen in Spielfeld an der slowenisch-österreichischen Grenze zurückgreifen, sagte Landespolizeidirektor Helmut Tomac. Ein Grenzmanagement in der Fläche wie dort könne es am Brenner aufgrund der Geografie aber nicht geben.

Verstärkte Sichtkontrollen

Offenbar soll es nicht zu einer Verengung auf nur eine Spur kommen. Nach dem Tunnel soll auf der Brenner-Autobahn langsamer gefahren und die Fahrzeuge auf zwei Spuren für Lkw und zwei für Pkw aufgeteilt werden, berichten Medien. Primär soll es um Sichtkontrollen gehen. Vehikel, die man näher unter die Lupe nehmen will, werden auf einen Parkplatz geleitet, damit der internationale Verkehr möglichst wenig behindert wird.

Der Alleingang Österreichs hat in Italien für Empörung gesorgt.

Die Regierung forderte ein sofortiges Eingreifen der EU-Kommission „zum Schutz der fundamentalen Werte der Union“. Sie müsse dringend prüfen, ob die Maßnahmen mit dem Schengen-Abkommen vereinbar seien. Die Kommission zeigte sich sehr besorgt. „Der Brenner-Pass ist ein wesentlicher Bestandteil der Freizügigkeit innerhalb der EU“, sagte eine Sprecherin. Grenzkontrollen dürfte es nur in Ausnahmefällen geben.

Der Gouverneur der österreichischen Nationalbank, Ewald Nowotny, sprach im Zusammenhang mit den Kontrollen aus wirtschaftlicher Sicht von einer Katastrophe. Genau so sieht es Alexander Klacskas, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ). Er hofft, dass die EU-Kommission die Ausnahmeregelungen für Grenzkontrollen nicht verlängert. „Der wirtschaftliche Schaden, der sonst entsteht, ist gewaltig.“

Sollten die Kontrollen stattfinden, hofft Klacskas auf Güterkorridore, auf denen der Warenverkehr in versiegelten Fahrzeugen ungehindert fließen kann. Hier befindet

sich die Branche in Diskussionen mit der Regierung (trans aktuell 5/2016), eine Lösung gibt es aber noch nicht. Der WKÖ-Mann rechnet mit Umwegverkehren. „Man fährt dann halt 200 Kilometer weiter, Zeit ist wichtiger als Distanz.“

LBT: Mit Kunden sprechen

„Wir setzen weiterhin auf eine europäische Lösung“, sagt Sebastian Lechner, geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Landesverbands Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT). Würde die Brenner-Route langfristig kontrolliert, sei das für Europa ein verheerendes Signal. Bereits die bestehenden Kontrollen zwischen Österreich und Deutschland seien eine Behinderung und kosteten Zeit und Geld. „Aber das ist wohl nur ein Vorgeschmack auf das, was kommen wird.“ Der LBT fordert seine Unternehmen auf, die Kunden über bevorstehende Probleme und Preiserhöhungen zu informieren.

Angesichts der Diskussionen um Kontrollen werden mittlerwei-

le auch die Schweizer im Tessin unruhig. Norman Gobbi, Sicherheitsdirektor des Kantons, geht davon aus, dass mit der Schließung des Brenner-Passes die Flüchtlingswelle in die Schweiz schwappt, weil Frankreich de facto schon seine Grenze zugemacht habe. Dann sei die Schweiz das einzige Tor nach Nordeuropa, sagt Gobbi.

Die angedrohte Grenzschließung am Brenner ist sicherlich auch ein nach zwei Seiten ausgerichtetes taktisches Manöver Österreichs. Man versucht, Italien zu schärferen Kontrollen zu nötigen, und hofft wohl, gleichzeitig die Stimmen verängstigter Wähler bei der bevorstehenden Präsidentenwahl einzufangen. Nach einem Gespräch zwischen Österreichs Außenminister Sebastian Kurz (ÖVP) und Bayerns Ministerpräsidenten Horst Seehofer (CSU) sagten beide Politiker, die Kontrollen am Brenner würden nur dann nötig, wenn die Kontrollen an den EU-Außengrenzen nicht funktionierten.

Text: Regina Weinrich |
Fotos: Juliane Dünge, Fotolia |
Montage: Jan Grobosch

Speditionen in Sorge

Logistikdienstleister Fercam rechnet mit Zusatzkosten von zwölf Millionen Euro im Jahr

Mit Kontrollen am Brenner entstehe nicht nur für die Transportbranche, sondern für die ganze europäische Wirtschaft ein Problem, betont Walter Mitterer, Sales- und Marketingdirektor von Italiens größtem Transportunternehmen Fercam. Fercam organisiert pro Jahr 100.000 Transporte über den Brenner. Bei jeweils zwei Stunden

Verspätung entstehe pro Jahr ein Verlust von zwölf Millionen Euro, der an die Kunden weitergegeben werden müsse, sagt er.

„Das sind Gelder, die nicht produktiv sind“, stellt Mitterer fest. Fercam arbeitet viel mit getakteten Fernverkehren im Bereich Automotive. „Können wir uns das in Europa heute leisten?“ Die unglaublich hohen Kosten, die durch Grenzkontrollen entstünden, solle man doch besser einsetzen, um den Migranten in ihren Heimatländern zu helfen, rät er.

Auch für bayerische Firmen sind die Kontrollen eine Belastung. Derzeit müssen Lkw bei der Einfahrt von Österreich nach Deutschland 10 bis 30 Minuten warten. An den Wochenenden sind es laut Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) drei bis vier Stunden. Dadurch erhöhten sich die Tourenpreise am Wochenende um bis zu 240 Euro. Besonders betroffen ist der regionale Wirtschaftsverkehr.

Das ist aber noch nicht alles. Da Fahrzeuge nicht rund um die Uhr



Fercam organisiert jährlich 100.000 Touren über den Brenner – auch in Zusammenspiel mit Dachser.

an den Rampen willkommen sind, können sie zum Teil nicht entladen werden. Dadurch entstehen Kosten für eine Zwischenlagerung oder zusätzliche Standzeiten der Fahrzeuge, es gibt Verzögerungen bei den Anschlussladungen, die auch nicht mehr rechtzeitig abgefertigt werden können.

Wollen Transportunternehmen diese Beeinträchtigungen auffangen, müssen sie für die gleichen Umläufe mehr Fahrzeuge mit zusätzlichen Fahrern ein-

setzen. Durch die Wartezeiten an den Grenzen können auch Lenk- und Ruhezeiten nicht mehr eingehalten werden. Das bedeutet, dass besonders vor den Wochenenden Fahrer mit Firmen-Pkw oder Bussen nach Hause gebracht und durch Kollegen ersetzt werden müssen, was wiederum die Wocheneinsatzpläne über den Haufen wirft.

Text: Regina Weinrich |
Foto: Thomas Küppers

DIE SCHENGEN-REGELUNG

Der Schengener Grenzkodex gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, vorübergehend wieder Kontrollen an den Binnengrenzen einzuführen, wenn eine schwerwiegende Bedrohung der öffentlichen Ordnung oder der inneren Sicherheit vorliegt.

Artikel 25

Vorübergehende Wiedereinführung von Kontrollen

- falls ein sofortiges Handeln erforderlich ist
- Wiedereinführung erfolgt zunächst für zehn Tage
- Verlängerung um jeweils 20 Tage möglich, darf aber insgesamt zwei Monate nicht überschreiten

Artikel 23 und 24

Vorübergehende Wiedereinführung von Kontrollen

- falls vorhersehbare Umstände im Voraus mitgeteilt werden
- Kontrollen zunächst auf 30 Tage und insgesamt auf sechs Monate befristet

Die Kombination

Durch Kombination der Maßnahmen in Artikel 25 und 24 sind vorübergehende Kontrollen über insgesamt acht Monate möglich.

- Unter außergewöhnlichen Umständen können die vorübergehenden Kontrollen über die acht Monate hinaus verlängert werden – wenn durch mangelhafte Kontrollen an den Außengrenzen das Funktionieren des Freizügigkeitsraums insgesamt gefährdet ist

Artikel 26

Er gibt den Ländern die Möglichkeit für Grenzkontrollen über einen Zeitraum von zunächst sechs Monaten, die Höchstdauer insgesamt beträgt zwei Jahre.

- Die EU-Kommission kann dem Rat eine Empfehlung zur Wiedereinführung von Kontrollen an allen oder bestimmten Grenzen vorschlagen. Dies müsste der Rat beschließen

EUROPA OHNE SCHENGEN

Bei flächendeckenden Grenzkontrollen in Europa beziehungsweise der Aussetzung der Schengen-Regelungen entstünden einer Prognos-Studie zufolge allein in Deutschland bis 2025 Wachstumseinbußen in Höhe von 77 Milliarden Euro. Das wäre der günstigste Fall. „Unter pessimistischeren Annahmen summieren sich die gesamtwirtschaftlichen Kosten bis zum Jahr 2025 sogar auf bis zu 235 Milliarden Euro“, heißt es. Für die EU insgesamt wäre die kumulierte Wirtschaftsleistung insgesamt zwischen fast 500 Milliarden Euro und rund 1,4 Billionen Euro niedriger als im Falle offener EU-Binnengrenzen.



SCHEUT KOSTEN, ABER KEINE MÜHEN.

DER NEUE HYUNDAI H350 CARGO WILLKOMMEN IN DER PROFIZONE DER NEUE HYUNDAI H350 CARGO WILLKOMMEN IN

Eine durch und durch professionelle Entscheidung: der neue Hyundai H350. Für Kompromisse hat dieser Transporter keinen Platz, aber für alles andere. Bis zu 5 Europaletten passen in seinen Laderaum. Als Fahrer sitzen Sie in einer der geräumigsten Kabinen im Segment. Dazu profitieren Sie von 3 Jahren Garantie

ohne Kilometerbegrenzung, die im Bereich Nutzfahrzeuge einzigartig ist. Das serienmäßige Start-Stop-System sorgt darüber hinaus noch für außergewöhnliche Effizienz.

Der neue Hyundai H350. Willkommen in der Profizone auf hyundai.de/h350

0,99%
FINANZIERUNG*



Ergonomie



Effizienz



Komfort



* Freibleibendes Finanzierungsangebot der FFS Group (Neckarstr. 137-139, 70190 Stuttgart, FFS Group ist eine Wort-Bild-Marke der FFS Bank GmbH, Stuttgart, die vom Darlehensgeber Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe GmbH, Nedderfeld 95, 22529 Hamburg, in Kooperation genutzt wird), Bonität vorausgesetzt. Unverbindliche Preisempfehlung der Hyundai Motor Deutschland GmbH zzgl. Überführungskosten von 22.857,04 EUR für den Hyundai H350 Cargo L2H2 2,5 CRDi. Monatliche Rate 199,00 EUR, effektiver Jahreszins 0,99 %, gebundener Sollzinssatz 0,99 %, Anzahlung 0 EUR, Gesamtlaufzeit 36 Monate, Restrate 16.274,71 EUR; Gesamtbetrag der Finanzierung 23.438,71 EUR, zzgl. Überführungskosten. Alle Angebotspreise verstehen sich zzgl. MwSt. Dieses Angebot ist nur für Gewerbetreibende gültig. ** 3 Jahre Fahrzeug- und Lack-Garantie ohne Kilometerbegrenzung sowie 3 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannen- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen im Garantie- und Serviceheft). Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modellabhängige Sonderregelungen. Abbildung ähnlich. Abbildungen können aufpreispflichtige Sonderausstattung enthalten.

Stark für Schwache

Spediteurin Ramona Sabelus initiiert Hilfsfonds zur Unterstützung von Berufskraftfahrern



Mindestlohn in Frankreich

Auch ausländische Fahrer haben in Frankreich von Juli an Anspruch auf einen Mindestlohn. Er soll bei 9,67 Euro brutto liegen. Die neue Gesetzesänderung zielt vor allem auf Kabotage-Fahrten ab. Transitverkehre sind vom Mindestlohn ausgenommen. Ein ausführlicher Bericht dazu auf www.eurotransport.de/milo



Groschek legt Konzept vor

Das neue Logistik-konzept des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) findet überwiegend die Zustimmung der Wirtschaft. Führende Verbände aus der Verkehrswirtschaft haben die von Landesverkehrsminister Michael Groschek (SPD) vorgestellten Pläne begrüßt, in manchen Teilen aber auch Korrekturen angemahnt. Lesen Sie mehr dazu auf www.eurotransport.de/groschek



Für fast alle Zwecke und Zielgruppen gibt es Hilfsorganisationen – sei es für Flüchtlinge, Katastrophenopfer, Umweltprojekte oder Tiere. „Aber unmittelbar vor unserer Nase sind Fahrerinnen und Fahrer, die Probleme haben. Die brauchen im Notfall eine starke Lobby“, sagt Spediteurin Ramona Sabelus, die seit 2012 Präsidentin des Landesverbands des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes (LBBV) ist. Deshalb schlug sie vor, den Verein Trucker in Not zu gründen. Die Idee dahinter: Fahrer, die durch Unfälle unverschuldet in Not kommen, sollen besondere Fürsorge und Unterstützung erfahren.

Erstmals geäußert hatte die Unternehmerin, die seit 25 Jahren die von ihrem Großvater 1946 gegründete Walter Schmidt Spedition leitet, ihre Idee voriges Jahr im Vorfeld ihres runden Geburtstags. Der LBBV hatte dazu einen Empfang organisiert, an dem alle befreundeten Organisationen und Verbände teilnahmen. Und natürlich wurde die ausgebildete Betriebswirtin nach ihren Wünschen befragt.

Schon länger hatte sich Sabelus mit einem solchen Projekt beschäftigt, ohne sich aber dazu öffentlich zu äußern. „Denn das Wichtigste, was wir in unseren Unternehmen haben, sind die Menschen, sind unsere Fahrerinnen und Fahrer.“ Und die Idee kam an. Spontan kamen dafür 2.000 Euro zusammen.

Mitstreiter gefunden

Nachdem der Grundstein für die Initiative gelegt war, brauchte die Unternehmerin noch Mitstreiter. So gab es nach der Geburtstagsfeier eine LBBV-Vorstandssitzung, in der sich die Wegbegleiter Lutz Beier (MAN Truck & Bus Deutschland), Stefan Gabrys (Gabrys Transporte), Michael Lange (T&P Transport-Logistik-Service), Daniel Sabelus (Walter Schmidt Spedition), Eberhard Tief (LBBV) und Peer Vogel (GAAC Commerz) als Gründungsmitglieder ihrer Präsidentin anschlossen.

Am 10. Dezember wurde der Verein Trucker in Not offiziell

angemeldet. „Seitdem steht er für alle offen“, sagt Unternehmerin Sabelus. Sie stellte das Projekt Anfang des Monats auch auf dem diesjährigen LBBV-Unternehmerstag ihren Mitgliedern und der Öffentlichkeit vor. „Es gab eine sehr positive Resonanz“, bilanzierte die Initiatorin hinterher.

Inzwischen gibt es eine von Daniel Sabelus gestaltete Internetseite. Der 28-jährige Fuhrparkdisponent aus Wildau betreut die Webpräsenz des Vereins. In Kürze wird sich Trucker in Not auch über Facebook verbreiten. Als Vereinslogo schuf Sabelus eine stilisierte Brücke, „als Symbol für Verbinden und Aufhelfen“, wie er erläutert.

Die Unterstützung der hilfsbedürftigen Fahrer kann und soll auf verschiedenen Wegen geschehen. Neben der reinen finanziellen Hilfe geht es laut Ramona Sabelus darum, die Betroffenen wieder in die Firmenprogramme zu integrieren. Angedacht ist auch, sie beispielsweise kostenlos zu Messen, Truckerfesten oder anderen Veranstaltungen mitzunehmen, sie zu Gesprächsrunden einzu-

laden oder sie auch als Beifahrer aktiv am Berufsleben unter Kollegen teilnehmen zu lassen. „Diese Kollegen sollen sich nicht abseits fühlen. Denn die Menschen sind uns wichtig“, erklärt Sabelus.

Text: Herbert Schadowald |
Fotos: Fotolia, Kögel, Trucker in Not |
Montage: Götz Mannchen

DER VEREIN

Kontakt/Infos: LBBV-Geschäftsstelle in Berlin, Tel.: 0 30/88 92 76 30, E-Mail: info@truckerinnot.de, weitere Infos auch auf www.truckerinnot.de

Kosten: Der Jahresbeitrag beträgt 60 Euro, Fördermitglieder sind mit jährlich 300 Euro dabei

Satzung: Initiatorin Ramona Sabelus erläutert den Zweck wie folgt: Die Vereinsmittel sollen vorrangig zur selbstlosen Unterstützung von Berufskraftfahrern eingesetzt werden, die durch Unfälle in Not geraten sind oder zur Überwindung von Unfallfolgen in sonstiger Weise der Hilfe und Förderung bedürfen. Mit den Mitteln werden zusätzlich Aktivitäten zur Verkehrssicherheit und Forschungsvorhaben zur Unfallverhütung unterstützt.

Kabotage und Kostenvorteile

Osteuropäer setzen sächsische Transporteure zunehmend unter Druck

Von der Euphorie, die noch Anfang der 90er-Jahre im sächsischen Transportgewerbe herrschte, ist nicht mehr viel zu spüren. Inzwischen kämpften viele Mittelständler dort nur noch ums Überleben. So beschreibt es Wieland Richter, Präsident des Landesverbands des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV). Er ist froh, dass es 2015 zumindest keine Insolvenzen gegeben habe und nur vier Unternehmer ihr Gewerbe abgemeldet hätten. Trotzdem möchte er 2015 nicht generell als erfolgreiches Jahr bezeichnen, wie er bei der Mitgliederversammlung seines Verbands in Dresden sagte.

Das Hauptproblem, unter dem die sächsischen Transport- und Logistikunternehmen seit geraumer Zeit litten, sei der Druck durch die osteuropäischen Unternehmen. „Sie verschaffen sich über die Kabotage einen Wettbewerbsvorteil“, erläuterte LSV-Geschäftsführer Dietmar von der Linde. „Alles, was aus dem Osten reinkommt, fährt hier durch und nimmt alles mit, was irgendwie geht“, schildert er. Als Grenzland zu Polen und Tschechien ist Sachsen direkt davon betroffen. Hinzu kämen die Dumpingpreise, sodass die heimischen Transporteure „keine ordentliche Frachtingeltemehr bekommen“.

Richter macht „eine grassierende Fehlentwicklung im europä-

ischen Straßengüterverkehr, die auch in Deutschland zu massiven Wettbewerbsverzerrungen führt“, für die Lage verantwortlich. Die Osteuropäer umgingen mit wochenlangen Kettentouren und illegalen Kabotage-Fahrten bewusst die EU-Verordnung 1072/2009. „Es ist das Schlimme“, sagt von der Linde, „dass man die Kabotage in diesem Umfang nicht kontrollieren kann.“ Und eben dieser mit Sozialdumping verbundenen Wettbewerbsverzerrung hätten die sächsischen Unternehmen nur wenig entgegenzusetzen, betont Richter.

Gesetz ändert wenig

Der LSV-Präsident ist überzeugt, dass die geplante Änderung des Fahrpersonalgesetzes, die das Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit in der Fahrerkabine untersagen oder eindämmen soll, wenig ändern wird. Er befürchtet sogar, dass sich die nationale Regelung im ungünstigsten Fall sogar als Bumerang erweisen könnte. Weil nämlich das nationale Gesetz für die ausländischen Unternehmer wegen des EU-Rechtsvorranges unbeachtlich sei, wie Richter erläutert. Damit treffe man nur die deutschen Transporteure.



Angesprochen auf das Thema Mindestlohn sagt von der Linde eindeutig: „Wir haben kein Problem mit dem Mindestlohn. Wir haben ein Problem mit den Dumpingpreisen.“ Denn das seit 1. Januar 2015 geltende Mindestlohngesetz habe zu einer weiteren Stärkung der osteuropäischen Wettbewerber geführt, erläutert Richter. Er beklagt, dass eine Kontrolle des Mindestlohns bei den ausländischen Unternehmen schier unmöglich sei.

Trotz der sehr angespannten Lage in Sachsen appelliert

Richter, die Ausbildung nicht zu vernachlässigen. Er räumt ein, dass das „ein schwerer Weg“ sei. Vor allem mit Blick auf das produzierende Gewerbe, „das mit deutlich besseren Rahmen- und Einkommensbedingungen wirbt“. Dennoch sollte sich laut Richter jeder klar darüber sein, dass die unternehmerische Perspektive nur in gut ausgebildeten Fachkräften bestehen kann.

Text: Herbert Schadowald |
Foto: Matthias Rathmann

Zeitkiller Rampe

Neue Studie fordert bessere Kommunikation und standardisierte Prozesse

DAS HAWANA-PROJEKT

Träger: Institut für Distribu-
tions- und Handelslogistik
(IDH) des VVL Dortmund

Vorgehen: Unternehmens-
befragung, Analyse von
Rampenprozessen vor Ort

Ziele: Referenzprozessket-
ten, Software zur Standgeld-
Berechnung, Handlungs-
leitfaden, mehr Verkehrs-
sicherheit, standardisierte
Prozesse

Vorschläge:

- Standgeld bei überschrit-
teter, maximaler Auf-
enthaltszeit: 43 Euro je
angefangener Stunde
- Maximale Aufenthalts-
zeiten ohne Standgeld-
anspruch nach Art
der Anlieferung:
84 bis 98 Minuten
- Mindestanforderungen
an Rampenprozesse
(siehe Umfrage rechts)



Gegen lange Wartezeiten und Frust an Laderampen setzt eine neue Studie namens Hawana auf standardisierte Prozesse und eine bessere Kommunikation zwischen Transporteuren und Verladern. Hawana klingt nach Caféflair, Entspannung und heißen Rhythmen.

Leider ist an deutschen Verla-
derampen oft nur der Kaffee heiß –
und die Diskussionen zwischen
Fahrern und Lagerpersonal. „Es
fehlt ein Standard, der von allen Sei-
ten akzeptiert und genutzt wird –
vor allem in Bezug auf die Warte-
zeiten von Lkw an Laderampen
und ihren wirtschaftlichen sowie
ökologischen Folgen“, sagt Sercan
Kahraman, Projektleiter beim In-
stitut für Distributions- und Han-
delslogistik (IDH) des Vereins zur
Förderung innovativer Verfahren
in der Logistik (VVL) in Dortmund.

Im Rahmen des mit Bundesmit-
teln geförderten Forschungspro-
jekts mit dem langen Titel „Stan-
dardisierung und Regulierung der
Handhabung von Wartezeiten bei
der Be- und Entladung von Lkw
im gewerblichen Güternahverkehr
(Hawana)“ hat das Institut Spedi-
teure, Logistikdienstleister, Händ-
ler und Industrie befragt.

Für Kahraman sind die Ursa-
chen für lange Wartezeiten vielfäl-
tig: mangelnde Kommunikation,
fehlender Datenaustausch und
unklare Leistungsverpflichtun-
gen. Die Rampe stelle inzwischen
eine Grenze dar, „an der sich

zwei Ideologien begegnen“. Die
gescheiterten ADSP-Verhandlun-
gen wertet der Forscher als Beleg,
wie stark die Fronten inzwischen
verhärtet sind. „Jeder kocht sein
eigenes Süppchen, das macht die
Sache noch schlimmer“, kritisiert
Kahraman.

Auf den wirtschaftlichen Fol-
gen langer Wartezeiten bleiben
die Spediteure oder Frachtführer in
der Regel sitzen, und das bei ohne-
hin geringen Frachtraten. „Beson-
ders im eng getakteten Nah- und
Regionalverkehr mit verhältnismä-
ßig kurzen Transportstrecken und
folglich geringen Transportzeiten
stellen unplanmäßige Wartezeiten
einen erheblichen Kostenfaktor
dar“, stellt die Studie fest. Oftmals
besteht kein Vertragsverhältnis
zum Warenempfänger, falls Ver-
sender und Spediteur oder Trans-
porteur die Vereinbarung eines
Frei-Haus-Transportes treffen.

40 Euro für eine Stunde

Wer eine Stunde Wartezeit mit
etwa 40 Euro für Personal, Lkw
und Umsatzausfall veranschlagt,
kommt bei häufigen Problemen
schnell auf eine größere Summe.
Doch weder in den ADSP noch
anderen üblichen Vertragsbedin-
gungen (VBGL) finden sich kon-
krete Vorgaben für die Praxis. Wie
lange ist „angemessen“ und wer
entscheidet darüber? Hinzu kom-

men negative Auswirkungen für
Umwelt und Verkehrssicherheit,
etwa durch Stop & Go an der Ram-
pe und sinkende Sorgfalt bei der
Ladungssicherung.

Ziel der Studie ist es, schlanke,
effiziente Strukturen an der Ram-
pe zu schaffen. Ein Handlungsleit-
faden soll kleinen und mittleren
Unternehmen (KMU) helfen, ihre
Wartezeiten zu verringern und
Standgeldansprüche durchzuset-
zen. In Interviews und Fragebögen
stellte sich etwa heraus, dass trotz
IT-Software Palettanzahlen und
Ankunftszeiten oft manuell ein-
getragen werden. Bei der Touren-
führung wird die Verkehrssituation
nicht immer berücksichtigt.

Die digitale Zukunft wird Ver-
besserungen bringen: eine Palet-
ten-App ist einsatzbereit, es gibt
eine Vielzahl mobiler Anwendun-
gen, Ladungsträger und Waren las-
sen sich per RFID-Tag kennzeich-
nen. Auch teilautonomes Fahren
bringt mehr Spielräume für die
Fahrer – was alles möglich ist, wird
sich in naher Zukunft zeigen.

Text: Claudia Wild |
Fotos: Matthias Rathmann, Fotolia/
Figge | Montage: Frank Haug

EFFIZIENTE PROZESSE AN DER RAMPE

Was Logistiker, Spediteure und Verlader erwarten
Nennungen in %, Mehrfachnennungen möglich

Ausreichende Anzahl an Flurför- derfahrzeugen zum Be-/Entladen	100
Zugang zu sanitären Einrichtungen für Fahrer	65
Optimierte Infrastruktur (z. B. ausreichende Lkw-Parkplätze)	62
Längere Arbeits-/ Rampen-Öffnungszeiten	43
Zeitfenster- Managementsysteme	41
Feste Zeitfenster nach Dienstleister	38
Express-Rampen	38
Direkter Palettentausch ohne Rangieren	32
Optische Identifikationsverfahren (wie Barcodes)	24
Avisieren der Lkw-Ankunftszeit (z.B. via Telematik)	22
Abrufsysteme (z. B. Pager)	19
Belegloser Warenein-/ausgang (z.B. via EDI)	19
Automatisierung an der Laderampe	5
Einsatz von RFID	0

Quelle: Institut für Distributions- und Handelslogistik (IDH)

MEHR IM NETZ



AKTUELLE BEST-PRAC-
TICE-EMPFEHLUNGEN
VON GS 1 GERMANY ZUM
THEMA RAMPE FINDEN
SIE UNTER
eurotransport.de/gs1rampe

Arezzo
43° 26' N, 11° 53' O
4 x DKV Tankservice

Allzeit gute Fahrt.

Die DKV CARD – grenzenlos sicher.

Über 60.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa: Sichern Sie sich Ihre Tank- und Servicekarte
für das größte Versorgungsnetz der Branche! Damit Sie niemals auf der Strecke bleiben.

dkv-euroservice.com

You drive, we care.



Paletten schieben reicht nicht

Prof. Kai-Oliver Schocke von der Frankfurt University of Applied Science über das Personalproblem in der Logistik

trans aktuell: Herr Prof. Schocke, für das 1. HR-Summit Logistik & Mobilität betreuen Sie gerade eine Studie. An wen richtet sich diese?

Schocke: Sie richtet sich an Personalverantwortliche und Führungskräfte aus Logistikunternehmen sowie Unternehmen aus Industrie und Handel, die Logistik betreiben. Wir wollen aufzeigen, wie Unternehmen Mitarbeiter gewinnen, wie sie Mitarbeiter halten und warum sie sie verlieren – und was man daraus lernen kann. Zudem wollen wir anhand von Best-Practice-Beispielen zeigen, welche Anstrengungen für gute Personalarbeit unternommen werden könnten.

Warum hat die Branche ein Problem, Mitarbeiter zu finden?

Das grundsätzliche Problem der Logistik ist, dass das Image noch sehr mit Lkw-Fahrern und Lagermitarbeitern verbunden wird und eher negativ besetzt ist. Dies äußert sich auch im Arbeitskräftemangel. Aus meiner Sicht ist Logistik aber unglaublich spannend. Sie vernetzt alle operativen Prozesse, ohne Logistik funktioniert nichts.

Aber die Branche unternimmt ja schon viele Anstrengungen, um etwa Lkw-Fahrer zu finden.

Das ist richtig. Neben Lkw-Fahrern und Geschäftsführung trifft aber gerade das mittlere Management, die Disponenten und Planer, die operativen Entscheidungen. Sie planen die Produktion, bestimmen den Einsatz der Lkw, legen die Wahl des Verkehrsträgers fest. Dort besteht auch großer Bedarf nach qualifiziertem Personal.

Sie sagen also, dass die Branche diese Gruppe ein wenig aus dem Blick verloren hat?

Ja. Sowohl in der Logistik als auch im produzierenden Gewerbe wird oft derjenige Disponent, der seinen seitherigen Job gut gemacht hat und mit einem Bürojob belohnt wird. Aus meiner Sicht fehlt das weiterführende Know-how.

Wobei auch viele ausgebildete Speditionskaufleute den Job in der Disposition machen.

Das ist auch gut so, weil sie Wissen mitbringen. Bei Seiteneinsteigern fehlt allerdings oft schon das Basiswissen. Hier muss man unbedingt in die Weiterbildung investieren und zu-

dem auch Wissensimpulse von außen setzen.

Wieso ist das so?

In der Logistik ist Prozessdenken wichtig. Viele Unternehmen denken bei Ausbildung und Stellenbesetzung noch immer zu funktionsbezogen. In einer Untersuchung zusammen mit den Beratern von Ernst & Young haben wir festgestellt, dass Unternehmen aber nur dann erfolgreich sind, wenn sie mit ihren Lieferanten und ihren Kunden, aber auch intern, kooperieren. Wesentlich ist also der Informationsaustausch. Das gelingt nur, wenn das auch die Mitarbeiter wissen und mit einbezogen werden.

Haben die Unternehmen zu wenig Mut?

Die meisten Unternehmen laufen sprichwörtlich blind durch die Gegend – sie sind zwar sehr gut in ihren Kernkompetenzen, Kooperation und Zusammenarbeit findet hingegen kaum statt. Wer sich aber dem Kunden gegenüber als Experte gibt, der muss auch über wissende Mitarbeiter verfügen. Ein Lagermitarbeiter muss heute nicht nur eine Palette durch das Lager schieben, sondern sich mit IT-Equipment auskennen und die neueste Kommissionier-Technologie beherrschen. So etwas ist aber nicht zu leisten, wenn schon durch das



auch dank der Kompetenzen seiner Mitarbeiter, wird es sich auch leisten können, seine Mitarbeiter besser zu entlohnen – und ihnen interessantere Jobs bieten.

Was kann die Personalabteilung tun?

gen Mitarbeiter beschaffen oder auch vorhandene Mitarbeiter weiterbilden.

Sind die sozialen Medien der richtige Weg, um Personal zu finden?

Aus meiner Erfahrung kann ich nur sagen: Die jungen Leute sind nur vermeintlich digital unterwegs – die meisten bedienen lediglich Whatsapp und Facebook. Meine Studenten kommunizieren viel mit ihren Freunden, nutzen die sozialen Medien aber nicht, um sich weiterzubilden. Zudem ist die Fülle an Angeboten im Internet zu groß. Die wirkliche Nutzung von sozialen Medien erfolgt in der Generation, die schon im Job ist.

Also macht der Ausbildungstag in der Schule und die Jobmesse vor Ort auch bei der Generation Z weiter Sinn?

Durchaus.

Und wie rekrutiert man am besten die Hochschulabsolventen?

Wir haben ausgesprochen gute Erfahrungen mit unserem Anwendungsbezug gemacht: Unternehmen stellen uns Aufgaben, die von einer Gruppe von Studenten dann während des Semesters gelöst werden. So kommen die Studenten in Kontakt mit den Unternehmen und diese können die Stu-

denten konkret ansprechen. Also: An Hochschulen herantreten, interessante Projekte anbieten – so kommt der Kontakt zustande. Das kann sich auch ein Mittelständler zunutze machen.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Stefanie Kösling

DIE STUDIE



NOCH BIS 30. APRIL
KÖNNEN INTERESSIERTE
AN DER STUDIE „HAND-
LUNGSFELDER DER
PERSONALARBEIT IN DER
LOGISTIK“ TEILNEHMEN:
eurotransport.de/hrsummit

HR-SUMMIT

Der 1. HR-Summit Logistik & Mobilität findet am 2. Juni im House of Logistics & Mobility (HOLM) in Frankfurt statt. Veranstalter sind die Kommunikationsagenturen Mainblick und Mandelkern sowie das Demografienetzwerk Rhein-Main, Kooperationspartner sind die IHK Frankfurt, der Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz (SLV) und das HOLM. Mehr unter: hr-summit-logistik.de

ZUR PERSON

- Prof. Dr. Kai-Oliver Schocke folgte 2011 dem Ruf der Frankfurt University of Applied Science auf die Professur für Produktion und Logistik. Davor war er Professor für E-Commerce und SCM an der FH Worms
- Vor seinem Wechsel in den Hochschulbetrieb war er 14 Jahre bei der Degussa (heute: Evonik Industries) in Leitungsfunktionen in Produktion, Logistik, Marketing sowie in Ergebnisverantwortung für eine Produktionslinie
- Schocke ist studierter Wirtschaftsingenieur (TU Darmstadt und Université Louis Pasteur, Strasbourg)



Gehalt gezeigt wird, dass der Mitarbeiter nichts wert ist.

Und die Entlohnung spielt eine ganz wichtige Rolle ...

Wenn das Geschäftsmodell auf Kostenführerschaft aufbaut, muss ein Unternehmen Kosten sparen – auch bei den Personalkosten, einem großen Kostenblock in der Logistik. Wer seinen Kunden einen Zusatznutzen bieten will,

Ich würde mir wünschen, dass die Jobs der Vergangenheit nicht einfach fortgeschrieben werden, sondern in Zusammenarbeit mit der Abteilung überlegt wird, wie das Geschäftsmodell des Unternehmens zukünftig aussehen wird und welche Fertigkeiten der neue Mitarbeiter braucht, damit dieses Geschäftsmodell umgesetzt werden kann. Dann kann die Personalabteilung die richti-

INHALT

- Besonderheiten und Herausforderungen beim Controlling von Speditionen
- Ganzheitliches Controlling- und Kennzahlensystem für mehr Transparenz bei der Leistungserstellung
- Kennzahlen zur Steuerung von Speditionen
- Systematische Bewertung von Transportaufträgen
- Effizientes Riskmanagement zur dauerhaften Kostenreduktion
- Telematiklösungen zur Unterstützung



trans aktuell
das Magazin für Transport, Logistik und Management

Controlling leicht gemacht

SLV-Fachtagung am 15. Juni – Ermäßigung für trans aktuell-Leser



Angesichts fallender Marktpreise und niedriger Margen ist ein funktionierendes Controlling-System für Transport- und Logistikunternehmen elementar. Eine zweitägige Fachtagung des Speditions- und Logistikverbands Hessen/Rheinland-Pfalz in Kooperation mit trans aktuell befasst sich am 15. Juni in Frankfurt intensiv mit dem Thema. Abonnenten von trans aktuell bezahlen den ermäßigten SLV-Mitgliederpreis.

Mit den Empfehlungen und Praxisberichten der Experten sollen die Teilnehmer eine zielführende Controlling-Strategie entwickeln und vorhandene Konzepte auf Optimierungspotenziale prüfen können.

Am ersten Tag der Veranstaltung stellen Fachreferenten in zahlreichen Vorträgen die relevanten Themen wie Kennzahlen, Controlling und Riskmanagement – begleitet von Praxisbeispielen – nutzbringend vor. Am Folgetag erarbeiten die Teilnehmer gemeinsam mit Prof. Dirk Lohre (Hochschule Heilbronn) und Daniel Küster (Miebach Consulting) wichtige Details der Kostenrechnung in Speditionen.

Informationen und Anmeldung bei der Bildungsakademie Spedition, Logistik und Verkehr, Telefon: 069/97 08 11-30, E-Mail: info@speditionsportal.net

Text: Claudia Wild |
Foto: Erwin Wodicka

Spediteure auf dem Rückzug

Riskantes Zollabfertigungsgeschäft in Österreich – Verfahren 4200 macht auch deutschen Unternehmen zu schaffen

Österreichs Speditionswirtschaft zieht sich im Zollabfertigungsgeschäft nach Verfahren 4200 immer mehr zurück. Der Grund: Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind für die Spediteure mit nicht kalkulierbaren Risiken verbunden, im Worst-Case-Szenario können diese existenzbedrohend sein. Die riskanten Haftungsbedingungen will das österreichische Finanzministerium trotz Drängens der Wirtschaftskammer Österreich (WKO), der Interessensvertretung der Speditionswirtschaft, nicht ändern.

Dabei gibt es besonders von Firmen aus Italien, Frankreich und Ungarn eine rege Nachfrage nach diesem österreichischen Verzollungsmodell, berichtet Alexander Klacskas, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich. Nach Angaben der

satzsteuer-Identifikationsnummer (UID) in Österreich verfügt.

Das Risiko besteht darin, dass dem Spediteur sehr hohe Strafen drohen, wenn er Opfer unredlicher Machenschaften wird: Österreichische Spediteure haften persönlich dafür, wenn die Kunden in einem anderen EU-Land die vorgeschriebenen Zollabgaben und Einfuhrumsatzsteuer nicht ordnungsgemäß entrichten.

Das ist vielen österreichischen Spediteuren zu gefährlich, weshalb immer weniger Firmen bereit sind, eine Zollabfertigung nach Verfahren 4200 mit einer Sonder-UID durchzuführen. Wenn ein deutsches Speditionsunternehmen in Österreich niedergelassen ist und hier eine UID-Nummer hat, gelten für dieses die gleichen strengen Haftungsbestimmungen, sagt Sandra Huber, Geschäftsführerin des Fachverbandes Spedition und Logistik in der WKO.



nicht vor Falschangaben des Empfängers geschützt werden, da er dies selbst ist, argumentiert das Ministerium in Reaktion auf den Vorstoß der Spediteure um Erleichterung der Haftungsbestim-

mungen. Ob das dazu kommt, ist derzeit jedenfalls offen und Huber warnt alle Speditionsbetriebe in Österreich eindringlich: „Unter den derzeitigen Voraussetzungen ist die Verwendung der Sonder-

UID für den Speditionsbetrieb mit einem nicht einschätzbaren Risiko verbunden.“

Text: Thomas Meier |
Foto: Fotolia/luzitanija

HAFTUNG ALS SOLIDARSCHULDNER

WKO ist diese Fiskalverzollung besonders attraktiv für Empfänger mit Sitz in einem Mitgliedsland, in dem der Vorsteuerabzug der Einfuhrumsatzsteuer nur sehr zeitverzögert vorgenommen werden kann. Die Unternehmen profitieren demnach von einem Liquiditätsvorteil, da die Fiskalverzollung von der Auswirkung der innergemeinschaftlichen Lieferung gleichgestellt ist.

Aber: Während in Deutschland eine direkte Vertretung möglich ist, bleibt dem österreichischen Spediteur nur die indirekte Vertretung. Der Spediteur haftet also als Solidarschuldner für den Kunden, der in der Regel über keine Um-

Es habe bereits einige Fälle gegeben, „die uns veranlassen, für eine Änderung der Rechtslage hinzuwirken“, erklärt Huber gegenüber trans aktuell. Durch die starre Haltung des Ministeriums droht einem bislang für die Spediteure einträgliches Geschäftsmodell das Aus. Die derzeit untragbare Situation für die Speditionsbetriebe seien bereits in zahlreichen Gesprächen mit dem Ministerium und durch schriftlichen Eingaben erörtert worden, doch die Bürokratie stelle sich bisher taub, erläutert Huber.

In einem Punkt lenkte das Ministerium dennoch ein: Seit Beginn dieses Jahres gelten die strengen Haftungsregeln erst bei grob fahrlässigem Vergehen und nicht wie bisher bereits bei leicht fahrlässigem, erklärt Wolfgang Senger-Weiss, Präsident des Zentralverbandes Spedition und Logistik Österreich. Damit wurde der Forderung des Verbandes zumindest teilweise entsprochen. „Eine ganzheitliche Lösung des Themas Fiskalverzollung im Interesse unserer Branche ist aber noch keineswegs gegeben“, sagt er.

Das österreichische Finanzministerium vertritt die Meinung, dass der Spediteur, der eine Abfertigung zum freien Verkehr unter Verwendung seiner Sonder-UID (im Verfahren 4200) vornimmt, dann keinen Vertrauensschutz genießt, wenn nach der Überführung in den freien Verkehr in Österreich der Warenempfänger Auftraggeber des Spediteurs ist.

Das bedeutet umsatzsteuerlich gesehen, dass der Lieferant von einem Land an sich selbst in ein anderes EU-Land liefert. Da in diesen Fällen der Lieferant und der Empfänger jeweils dieselbe Person ist, muss der Lieferant auch



„Deutsche Firmen mit UID-Nummer haften ebenfalls“

SANDRA HUBER VOM
FACHVERBAND
SPEDITION UND LOGISTIK
IM WKO

Ford Ranger

Immer in seinem Element.

DER NEUE FORD RANGER

Mit einer Wassertiefe von bis zu 80 cm kann dem neuen Ford Ranger niemand das Wasser reichen. Aber auch auf neueste Technologien wie z. B. die innovativen Fahrer-Assistenzsysteme müssen Sie nicht verzichten. Kraft und Komfort schließen sich nicht mehr aus.

Abbildung zeigt Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Ford

Eine Idee weiter

Krieg den Sternen

Vom Sprinter-Derivat zum großen Bruder des T – VW Nutzfahrzeuge zeigt Details zum Nachfolger des Crafter



Zur Präsentation der Highlights gehörte auch ein Blick ins Cockpit, während die Außenhülle noch ein Geheimnis bleibt.

Nichts ist für die Ewigkeit – mit der Nachricht vom Ende der Allianz zwischen Daimler und VW Nutzfahrzeuge (VWN) im 3,5-Tonnen-Segment standen bereits alle Zeichen auf Veränderung bei den beiden Transporterherstellern.

Den ersten Schritt in die Unabhängigkeit unternahm Daimler mit der Modellpflege des Sprinter vor rund zwei Jahren. Mit aerodynamischen Optimierungen, etwas Kosmetik, aber vor allem mit einer Vielzahl an innovativen Fahrerassistenzsystemen

brachte der Stuttgarter Arbeiter frischen Wind in die Branche.

Durch das zuvor beschlossene Ende der Kooperation partizipierte der VW Crafter an den neuen Errungenschaften nicht mehr und war dazu verdammt, für zwei Jahre der technisch rückständigere Zwilling zu sein. Denn abgesehen von den VW-eigenen Motoren ist der aktuelle Crafter ein Sprinter der Vorgängergeneration, der zudem noch im Daimler-Werk vom Band läuft.

VWN hat in den vergangenen Jahren alles getan, um sich aus dieser unglücklichen Situation mit einem Paukenschlag zu befreien. So baute das Hannoveraner Unternehmen auf der grünen polnischen Wiese in Września ein neues Werk, das im September die Produktion des Crafter-Nachfolgers aufnehmen soll. Zudem schloss VWN mit der Konzernschwester MAN einen Vertriebspakt, der den neuen Hoffnungsträger sowohl als VW wie auch MAN-Produkt (genannt TGE) im Markt antreten lässt. Zu guter Letzt hat VWN einen ehemaligen Daimler-Mann aus dem Sprinter-Vertrieb für die Leitung der Produkt-Runderneuerung angeheuert.

Damit scheint der Weg gebnet für den ersten Auftritt des „großen Bruders des Bulli“, wie der Vorstandsvorsitzende von VWN, Dr. Eckhard Scholz, den Crafter-Nachfolger bei der Präsentation der technischen Highlights nannte. Es verwundert nicht, dass VW die 3,5-Tonnen-Klasse stärker an die erfolgreiche T-Baureihe anlehnt. Entsprechend hohe Erwartungen dürften dafür aber auch die Kunden haben.

Kann der Crafter-Nachfolger diesen Ansprüchen gerecht werden? Zumindest klingen die ersten Ankündigungen vielversprechend. Den Antrieb im Transporter übernimmt der Zwei-Liter-Vierzylinder-Diesel EA288 mit Leistungen von 75 bis 130 kW. Neben Heck- und Allradantrieb soll im Lastesel auch ein Frontantrieb verfügbar sein. Der Vorderradantrieb spart den Bauraum für die Kardanwelle zur Hinterachse ein, was VWN für eine Erweiterung des maximal verfügbaren Laderaums auf 18 Kubikmeter ausnutzt. Mit Front- und Allradantrieb soll der Crafter in Gewichtsklassen von 3,5 bis 4 Tonnen antreten. Der Hinterachsantrieb ist in Kom-

TECHNISCHE DATEN	
Motor	Reihenvierzylinder (EA288), Turbolader mit variabler Geometrie bzw. zweistufig, Common Rail, Euro 6 per Oxi-Kat, DPF, AGR, SCR
Hubraum	1.968 cm³
Getriebe	6-Gang manuell, 8-Gang-Automatik
Antriebsarten	Front, Allrad (zGG 3,5–4 t), Heck (zGG 3,5–5,5 t)
Leistungsstufen	75, 103, 120, 130 kW (102, 140, 163, 177 PS)
Höhen	H2 (2,3 m), H3 (2,6 m), H4 (2,8 m)
Längen	L3 (5,9 m), L4 (6,8 m), L5 (7,4 m)
Produktionsbeginn	September 2016
Produktionsort	Wrzesnia, Polen
Absatzziel	100.000 Einheiten pro Jahr

bination mit der bekannten Zwillingsbereifung auch in einer 5,5-Tonnen-Variante geplant.

Als großer Bruder soll der Crafter-Nachfolger dem T wohl kein Konkurrent mehr sein. Deshalb spart VWN die bislang kürzeste Längensvariante ein und verweist bei entsprechenden Anfragen auf den T6. So stehen drei Längen in den Startlöchern mit 5,9, 6,8 und 7,4 Metern. Kombiniert mit drei verfügbaren Höhen sowie den angedeuteten Antriebsvarianten spricht VWN von insgesamt 69 Karosserie- und Antriebsderivaten.

Ladung besser sichern

Mit Blick auf die anstehenden Einsätze geht der Crafter-Nachfolger unter anderem mit ab Werk verfügbarem Nebenantrieb am manuellen 6-Gang-Getriebe oder am 8-Gang-Automaten ins Rennen. Bei den Kastenwagen sollen Erweiterungen im Ladungs-sicherungskonzept für Vereinfachungen im Arbeitsalltag sorgen. Zudem sind die Frachtabteile von der Stange bereits für den Einbau der gängigen Werkstatt- und Schranklösungen mit entsprechenden Aufnahmen vorbereitet.

Die meiste Aufmerksamkeit beim zur IAA in den Markt startenden Crafter-Nachfolger dürften aber die Assistenzsysteme erzeugen. Neben Abstandsregeltempomat und Notbremsassistent verbaut VWN nach eigenen Angaben auch den im Sprinter erstmals präsentierten Seitenwindassistenten. Zudem soll es dank einer elektromechanischen Lenkung auch einen Spurhalte-

assistenten mit aktivem Lenkeingriff geben, der in dieser Fahrzeugklasse bislang nicht verfügbar war. Ein weiteres hilfreiches Detail ist der Ausparkassistent, der bei rückwärtigem Ausfahren aus einer Lücke den schlecht einsehbaren Bereich überwacht und nötigenfalls abbremst.

Im Interesse der Flottenkunden soll im neuen Crafter eine Telematik-Schnittstelle die Einbindung der Transporter in bestehende Flottenmanagementsysteme ermöglichen. „Die wichtigste Produktanforderung unserer Kunden ist die Wirtschaftlichkeit“, betonte Scholz im Rahmen der Präsentation. Dafür hat VWN einiges getan, erwartet aber auch viel. So sollen sich die Absatzzahlen mit dem neuen Modell von rund 50.000 Einheiten im Jahr verdoppeln. Damit würde der Crafter die Marktführerschaft des Sprinter im Segment ins Wanken bringen. Da darf man gespannt sein, denn nichts ist für die Ewigkeit.

Text: Markus Braun | Fotos: Knut Zimmer, VW Nutzfahrzeuge

Werden Sie Safety Champion – DEKRA Award 2016.

Sicher in die Zukunft starten. Mit Ihren exzellenten Ideen, Initiativen und Prozessen werden Unfälle verhindert und die Welt wird dadurch ein Stück sicherer. Der DEKRA Award 2016 prämiiert Spitzenleistungen in drei Kategorien: Sicherheit im Verkehr, Sicherheit bei der Arbeit und Sicherheit zu Hause. Bewerben Sie sich bis zum 16. September 2016. Informationen und Teilnahmeunterlagen finden Sie unter www.dekra-award.de

Medienkooperation:



So verstehen wir Wirtschaft.



Alles im grünen Bereich.

VIRTUELLE REALITÄT

Auf der Bauma in München gewährte VW Nutzfahrzeuge erste Einblicke in den Laderaum des neuen Crafter Kastenwagens, zumindest virtuell. Messebesucher konnten sich mittels Datenbrille im Innenraum des Frachtabteils umsehen und dabei beispielsweise neue Ladungssicherungskonzepte oder mögliche Innenausbauten entdecken.



Alternative zum Erstausrüster

Ersatzteile vom Hersteller sind oft teuer – Europart bietet Eigenmarke an und hält 6.500 Artikel vor



Die Ersatzteile der Hersteller (OEM) sind meist teuer. Deutschlandweit agieren daher eine Handvoll Anbieter, die sich auf preislich attraktive Ersatzteile für Nutzfahrzeuge spezialisiert haben. So auch Europart: Das Unternehmen aus Hagen hat mehr als 6.500 Ersatzteile der Eigenmarke im Sortiment. „Dabei konzentrieren wir uns vor allem auf technische Verschleißteile“, erklärt Sebastian Kamphaus, verantwortlich für das Produktsortiment der Eigenmarke Europart.

Klassische Produkte aus dem unabhängigen Ersatzteilmarkt sind etwa Bremsscheiben und -beläge, Luftfederbälge, Fahrwerksteile wie Blattfedern sowie Teile der Beleuchtung und Elektrik. „Wir orientieren uns am Bedarf des Kunden: Brems- und Achskomponenten werden am häufigsten benötigt, Motorteile eher seltener“, berichtet Kamphaus. Darüber hinaus prüft Europart, ob ein Ersatzteil für die zeitwertgerechte Reparatur des Nutzfahrzeugs geeignet ist, sowie die Nachfrage nach Alternativen zu Produkten der Erstausrüster.

Während andere Anbieter Teile in eigenen Entwicklungszentren nachkonstruieren, beschränkt sich Europart auf den Handel. „Wir entwickeln die Produkte der Eigenmarke Europart nicht selbst, sondern suchen weltweit nach geeigneten Produkten und

Lieferanten“, sagt Kamphaus und ergänzt: „Bis wir einen geeigneten Partner gefunden haben, kann es je nach Warengruppe bis zu einem Jahr dauern.“ International verfügt Europart über rund 15 wichtige Partner, mit denen das Unternehmen teilweise schon mehr als zehn Jahre zusammenarbeitet.

Für Qualität verantwortlich

Für die Auswahl, den Einkauf und die Qualitätssicherung der Europart-Ersatzteile ist in erster Linie die Abteilung International Sourcing verantwortlich. 17 Mitarbeiter sorgen dort dafür, dass die Ersatzteile den geforderten Kriterien entsprechen. „Einkauf und Qualitätsmanagement arbeiten ganz eng zusammen. Drei Ingenieure, sechs Techniker und fünf Auditoren nehmen jedes einzelne Ersatzteil unter die Lupe, bevor wir es ins Programm aufnehmen“, sagt Sebastian Kamphaus.

Jährlich wird das Europart-Sortiment um bis zu 500 Teile erweitert. Bis es so weit ist, muss sich jeder Lieferant einem Audit nach hohen Maßstäben der Automobilindustrie unterziehen. Jedes Produkt muss eine Musterprüfung bestehen und erst wenn Lieferant und Produkt zertifiziert sind, übernimmt Europart das Bauteil in sein Sortiment.

Wie nahezu alle Mitbewerber lässt auch Europart unter anderem in Asien fertigen. Alle Eigenmarken-Produkte erfüllen die für das jeweilige Produkt geltenden EU-Normen oder andere gesetzliche Vorgaben, etwa durch das Kraftfahrt-Bundesamt, das in Deutschland für die Zulassung von Bauteilen zuständig ist. Da nicht jedes einzelne der 6.500 Ersatzteile intern geprüft werden kann, arbeitet Europart bei der Qualitätsprüfung mit internationalen und unabhängigen Prüforganisationen sowie Materialprüfungsanstalten zusammen.

Dass die Produkte auch harten Anforderungen standhalten, davon zeugt der Einsatz von Europart-Teilen in der Truck-Race-Europameisterschaft. „Die Renn-Teams bestätigen uns dabei die hohe Zuverlässigkeit der Ersatzteile“, sagt Kamphaus. Und damit nicht nur die Trucks auf der Rennstrecke schnell sind, sondern auch die Ersatzteile schnell beim Kunden in der Werkstatt, versendet Europart allein aus dem Zentrallager in Werl täglich mehr als 800 Aufträge mit bis zu 14.000 Positionen an Destinationen in ganz Europa.

Text: Mathias Heerwagen |
Foto: Europart

DIE QUALITÄTSPRÜFUNG

- Europart unterzieht alle Vormaterialien einer umfassenden Wareneingangsprüfung.
- Vor dem Serienstart werden etwa die Beschichtungen von Metallteilen auf ihre Korrosionsbeständigkeit hin untersucht. Den Salz-Sprühtest muss das Metall mindestens 400 Stunden bestehen.
- Die Gummimischungen werden mit Materialzeugnissen angeliefert und zusätzlich durch externe Prüflabore getestet. Auch die Zug- und Reißfestigkeit des Gummis wird durch regelmäßige Tests sichergestellt.
- Im sogenannten Kennlinien-Test ermitteln die Tester den Raumbedarf der Luftfeder.
- Für den Lebensdauer-Test wird die Luftfeder mit fünf bar Luftdruck gefüllt und bei einer Frequenz von 3,3 Hertz mit einem Zyklusabstand von +/-50 Millimetern geprüft.
- Mindestens drei Millionen Zyklen muss der Federbalg ohne Schäden an der Außenstruktur oder den Montageteilen überstehen.
- Beim Berst-Test wird die Luftfeder mit Wasser gefüllt und unter Druck gesetzt – Vorgabe der Erstausrüster ist ein Druck von 20 bar.

Best Buddies gesucht

Gemeinsam mit Continental verlost ETM zwei Tickets fürs EM-Halbfinale

Ob auf der Couch oder beim Public Viewing – die Spiele unserer Fußballnationalmannschaft schaut man am liebsten gemeinsam mit Freunden. Mit guten Freunden. Zur UEFA EURO 2016™ startet der ETM Verlag, in dem trans aktuell erscheint, daher gemeinsam mit Continental die Aktion „Best Buddies“.

Continental lädt Sie und Ihren besten Freund beziehungsweise Ihre beste Freundin vom 6. bis 7. Juli 2016 zum Fußball-Europameisterschafts-Halbfinale im französischen Lyon ein. Wir verlosen zwei Tickets für das Halbfinalspiel der UEFA EURO 2016™ am 6. Juni 2016 inklusive Flug von Frankfurt am Main nach Lyon und zurück, einer Hotelüber-

nachtung und Transfer zu den Veranstaltungsorten. Der Wert des Gewinns liegt bei rund 3.300 Euro. Teilnahmeschluss ist Dienstag, 17. Mai 2016. Das Teilnahmeformular finden Sie online unter: eurotransport.de/bestbuddy

Text: Johannes Roller |
Foto: UEFA EURO 2016™ |
Montage: Monika Haug



Innovations.Vorsprung.

Sicher und präzise:
Original-Ersatzteile mit dem
Bestellsystem EPOS, fahrzeug-
genau 24h/online, bestellen.

www.cargobull-serviceportal.de

**SCHMITZ
CARGOBULL**
PARTS & SERVICES

Zuverlässig aus über 20 Jahren Erfahrung: Die aktuellen 58.000 Original-Ersatzteile liefern wir europaweit aus 29 Ersatzteil-Depots in 24 Std. und halten Sie damit mobil – **just more.**

EPOS-Hotline: +49 2558 81-2999



Unsere Mission: Gemeinsam
erfolgreich mit dem besten
Ersatzteilservice der Branche!



Lange Trailer auf dem Vormarsch

Nordrhein-Westfalen nimmt mit Einschränkungen am Feldversuch teil – auch Fliegl springt auf



MEHR IM NETZ



EINE AUSFÜHRLICHE
VARIANTE UNTER
www.eurotransport.de/et

Der Lang-Lkw kommt spät in Nordrhein-Westfalen, aber er kommt. Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) stellte zu Monatsbeginn in Düsseldorf einen verlängerten Sattelaufleger vor, den der Konsumgüterhersteller Henkel künftig im Kombinierten Verkehr (KV) zwischen NRW und Bayern einsetzen will. Henkel

ist somit das erste Unternehmen in NRW, das einen sogenannten Eurotrailer (ET) im KV einsetzt.

Der 14,90 Meter lange Kühlkoffer ist ein von Henkel-Gebietspediteur Greilmeier eigens für den Bahntransport entwickelter Prototyp. Das von Geschäftsführer Eberhard Greilmeier konzipierte Fahrzeug bietet vier zusätzliche Pa-

lettenstellplätze und fährt auf der Schiene zwischen den Terminals Köln-Eifeltor und München-Riem. Das Projekt könnte sich sowohl für Henkel als auch für Greilmeier lohnen. Der Henkel-Geschäftsbereich Wasch- und Reinigungsmittel hat im Jahr rund 25.000 Lkw im Einsatz. Mit einer Verlagerung auf die Schiene könnte Henkel mit dem ET rund

7.000 Lkw einsparen und die Spedition Greilmeier rund 20 Sattelaufleger ersetzen. „Der um 1,30 Meter verlängerte Sattelzug ist ein riesiger Fortschritt, wenn das Fahrzeug sein Potenzial im Kombinierten Verkehr ausspielt. Das entlastet Brücken und Autobahnen und hilft bei der Vermeidung von Staus“, beschreibt Groschek seine Sicht der Vorteile.

Für Lang-Lkw mit 25 Meter Länge gibt der Minister die Strecken im Land aber weiterhin nicht frei.

Dass NRW dagegen dem ET eine Freigabe erteilt, könnte dem vom Fahrzeugbauer Kögel vor mehr als zehn Jahren entwickelten Fahrzeugkonzept wieder neues Leben einhauchen. Dennoch steht der auf 17,80 Meter verlängerte Sattelzug derzeit im Schatten des Lang-Lkw: Rund 130 der 25,25-Meter-Züge sind für den bundesweiten Testlauf derzeit gemeldet, während es der ET bestenfalls auf ein Dutzend Einheiten bringt.

Einer dieser Auflieger ist seit Februar bei der niedersächsischen Spedition Grüßing im Einsatz (Foto rechts unten). Gebaut wurde das Fahrzeug vom Trailerhersteller Fliegl, der damit das Konzept des verlängerten Aufliegers ebenfalls aufgreift. Das Fahrzeug, das bei Fliegl unter dem Namen Road Runner Xtra-Long realisiert wird, verfügt laut Hersteller über eine Innenlänge von 14,90 Metern.

Der dreiachsige Gardinensattel wurde für Grüßing mit einem Trailer EBS der neuesten Generation sowie einer elektronisch gesteuerten Luftfederung (ECAS) ausgestattet. Die mit Kurvenerkennung arbeitende automatische Achslastkontrolle (AAC Premium) vermindert im Rangierbetrieb den Druck in den Luftbälgen der letzten Achse, was die Manövrierfähigkeit optimiert und die Bereifung der teillüfteten Achse schont. Ein Wabco Smart Board zeigt Fahrzeugdaten wie Achslast und Laufleistung sowie Diagnose-

und Servicemeldungen an. Eine Neuentwicklung des Herstellers ist das Hubdach, bei dem sich die Hubhöhe in Abstufungen von 50 Millimetern wählen lässt.

Bekommt der verlängerte Sattel durch die aktuellen Fahrzeuge für Grüßing und Greilmeyer also eine zweite Chance? Aus dem Bundesverkehrsministerium heißt es, dass der Lang-Lkw bei einer guten Beurteilung zu den Bedingungen des Feldversuchs in den Regelbetrieb gehen könnte. Diese Option gilt voraussichtlich aber nur für den Lang-Lkw mit 25,25 Metern.

Beim ET liegen die Dinge anders. Aus zuverlässiger Quelle heißt es gegenüber trans aktuell, dass sich der ET nicht auf der Basis des Feldversuchs in den Regelbetrieb nehmen lasse, da das Fahrzeug keine Standardkomponenten enthalte. Denkbar sei aber, den Fahrzeugtyp in einer befristeten Ausnahmeverordnung zu verankern. Gut möglich, dass NRW mit einem Votum für den ET das Zünglein an der Waage spielt, wenn im Bundesrat die Zulassung der Lang-Lkw auf der Agenda steht.

Text: Joachim Geiger
Fotos: Geiger, Fliegl



New York, New York

Connecting Continents – die besondere Leserreise von **KRONE** und **trans aktuell** nach New York vom 3. bis 7. November 2016



Diese Leserreise verbindet Kontinente und Logistik mit Sport:

Erleben Sie die Metropole New York und erhalten Sie exklusive Einblicke in die Transportbranche in den USA. Freuen Sie sich auf Besuche der Dachser-Niederlassung auf Long Island, eines Händlers des Truck-Herstellers Daimler und des Paketzentrums von UPS im Herzen von Manhattan.

Das besondere Highlight ist die Teilnahme am New York Marathon am 6. November.

Eine Stadtrundfahrt rundet diese exklusive Leserreise ab. Neben dem Flug mit Singapore Airlines sind im Reisepreis von 2.790 Euro enthalten: alle Transfers, Übernachtungen im Hotel Courtyard by Marriott New Jersey, das Rahmenprogramm und die Teilnahme am New York Marathon. 15 Leserinnen und Leser können an der Reise teilnehmen. Melden Sie sich schnell an! Bei mehr Interessenten entscheidet das Los.

• Infos und Bewerbung im ETM Verlag bei Josephine Ohl, Tel.: 07 11/7 84 98 15, Mail: josephine.ohl@etm-verlag.de.

Bei mehr als 15 Teilnehmern entscheidet das Los. Die Teilnehmer werden schriftlich per E-Mail informiert und der durchführenden Reiseagentur Grosse-Coosmann Sportreisen in Münster gemeldet. Bewerbungsschluss ist der 29. April 2016.

Schmitz Cargobull frischt Online-Portal auf

Schmitz Cargobull Parts & Services überarbeitet sein Online-Portal für Werkstattkunden. Laut Hersteller lassen sich durch den Relaunch bereits erstellte Angebote anzeigen, was die Eingabe einzelner Bestellpositionen komfortabler macht. Ergänzt wird das Angebot durch

Produktbilder, Materialinformationen und Artikelpreise. Auch fahrzeugtechnische Daten werden künftig als zusätzlicher Menüpunkt im Portal eingepflegt und stehen den Kunden online zur Verfügung.



Unsere Reisepartner:
Die Logistikdienstleister Dachser und UPS sowie die Nutzfahrzeughersteller Daimler und Krone gestalten das Fachprogramm.



DAIMLER



trans aktuell

Gipfeltreffen in Rotterdam

Mit einer Sternfahrt haben Politik und Industrie den Weg für das autonome Fahren geebnet



Triebstoffeffizienz, Verkehrssicherheit und eine optimale Ausnutzung der Verkehrsinfrastruktur – das sind die drei Ziele, die das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt mit der zu Monatsbeginn abgeschlossenen European Truck Platooning Challenge 2016 verfolgt. Die Sternfahrt quer durch Europa wurde durch den europäischen Automobilherstellerverband ACEA maßgeblich unterstützt. Mit dabei: die sechs Lkw-Hersteller DAF, Daimler

Trucks, Iveco, MAN, Scania und Volvo. Ihre Teams stellten unter Beweis, dass das Fahren im Verbund eines aerodynamischen Konvois, verbunden mit einer elektronischen Deichsel, heute keine Zukunftsmusik ist. Dabei legten die in sogenannten Platoons fahrenden Teams insgesamt mehrere Tausend Autobahnkilometer quer durch Europa zurück. Hierzu brachen DAF und Iveco von Belgien, MAN und Daimler Trucks vom jeweiligen deutschen Stamm-

werk sowie Volvo und Scania von den schwedischen Firmensitzen in Göteborg und Södertälje aus auf. Die Sternfahrt geht auf eine Idee der niederländischen EU-Präsidentschaft zurück, bis zum angestrebten Projektende 2025 im internationalen Straßengüterverkehr den Spritverbrauch und die CO₂-Emissionen zu reduzieren, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Dass hierfür eine Notwendigkeit besteht, belegt das Ministerium mit aktuellen Zahlen. Jährlich ereignen sich auf Europas Fernverkehrsstraßen demnach mehr als 30.000 Verkehrsunfälle, wobei rund 90 Prozent auf menschliches Versagen zurückzuführen seien. Zudem nehme der Warentransport auf der Straße in den kommenden fünf Jahren um rund 45 Prozent weiter zu. Das daraus resultierende erhöhte Verkehrsaufkommen führe unweigerlich zu Staus auf europäischen Autobahnen. Wären nur zehn Prozent der Fahrzeuge mit modernen Fahrerassistenzsystemen ausgestattet, ließe sich das Staurisiko um 30 Prozent reduzieren.

Bei der Ankunft der Platoons am APM Terminal des Frachthafens Maasvlakte II in Rotterdam zeigten sich die Vertreter aus Industrie und Politik mehr als zufrieden. „Die Ergebnisse dieses ersten Testlaufs seiner Art in Europa sind vielversprechend“, erklärte die niederländische Ministerin für Infrastruktur und Umwelt, Melanie Schultz van Haegen.

Effizienz und Prävention

Truck Platooning sollte für einen effizienten Gütertransport und trage präventiv in einem hohen Maße dazu bei, die Anzahl von Verkehrsunfällen künftig weiter zu reduzieren. Die Ergebnisse der European Truck Platooning Challenge 2016 hätten gezeigt, wie weit diese Technologie bereits ist. „Wir haben gezeigt, dass die Platooning-Technologie funktioniert und dass wir am Anfang einer neuen Ära der Mobilität stehen“, resümierte Schultz van Haegen.

Gleichzeitig habe die Sternfahrt aber auch gezeigt, dass Europa mit der Harmonisierung

gesetzlicher Rahmenbedingungen noch einen weiten Weg vor sich habe. Die Ergebnisse des Projekts bildeten auch die Grundlage bei einem informellen Treffen der europäischen Verkehrsminister in Amsterdam (siehe Seite 2).

Auch ACEA-Generalsekretär Erik Jonnaert befürwortet diesen Schritt. „Es gibt noch viele Hindernisse, die die Einführung der Platooning-Technologie behindern“, sagte Jonnaert bei der Begrüßungszeremonie in Rotterdam. Die Zusammenarbeit auf EU-Ebene sei unerlässlich, um einen politisch-rechtlichen Flickenteppich zu vermeiden.

„Vor diesem Hintergrund ist es gut, dass die Niederlande die Führung bei der Positionierung dieser Themen übernommen haben und das Platooning in den Fokus der europäischen Verkehrsagenda rücken“, betonte ACEA-Mann Jonnaert. Gleichzeitig habe die Veranstaltung die Führungsrolle der europäischen Automobilindustrie und die starke Wettbewerbsposition Europas auf einem globalen Markt bestätigt.

Text und Fotos: Knut Zimmer



„Wir stehen am Anfang einer neuen Ära“

MINISTERIN SCHULTZ VAN HAEGEN BEIM FINALE DER EUROPEAN TRUCK PLATOONING CHALLENGE



Empfang durch die Verkehrsministerin: Melanie Schultz van Haegen applaudiert den Werksfahrern der sechs Hersteller.

Freihändig unterwegs

Drei Mercedes-Benz Actros haben sich an der European Truck Platooning Challenge beteiligt

Daimler Trucks hat sich an der European Truck Platooning Challenge 2016 mit drei Actros-Sattelzügen beteiligt, die im Konvoi zwischen Stuttgart und Rotterdam rund 600 Autobahnkilometer zurücklegten. Auf dieser Strecke leistete sich das im Rahmen des Innovationsforums Campus Connectivity vorgestellte Steuerungssystem Highway Pilot Connect (HPC) keine Ausfälle. Das HPC basiert auf dem Assistenzsystem Highway Pilot, das mit entsprechender Sensorik ausgestattet für eine teilautonome Quer- und Längssteuerung des Fahrzeugs sorgt.

Verabschiedet durch Vorstand Dr. Wolfgang Bernhard ging es vom Mercedes-Museum aus durch den Stuttgarter Stadtverkehr auf die A 81 Richtung Heilbronn. Dort aktivierte der Mercedes-Werksfahrer das Steuerungssystem HPC über zwei blaue Tasten im Cockpit. Die linke aktiviert den Highway Pilot. Übernimmt das System die Kontrolle, wird durch Betätigen der rechten blauen Taste eine WLAN-Verbindung zum Vordermann her-



gestellt. Damit ist die elektronische Deichsel aktiviert. Zum Einsatz kommt dabei ein Funkprozessor mit einem dualen Multiband-HF-Sender. Dass die Datenübermittlung nicht nur auf dem Papier 0,1 Sekunden beträgt, zeigte sich kurz hinter Heilbronn. Dort drängte sich ein 7,5-Tonner zwischen die im Abstand von 15 Metern fahrenden Lkw. Die durch die Regel-

systeme ausgelöste Bremsung ist abrupt und erfolgt simultan zwischen dem zweiten und dritten Sattelzug. Die Verbindung zum Führungsfahrzeug bleibt dennoch bestehen, sodass beide Trucks wieder selbstständig aufschließen. Für einen Blick nach vorne sorgt dabei ein Tablet, das über WLAN mit der Frontkamera des ersten Lkw verbunden ist.

Der Fahrer bleibt in diesem Entwicklungsstadium in jedem Fall unersetzlich. In Baustellen und auf Brücken wird die digitale Koppelung des Platoons aktiv gelöst. Bei undeutlichen Fahrbahnmarkierungen verliert der Highway Pilot zudem den Bezugspunkt und fordert den Fahrer akustisch auf, das Steuer wieder zu übernehmen. Gleiches gilt für so man-

che Autobahnabfahrt zwischen Stuttgart und Rotterdam, da das System diese als rechte Fahrbahnbegrenzung erkennt. Nach Angaben von Daimler Trucks wird ein Eingreifen in dieser Form bei der zweiten Entwicklungsstufe des Highway Pilot Connect nicht mehr notwendig sein.

Text und Fotos Knut Zimmer



MEHR IM NETZ



THEMENSEITE ZUM PLATOONING: www.euro-transport.de/platooning

VERKAUFEN, KAUFEN, SUCHEN RUND UMS NUTZFAHRZEUG

trans aktuell

MARKT

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

ANNAHME FÜR GEWERBLICHE ANZEIGEN: TELEFON 07 11/7 84 98-94, FAX -29

LEASING/LKW-VERMIETUNG

BFS

Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

BFS mieten – Haken dran!

★ Über 70 Standorte mit MAN Kompetenz in Deutschland, der Schweiz und Kroatien

★ Auf Wunsch: 3 Stunden Mobilitätsgarantie

★ Spezial- und Standardfahrzeuge

★ Kurz- und Langzeitmiete

★ Fullservice ab einem Tag

★ Eigener 24h Pannen-Notruf

★ Vorzugsbehandlung in Werkstätten

★ Ein Ansprechpartner für Sie

Rent a MAN

Krone Tautliner mit Ladungssicherungszertifikat 650 € mtl. Miete ebenfalls verfügbar: Kühl-, Koffer-, Coil-, Plateau-Auflieger und Kipper

Tel. 05951 995994-0 mail: dokters@el-rosen.de

alle Preise unter: www.aufliieger-mieten.de

Rosen TRUCK + TRAILER GmbH, 49757 Werlte

KAUFEN MIETEN LEASEN

GTI Miet-Fahrzeug Center

Tiefkühlsattel

Mietrate monatlich ab 995,- Euro

Trailer sind unser Ding!

facebook

QR Code

Tel. 03 94 03/92 10 · Funk 01 71/7 70 44 72 · www.gti-trailer.de · info@gti-trailer.de

Wirtschaftliche Lösungen für: Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7 D-78224 Singen

Tel.: 07731/8711-0 Fax: 8711-11

Internet: www.altec.de

E-Mail: info@altec.de

VERLADETECHNIK

LEUCHTENDE ZEITEN

Verziere deine Trux Top-Bar mit einem LED-Leuchtbalken und Warnlichtern. Die Beleuchtung kann direkt ab Werk bestellt werden. Selbstverständlich können wir dir eine Vielzahl an Leuchten für deinen Lampenbügel anbieten! Was gefällt dir?

HERGESTELLT AUS ALUMINIUM ZUR GEWICHTSREDUKTION – EINZIGARTIGES DESIGN MIT AIRFLOW PROFIL – VORLACKIERT. DIREKT AB WERK

SO SIEHT'S AUS: STELLEN SIE SICH UNTER

WWW.TRUX.DE

AM KONFIGURATOR DIE PASSENDEN TEILE FÜR IHR FAHRZEUG ZUSAMMEN

Trux

Always in the frontline

JUMBO

distribution

MADE IN SWEDEN

30 Jahre

JUMBO-FISCHER GMBH & CO. KG

Betrieb Hamburg: Robert-Bosch-Str. 16, 21629 Neu Wulmstorf | Betrieb Bünde: Ernst-Reuter-Str. 60-64, 32257 Bünde

Tel. 040-700 170-20 | Fax 040-700 170 70 | verkauf@trux-styling.de | www.trux-styling.de

www.lastauto-omnibus.de

KOMBI MARKT

Diese Anzeige kostet im KOMBI MARKT verkaufte Auflage: 140.778 (NW 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

World Vision

Zukunft für Kinder!

GEMEINSAM STARK FÜR KINDER.

Den Kleinsten KRAFT zum Leben schenken.

Mehr dazu:

worldvision.de/starthelfer

ANZEIGENANNAHME

Telefon (07 11) 1 82-188

Mo.–Do. 8.00–18.00 Uhr

Fr. 8.00–16.00 Uhr

Fax (07 11) 1 82-17 83

(Zum Anzeigenschluss nur bis 16.00 Uhr)

Coupon senden an:

Motor Presse Stuttgart

GmbH & Co. KG

KombiMarkt 70162 Stuttgart

E-Mail: kombimarkt-ga@motorpresse.de

(Zum Anzeigenschluss nur bis 16.00 Uhr)

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

ANZEIGENVARIANTEN

Zu verkaufen: Diverse MAN Zubehör F90/ F 200 Lederausstattung, Türwindabweiser, Bullfänger, Tel. XX XX/X XX XX XX H

Die gleiche Anzeige mit Foto kostet nur € 30,- mehr

Zu verkaufen: Diverse MAN Zubehör F90/ F 200 Lederausstattung, Türwindabweiser, Bullfänger, Tel. XX XX/X XX XX XX H

KOMBIMARKT

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Bitte ankreuzen	Gewünschte Zeitschriftenbelegung	Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen:
☐ Kombination	FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus	privat je mm € 1,90 gewerblich je mm € + MwSt. 4,10
☐ Einzelbuchung	FERNFAHRER	1,90 2,30
☐ Einzelbuchung	trans aktuell	1,90 2,30
☐ Einzelbuchung	lastauto omnibus	1,90 2,30

Pro Zeile ca. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

1 Zeile = 3 mm · 2 Zeilen = 6 mm · 3 Zeilen = 8 mm · 4 Zeilen = 10 mm · 5 Zeilen = 12 mm · 6 Zeilen = 15 mm

3 mm	6 mm	8 mm	10 mm	12 mm	15 mm

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text

Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger

Verkäufe Omnibusse

Verkäufe Spezialfahrzeuge

Verkäufe Motoren

Verkäufe Maschinen/ Masch. Anlagen

Verkäufe Container

Verkäufe Ersatzteile/Zubehör

Kaufgesuche

Ladung und Transport

Leasing/Lkw-Vermietung

Geschäftl. Empfehlungen

mal unter der Rubrik

Geschäftsverbindung

Stellenangebote

Stellengesuche

Fahrschulen

Immobilien

Modellspielzeug

Grüße

Bekanntschäften

Verschiedenes

Gesuche

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

Privatanzeige

unter Chiffre (Chiffre-Gebühr 10,-)

gewerbliche Anzeige

mit Foto (Gebühr 30,-, gewerblich + MwSt.; Format = 1-spaltig)

Name/Firma

Vorname

Straße, Nr.

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

☐ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (Zahlung sofort nach Erhalt)

Unterschrift/Datum

KombiMarkt Juni

Text bis: 12. 05. 2016

Erstveröffentlichung:

Fr., 10. 06. trans aktuell 12

Fr., 24. 06. trans aktuell 13

Mo., 13. 06. lastauto omnibus 7

Mo., 06. 06. FERNFAHRER 7

Einzelbuchung:

Text bis:

Di., 26. 04. trans aktuell 10

Di., 10. 05. trans aktuell 11

Mi., 27. 04. lastauto omnibus 6

Do., 12. 05. FERNFAHRER 7

TRA 9/16

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER



HS Schoch®
LKW-Zubehör/Truckstyling

...über 5.000 Teile!!!

Cool forever ...



Kompressor-Kühlbox Engel RT-45
 Aufschnee: 8 kg / Kühlleistung: 1 x 500 + 200 cm
 Spannung: 12/24/30 Volt
 Gewicht: 40 kg
 Material: Stahlblech / Aluminiumblech
 Tür: Klapp / Schieber
 Kompressor: herstellergeneigt
 Nachschlüssel: 20
 45 Liter
 12/24/30 Volt
 40 kg
 20
 12/24/30 Volt
 40 kg

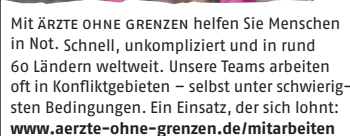
Aktion...€759,-

Kompressor-Kühlbox Engel MB-48 F-02
 Aufschnee: 8 kg / 1 x 500 cm
 48 Liter
 12/24/30 Volt
 40 kg
 20
 12/24/30 Volt
 40 kg

Aktion...€499,-

PIEPER...www.truckerdepot.de

Sandis: 14 - 18 - D-45904 Greddeberg
 Tel. 02043 6 98 271 Fax 02043 6 98 611



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

Spendenkonto 97097
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00

 **MÉDECINS SANS FRONTIÈRES**
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.

1104999

11104999

Lück
FAHRZEUGBAU



MMK www.kurierfahrten.eu
Frachtdienste GmbH
Kurier- & Transportlösungen
44319 Dortmund Airport - Cargo Center - Flughafenring 11 - Gebäude I

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

Suche oberirdische, doppelwandige Stahltanks ab 2000 l, Erdtanks ab 10000 l, Brückenkran ab 3 to., Spur ab 12 m. 0171/6725689, fritz_seitz@gmx.de H

Truckerw., 60 J., möchte gerne wieder lachen und glücklich sein, bitte melde dich, nur ernst gem. Zuschriften m. Foto unter: Chiffre EK09/1120389

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



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

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts



Telefon 07131/609944
Fax 07131/609960
Moltkestraße 40
74072 Heilbronn
anwalt@haus-des-rechts.de
www.haus-des-rechts.de

BAUMGARDT
Digitaldruck im Grossformat



Roll-Up Basic B6
Das Roll-Up Display ist ein ideales Promotion System für die mobile Verkaufsförderung, Veranstaltungen, Messen, Shop und Verkaufsräume. Überall wo Sie Ihr Unternehmen oder Ihr Produkt in den Vordergrund stellen möchten.

- Leichtes-stabiles Aluminiumgehäuse
- Standfüße für den nötigen Halt
- Banner austauschbar
- inklusive Transporttasche
- ca. 3,7 Kg

*** ab 50,- €**
*Bsp. Format 85x200cm

Die Planen eignen sich bestens für den Außenbereich als Ab-sperrungen, Fassadenwerbung, Spannbanner, Messewände, Konzerte, Veranstaltungen, Baustellen und an Gerüsten. Kreative Köpfe finden auch für den Indoor-Bereich viele An-wendungsmöglichkeiten.



- Massivholz Buche
- verzinkte Verbindungselemente
- Kunststoffüberziehungsband
- Stoffdruck kann gewechselt werden
- drei verschiedene Sitzpositionen einstellbar
- individuelles Design
- 355cm Carvinggewebe

57,- €
bei Versand zzgl. B. €



BAUMGARDT GMBH, Talackerstraße 23-27, 70437 Stuttgart
Tel.: +49 711 - 299 10 66, Fax: +49 711 - 226 86 34 
www.baumgardt.com, info@baumgardt.com

Imaging is everything

www.transaktuell.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

Fahrschule B. Mülln www.fahrschule-muelln.de

AB 18 JAHRE C1/C1E

MEHR ALS NUR EINE FAHRSCHULE!

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

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

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER JEDEN MONAT NEU!

TOP DRIVER

Das Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer

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

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

WABCO University

www.wabco-university.com

Weiterbildung und Urlaub **Fs**

monatl. Kompaktkurse in Olpe und Haiger
preiswert - erfahren - fair einfach gut...

www.Fahrerschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

www.lastauto-omnibus.de

STELLENANGEBOTE

GEIGER Stein- und Schotterwerke

Unsere Flotte sucht eine(n) neue(n) Fuhrparkleiter/-in

www.schotterwerk-h-geiger.de/karriere.htm

H. Geiger GmbH Stein- und Schotterwerke
Am Schotterwerk 1 • 85125 Kinding/Pfraundorf

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

www.lastauto-omnibus.de

DOC STOP

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

0 18 05 / 11 20 24*
*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

MOTOREN

Die Motorenklinik

Notruf 02206-95860

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

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

GESCHÄFTS-VERBINDUNGEN

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt **SUB-Unternehmer** mit 13,60 Tautliner 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

FIRMENGRÜNDUNG in GB & NL
mit Transportgenehmigung, Buchhaltung, Büroservice, Bankverbindung & Kreditkarte
Telefon: 0049 (0) 2407 90 8 50
Informationen: WWW.LCIG.EU

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

VERSCHIEDENES

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

Wir bieten an:
Spriegelbretter 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

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

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

bley OVERALLS
NOT NUR FÜR DIE PRAXIS
Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufening 17 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

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

www.transaktuell.de

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

€ 410,-

und hat das Format 2-spaltig · 50 mm

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