



Symposium zur Kontraktlogistik

Welche Potenziale gibt es in der Kontraktlogistik, was ist bei Werkverträgen und Zeitarbeit zu beachten? Antworten gibt ein trans aktuell-Symposium am 19. Juli bei Simon Hegele in Raunheim. www.etmevents.de/tasymposien2016

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

Große Mautpläne

Toll Collect erhält 540 Millionen Euro – Bund prüft Gebühren für leichte Lkw

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) treibt den Mautausbau weiter voran. Soeben hat er den Mautbetreiber Toll Collect in freihändiger Vergabe beauftragt, die technischen Vorbereitungen zur Einbeziehung aller Bundesstraßen in das Lkw-Mautsystem zu starten. Nach Informationen aus Dobrindts Ministerium beträgt das Auftragsvolumen 540 Millionen Euro. Ein entsprechendes Angebot hatte Toll Collect im April dieses Jahres vorgelegt.

Die Vergabe ohne Ausschreibung ist von der Vergabekammer des Bundes bestätigt worden, weil „aufgrund bestehender Ausschließlichkeitsrechte“ nur Toll Collect in der Lage sei, die technische Erweiterung des Mautsystems vorzunehmen. Das Bundesfinanzministerium und der Haushaltsausschuss des Bundestags haben dem Verfahren ebenfalls zugestimmt. Die Finanzierung der 540 Millionen erfolgt aus Mautentnahmen des Verkehrsetats.

Parallel dazu sucht der Bund einen Betreiber, der das Mautsystem ab 1. September 2018 weiterführt. Das Verfahren einer europaweiten Ausschreibung, das sogenannte Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb, soll im Oktober beginnen, wie

aus dem Verkehrsministerium zu hören ist. Zur detaillierten Vorstellung der bisherigen Planungen veranstaltet es am 26. Juli in Berlin eine Informationsveranstaltung.

Wer teilnehmen möchte, muss sich bis zum 19. Juli anmelden und „sein Interesse an dem Projekt kurz begründen“. Der Teilnahmebewerb soll noch Ende 2016 abgeschlossen werden. Anfang 2017 sollen ausgewählte Bewerber Erstangebote abgeben, damit der Zuschlag im ersten Quartal 2018 erfolgen kann.

Mautvertrag endet 2018

Der laufende Vertrag mit Toll Collect endet am 31. August 2018. Als Voraussetzung für einen Verkauf wird der Bund durch Ausüben der sogenannten Call Option die Gesellschaftsanteile an Toll Collect für eine „logische Sekunde“ an sich ziehen. Als Inhaber aller Rechte kann er dann den Betrieb des Mautsystems an den neuen Betreiber vergeben.

In Berlin wird erwartet, dass sich andere europäische Mautbetreiber, Technologiekonzerne in Verbindung mit Finanzinvestoren, aber auch die Toll-Collect-Eigner Telekom, Daimler und Cofiroute

an dem Verfahren beteiligen – die Letztgenannten „mit ziemlich guten Chancen“, heißt es. Ob in dem Zusammenhang dann auch das laufende Schiedsverfahren eine Rolle spielen wird, lässt das Ministerium offen.

Drittes aktuelles Mautthema ist das Vierte Änderungsgesetz zum Bundesfernstraßenmautgesetz, das – entsprechend dem Koalitionsvertrag – die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen regelt. Nach Verabschiedung durch das Bundeskabinett Anfang Mai liegt der Gesetzentwurf derzeit im Bundesrat.

Hier haben die Ausschüsse für Verkehr und Umwelt Änderungsanträge gestellt. So sollen zum einen Fernbusse in die Mautpflicht einbezogen werden, zum anderen soll die Bundesregierung prüfen, ob zur Vermeidung von Mautausweichverhalten, aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zur Vermeidung von Luftschadstoffemissionen nicht auch bestimmte nachgeordnete Landstraßen in die Mautpflicht einbezogen werden sollten.

Schließlich wird vorgeschlagen, die Mautpflicht schnell auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auszuweiten und auch die Lärmkosten bei der Festlegung der Mauthöhe zu berücksichtigen, „um einen

Anreiz für die Entwicklung, Beschaffung und Verwendung lärmärmerer Fahrzeuge zu schaffen“. Nach Behandlung durch den Bundesrat in der laufenden Woche wird der Gesetzentwurf dem Bundestag zugeleitet. Die erste Lesung ist für Ende September vorgesehen, die Verabschiedung soll noch 2016 erfolgen.

Text: Hans-Peter Colditz | Foto: Imago

DIE TARIFE

- **Einnahmen:** Der Bund will jährlich bis zu zwei Milliarden Euro an Mehreinnahmen durch die Mautausdehnung auf alle Bundesstraßen erzielen
- **Mautsätze:** Das Gewerbe befürchtet eine bis zu dreimal höhere Bundesstraßenmaut; das Ministerium strebt einheitliche Sätze an

Lang-Lkw: Minister Dobrindt strebt den Regelbetrieb an und macht sich für Fahrten ins Ausland stark.



Seite 4

Kooperation: IDS wächst mit Neu- und Privatkunden und baut die internationalen Aktivitäten aus.



Seite 10

Usancen: Es gelten nicht nur Gesetze, sondern auch Handelsbräuche. Darauf weist die AMÖ hin.

Seite 18

Automatisierung: Nach dem Erwerb von TRW erläutert der Zulieferer ZF seine weiteren Pläne.



Seite 20

Prämierungsfeier: Der ETM Verlag hat die besten Nutzfahrzeuge 2016 ausgezeichnet.

Seite 24 – 25

FINANZINVESTOR ÜBERNIMMT WABERER'S

Der Finanzinvestor Mid Europa Partners hat seine Anteile an Waberer's International von zuvor 56,8 Prozent auf jetzt 97,1 Prozent aufgestockt und damit die Kontrolle über das Unternehmen übernommen. Das Ganze bedarf allerdings noch der Zustimmung der ungarischen Wettbewerbsbehörde. Die Aktien stammen vom Firmengründer und bisherigen CEO György Wáberer, der sich nach 35 Jahren aus dem Geschäftsleben zurückzieht. Die Unternehmensleitung von Waberer's übernimmt der stellvertretende Geschäftsführer Ferenc Lajkó.

„Kein Kommentar“

MID EUROPA PARTNERS ZUR STRATEGIE

Mid Europa Partners war im Jahr 2011 bei Waberer's eingestiegen. Die Lkw-Flotte wurde daraufhin von rund 2.300 auf heute mehr als 3.400 aufgestockt, der Umsatz wuchs um fast 60 Prozent auf zuletzt 523 Millionen Euro. Des Weiteren wurden Niederlassungen in Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Polen

und Großbritannien eröffnet, aus einst 4.000 wurden 6.000 Mitarbeiter. „Wir freuen uns, unsere ausgezeichnete Partnerschaft mit Mid Europa fortzusetzen und die Internationalisierung des ungarischen Champions zu beschleunigen“, sagt der designierte Waberer's-Chef Lajkó. Ziel sei es, die Wachstumschancen im europäischen Verkehrsgewerbe zu nutzen. Wie die mittel- und langfristigen Pläne aussehen, wird allerdings nicht verraten. Dazu heißt es seitens Mid Europa Partners schlicht: „Kein Kommentar.“ cn



Foto: Karl-Heinz Augustin

Seit 25 Jahren gut im Tuning

Seit 25 Jahren sind die Truck-Styling-Experten bei HS-Schoch am Markt. Grund genug, das mit einer Lkw-Sonderedition zu feiern. Sie besteht aus den Flaggschiffen der sieben Lkw-Marken. Im Jubiläumsjahr hat die Firma erneut den Preis für die beste Marke im Bereich Tuning/Styling erhalten (Seiten 24/25).

Spektakel am Ring

Race Trucks lassen die Nürburg erzittern – Truck Grand Prix begeistert Fans und Fachbesucher



trans aktuell als Download

Ab sofort können Sie die neueste trans aktuell-Ausgabe auch digital lesen. Registrierte Nutzer des Portals eurotransport.de geben in den Einstellungen/„Meine Abos verwalten“ für die trans aktuell in das Feld Abonnement-Nr. den Code 55747 ein und bestätigen diesen Eintrag durch einen Klick auf „Abonnement speichern“. Unter dem Button „Aktuelles Heft“ auf der Webseite ist dann die neueste Ausgabe zu finden.

Der diesjährige Truck Grand Prix hat alles geboten, was das Mega-Event in der Eifel seit nunmehr 31 Jahren auszeichnet: waschechtes Eifelwetter, sechsstellige Besucherzahlen auf den Tribünen und beim Festival, das Who-is-Who der Nutzfahrzeugbranche und packende Rennen auf der verkürzten Grand-Prix-Strecke. Neben den Trailer-Herstellern Krone, Schmitz Cargobull, Kögel und Fliegl gaben sich auch die Lkw-Bauer Daimler, Scania, Iveco und MAN traditionell ein Stelldichein. Schließlich stellen diese vier – allen voran MAN – die Basis für das Gros der teils mehr als 1.100 PS starken Race Trucks auf der Strecke.

Während die vielen Aussteller der Industriemesse die Besucher mit Mitmachaktionen, Showtrucks und ihren ausgestellten Produkten lockten, drehte sich am Stand der trans aktuell-Schwesterzeitschrift FERNFAHRER alles um den Fahrer. In der Podiumsdiskussion stand das Thema Beleuchtung im Vordergrund. Gerade dieses bei Fahrern beliebte Thema sorgte in der Vergangenheit für

heftige Kontroversen. Ein allzu eigenmächtiger Kommissar hat eine regelrechte Jagd auf blinkende Zusatzbeleuchtung – auch auf Festivals, also abseits des Straßenverkehrs – veranstaltet. Die Prüforganisation Dekra, Standnachbar des ETM Verlags, öffnete die Pforten zu ihrem hochmodernen Fahrsimulator, der unter anderem in der Berufskraftfahrerqualifikation im Einsatz ist.

Neben dem Infield lockt das Trucker-Camp im während des Truck Grand Prix unbefahrenen Streckenabschnitt Müllenbachschleife. Auf der dortigen Open-Air-Bühne im Scheitelpunkt der Spitzkehre geben sich am Abend die Stars der Country-Szene von Meg Pfeiffer bis Tom Astor die Klinke in die Hand.

Der Namensgeber der Veranstaltung, das Truck Race, nahm indes den Löwenanteil des Programms auf der Rennstrecke ein. Vier Rennen zur Europameisterschaft samt Warm-Up, Qualifying und Training sowie zwei Rennen der britischen Meisterschaft (am Nürburgring als Mittelrhein Cup bekannt), so die spektakuläre Bilanz des Wochen-

endes. Gerade das letzte Rennen am Sonntag hatte es in sich. Bis kurz vor Schluss lieferte sich die Spitzengruppe mit dem Spediteur René Reinert (MAN), Adam Lacko (Buggyra) und Jochen Hahn (MAN) ein packendes Duell. Nach neun Runden musste Reinert seine Führung allerdings abgeben. In der Warsteiner-Kurve schiebt sich Lacko am Scheitelpunkt neben Reinert. Die beiden Trucks kollidieren. Reinert rutscht ins Kiesbett, schafft es aber wieder hinaus. Die Führung hat er danach allerdings an Lacko verloren. Der Lausitzer fällt zurück auf Platz fünf. Norbert Kiss (Mercedes-Benz) rutscht aufs Treppchen.

An der Spitze der Meisterschaftstabelle in der European Truck Racing Championship (ETRC) geht es auch nach dem Truck Grand Prix mehr als eng zu. Nur ein Zähler trennt den Tschechen Adam Lacko im Buggyra Freightliner vom dreifachen Europameister Jochen Hahn auf Rang zwei. Die Truck-Race-Welt trifft sich nach der Sommerpause wieder am 26.8. in Ungarn.

Text und Foto: Markus Bauer



KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



Ein Brexit kennt keine Gewinner

Manchmal braucht es erst ein Erdbeben, um die Leute aufzurütteln. Spät erst hat die Jugend in Großbritannien realisiert, was der Brexit für sie bedeutet. Doch nun, da ihr dämmert, dass der Weg in die politische und wirtschaftliche Isolation führen wird, steht sie auf. Es sind gute Signale, die von diesen Demos ausgehen. Vielleicht lässt sich der drohende Zerfall Europas ja doch noch aufhalten. Der europäische Binnenverkehr würde durch Wartezeiten und Grenzabfertigungen massiv gehemmt. Klar, dass die Logistikwirtschaft es richten und ihre Supply Chains neu ausrichten würde. Stabile Lieferketten wären aber wohl nur möglich, wenn wieder Läger und Warenbestände aufgebaut würden. Ob das sinnvoll ist? In jedem Fall wäre es auch ein vollständiger Exit aus der bisherigen bewährten Logistikpraxis.

Mehr zum Brexit
Seite 3

MEHR IM NETZ



RENNBERICHTE, BILDERGALERIEN UND WEITERE INFOS ZUM TRUCK GRAND PRIX GIBTS ES AUF eurotransport.de/tgp

IMPRESSUM

trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

Chefredaktion:
Matthias Rathmann (rat)

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

Ressortleitung Test und Technik: Markus Braun (mkb)

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

Weitere Mitarbeiter: Markus Bauer (mb), Nicole de Jong (njo), Herbert Schadewald (hs), Martin Schou (ms),

Frank Zeiten (fz)

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

Sekretariat: Uta Sichel

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

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

Geschäftsführer: Oliver Trost

Redaktioneller Gesamtleiter und Herausgeber:
Werner Bicker

Anschrift von Verlag und Redaktion:

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

E-Mail: transaktuell@etm-verlag.de

Internet: www.transaktuell.de

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

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

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

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

Herstellung: Thomas Eisele

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

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

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

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

Anzeigenpreisliste: Nr. 25, 2016, Gerichtsstand Stuttgart



Schock als Chance

Großbritannien wählt sich aus der EU – welche Konsequenzen die Branche erwartet



MEHR IM NETZ



WEITERE STIMMEN AUS DER PRAXIS UND MEHR INFORMATIONEN UNTER etm.de/brexit

Der Schock sitzt tief, und die Folgen des Ausstiegs von Großbritannien aus der Europäischen Union sind noch nicht abzusehen. Für die Transportbranche können damit Einbußen verbunden sein. Andererseits entstehen durch die kompliziertere Lage auch neue Geschäftsfelder für Logistiker. Aber bisher läuft weitgehend alles wie

gewohnt, „business as usual“ sozusagen. Ist der Austritt offiziell erklärt, können sich die EU und Großbritannien zwei Jahre Zeit nehmen, um die Bedingungen auszuhandeln. Die Branchenverbände plädieren dringend für ein Minimum an Regulierung.

Die britische Freight Transport Association (FTA) befürchtet, dass das Verlassen der Union

neue Kosten, Einschränkungen und Bürokratie mit sich bringt, die sich negativ auf die Lieferketten auswirken. So würden, wie zuletzt 1992, wieder Carnets benötigt, damit sich die Warenströme über internationale Grenzen bewegen können. Der Verband ruft die britische Regierung auf, Regelungen für den internationalen Güterverkehr vorrangig zu behandeln und zusätzliche Rechtsvorschriften so knapp wie möglich zu halten.

„Auch wenn wir politisch aus Europa aussteigen, bleibt es unser größter Exportmarkt und der Lieferant für einen großen Teil unserer Importe“, sagt FTA-Generaldirektor David Wells. Die Regierung müsse vermeiden, dass Großbritannien Regelungen nach dem Vorbild von Albanien und Serbien akzeptieren müsse. Die Konditionen für Norwegen und die Schweiz seien zwar besser, aber die Bedingungen seien auch hart und schlossen nicht zuletzt die Personenfreizügigkeit ein. Der ungebremste Zuzug von EU-Ausländern, insbesondere aus Polen, war maßgeblich für das Ergebnis des Referendums gewesen.

Auch der Spediteursverband British International Freight

Association (BIFA) will darüber wachen, dass Im- und Export nicht mit komplizierten Handelsverfahren überfrachtet werden. „Bis jetzt ist das Vereinigte Königreich immer noch ein Mitglied der EU, und es ist zu früh, Spekulationen über die zwei Jahre bis zum Ausstieg plus die dann folgenden Verhandlungen anzustellen“, betont Bifa-Chef Robert Keen. Man wolle den Unterhändlern klar machen, welche bedeutende Rolle der Transportsektor spiele.

Gesetze neu verhandeln

Nicolette van der Jagt, Generaldirektorin der europäischen Spediteursorganisation Clecat in Brüssel, bedauert, dass die EU künftig auf ein Land verzichten müsse, das eine treibende Kraft für den Binnenmarkt und den globalen Handel sei. Im Transport- und Logistiksektor gebe es sehr viel EU-Gesetzgebung, die nun ersetzt oder neu verhandelt werden müsse. Dazu gehörten Marktzugang, Sicherheit und Umweltschutz. Ebenso stünden neue Handelszölle und weitere Zollregelungen im Raum.

Es gelte, weitere Austritte zu vermeiden und den Binnenmarkt auch in einer verkleinerten Union zu erhalten, mahnt der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL). Keinesfalls dürfe der Austritt der Anfang eines Endes der EU sein. „Die international arbeitende deutsche Speditions- und Logistikbranche profitiert ebenso wie ihre Kunden vom freien Personen-, Kapital- und Warenverkehr in der EU, der zudem ein alternativloser Garant für Frieden und Wohlstand in Europa ist“, sagt DSLV-Präsident Mathias Krage.

Wirtschaftliche Nachteile könnten für alle Seiten eintreten, führt Krage aus. Der Handel mit Großbritannien werde aber auch nach einem Austritt aus dem europäischen Binnenmarkt nicht einfach abbrechen. Speditionen würden Lösungen zur Überwindung neuer administrativer Hürden entwickeln. Aussagen zu Preisgefüge und Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen seien derzeit noch nicht möglich. „Es wird sicher nicht einfacher, und höhere Logistikkosten sind nicht auszuschließen“, betont der DSLV-Präsident.

Die Transportbranche sei erst einmal nicht direkt vom Brexit betroffen, meint Dr. Adolf Zobel vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL): „Mit dem Ergebnis des Votums ändert sich an Verkehren und Warenströmen überhaupt nichts.“ Es gebe für den Austritt und die Vereinbarungen zur Festlegung der Austrittsbedingungen ja eine Übergangszeit. Über den Status des künftigen „Drittlands“ Großbritannien könne man jetzt nur spekulieren.

Der Schock des Brexits könne auch eine Chance für einen Neustart und für tief greifende Reformen zum Wohl der Bürger und der Wirtschaft bieten, gibt der Präsidiums vorsitzende des Deutschen Verkehrsforums, Ulrich Nußbaum, zu bedenken. „Mehr Transparenz und Regulierung mit Augenmaß sind das Gebot der Stunde, um die Wirtschaftsunion als Ganzes im globalen Wettbewerb zu stärken.“ Es sei jedenfalls klar, dass der Brexit gravierende Auswirkungen auf den gesamten Mobilitätssektor haben werde.

Text: Regina Weinrich |
Foto: Fotolia/oscity |
Montage: Jan Grobosch

FOLGEN DES BREXITS

Anteil der Firmen im verarbeitenden Gewerbe, die bei einem Brexit negative Auswirkungen für ihr Unternehmen befürchten

Elektroindustrie	52
Metallerzeugung	45
Chemische Industrie	39
Textilien, Bekleidung, Leder	21
Nahrungsmittel, Getränke, Tabak	28
Maschinenbau	43
Kraftwagen und Kraftwagenteile	49

Angaben in Prozent. Quelle: ifo Konjunkturtest Juni 2016

„Sorge um das Englandgeschäft“

Jens Pejril, Geschäftsführer von Fixemer Logistics, befürchtet kurzfristig sinkende Volumina



trans aktuell: Herr Pejril, wie wirkt sich der Brexit bei Fixemer aus?

Pejril: Bislang verzeichnen wir noch keinen Einbruch. Ich gehe aber kurzfristig von sinkenden Volumina aus. Ich mache mir Sorgen um das Englandgeschäft, das bei uns zehn Prozent vom Umsatz ausmacht. Wenn das Pfund dauerhaft fällt, muss ich nur die Produkte meiner Kunden ansehen, um zu wissen, dass wir betroffen sein werden. Wir fahren für große Lebensmittelhersteller, aber auch weiße Ware und Unterhaltungselektronik. Anschaffungen, die nicht unbedingt gebraucht werden, werden auf der Insel jetzt wohl erst einmal zurückgestellt.

Haben Sie eine Erklärung für die Entwicklung?

Die EU wird zu wenig wertgeschätzt. Die offenen Grenzen, der freie Warenverkehr – das ist schon selbstverständlich. Es konzentriert sich alles auf die Dinge, die nicht so toll laufen, die aber nun einmal mit so einem multinationalen System zusammenhängen. Dass hier Gesetzesvorhaben viel mehr Kompromisse benötigen und länger dauern, liegt doch in der Natur der Sache. Häufig schimpfen die nationalen Regierungen auf Brüssel, um ihre eigenen Defizite zu vertuschen. Alles, was gut ist, schreiben sie sich selbst auf die Fahnen, und alles was schlecht ist, hat die EU zu verantworten.

Könnte die Krise Ihrer Ansicht nach auch positive Nebeneffekte haben?

Spezialitäten werden künftig bei Großbritannienverkehren sicherlich gefragt sein, denn, wenn alles supereinfach ist, braucht man den Logistiker eigentlich nicht. Sollte sich die Geschäftsabwicklung verkomplizieren, stärkt das nur unsere Existenzberechtigung. Außerdem birgt jede Marktverwerfung auch ihre Chance. Nachdem im Russlandgeschäft bei uns ganze Produktströme abgerissen waren und es Margeneinbußen von bis zu 20 Prozent gab, haben wir uns intermodal nach Skandinavien orientiert. Wir reagieren auf die Märkte und versuchen, das zu kompensieren. Müde werden wir hier nicht.

Text: Regina Weinrich |
Foto: Fixemer Logistics

ZUR PERSON

- Jens Pejril ist Geschäftsführer von Fixemer Logistics aus Perl
- Bevor er 2006 in die Rechtsabteilung bei Fixemer einstieg, war Pejril (49) als Rechtsanwalt im Saarland tätig

„Lang-Lkw in den Regelbetrieb“

Wie geht es weiter bei Feldversuch und Platooning? Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt im Interview



ZUR PERSON

- Alexander Dobrindt (46) ist seit 17. Dezember 2013 Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Zuvor war er seit 2009 Generalsekretär der CSU
- 1990 trat der Bayer in die CSU ein, seit 2002 ist er für sie im Bundestag
- Nach dem Abitur studierte Dobrindt Soziologie in München und war von 1996 bis 2005 als Geschäftsführer und stiller Gesellschafter tätig

trans aktuell: Herr Minister, Sie haben angekündigt, den Feldversuch mit Lang-Lkw im Regelbetrieb fortführen zu wollen. Was heißt das konkret?

Dobrindt: Der 2012 angelaufene Feldversuch entwickelt sich äußerst positiv. Aktuell beteiligen sich 59 Unternehmen mit 149 Lang-Lkw an unserem Versuch. Wir werden noch in diesem Jahr unseren Abschlussbericht vorlegen. Ich rechne weiter mit sehr positiven Ergebnissen und habe dem Gewerbe die Zusage gegeben, dass wir in diesem Fall mit dem Lang-Lkw in den Regelbetrieb gehen. Regelbetrieb bedeutet, dass auf Basis des Positivnetzes weitergefahren wird.

Regelbetrieb heißt, dass es beim Einsatz von Lang-Lkw auch keine zeitliche Befristung mehr geben wird?

Ja. Wir wollen, dass das Gewerbe langfristige Sicherheit bei den Investitionen hat. Unser Positivnetz kann sich sehen las-

sen: Es umfasst bereits etwa die Hälfte unseres Autobahnnetzes. Und ich hoffe, dass wir in Zukunft noch weitere Strecken dazu bekommen.

Der Verband der Automobilindustrie macht sich dafür stark, dass Lang-Lkw auch grenzüberschreitend rollen können – zum Beispiel zwischen Niedersachsen und den Niederlanden. Wird sich Ihr Haus ebenfalls dafür einsetzen?

Ja, denn die EU-Richtlinie setzt nur in Bezug auf den Transit Grenzen. Bilateral prüfen wir bereits Möglichkeiten für einen grenzüberschreitenden Einsatz.

Ein weiteres innovatives Projekt ist das Kolonnenfahren von Lkw. Vor wenigen Wochen haben unterschiedliche Hersteller im Rahmen einer Sternfahrt bewiesen, dass Platooning technisch im Realbetrieb möglich ist. Welche Chancen sehen Sie für das Projekt Platooning?

Platooning ist ein gutes Beispiel für das Kombinationspotenzial aus Automatisierung und Vernetzung. Das Zusammenspiel von Fahrzeug zu Fahrzeugkommunikation mit innovativen Funktionen wie der automatischen Abstandsregelung wird die Verkehrssicherheit erhöhen, den Verkehrsfluss deutlich verbessern und gleichzeitig die Kapazitäten steigern. Fahrer und Umwelt werden entlastet. Unser Ziel ist, dass wir die Rahmenbedingungen schaffen, dass solche vernetzten Systeme auf der Straße möglich werden.

Sie wollen beim nächsten G7-Treffen entsprechende Impulse geben. Was hat die Arbeitsgruppe innerhalb Ihres Hauses an Empfehlungen erarbeitet?

Wir haben vor einem Jahr mit den Verkehrsministern der G7-Länder eine Arbeitsgruppe zum Thema automatisiertes und autonomes Fahren ins Leben gerufen. Ziel ist es, weltweit Standards für das Fahren der Zukunft zu setzen.

Dazu gehört, dass wir die Rahmenbedingungen anpassen, die einen Computer als Fahrzeugführer möglich machen. Das Wiener Abkommen haben wir schon geändert, es gibt aber sehr viele weiterführende Regelungen, die es anzupassen gilt. Wir sind gerade dabei, die letzten Details abzustimmen, die wir beim nächsten G7-Treffen vorlegen wollen.

Sprechen Sie gezielt auch den Güterverkehr an, wenn Sie Ihre nächsten Schritte auf dem digitalen Testfeld, der A9, planen?

Auch der Güterverkehr ist in der Lage, das digitale Testfeld Autobahn für sich zu nutzen, um Tests und Erprobungen durchzuführen. Vor der Platooning-Pioniersternfahrt im April hat MAN übrigens seine digital gekoppelten Lkw auf unserem Testfeld erprobt – und hier seine Innovationen vom Labor auf die Straße gebracht.

Text: Matthias Rathmann | Foto: BMVI/Kevin Butzke

Weltmeisterliche Freude

Weltbank zeichnet Logistikstandort Deutschland aus – 6. Güterverkehrskonferenz des Verkehrsministeriums

Weltmeister dürfen ihrer Freude durchaus Ausdruck verleihen. Als die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär bei der 6. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik in Neuss vorige Woche von der erfolgreichen Verteidigung des

Logistikweltmeistertitels berichtete, brandete unter den rund 250 Teilnehmern Applaus auf.

Das Publikum wollte jedoch gebeten werden, denn zunächst erbetete Bär nur zögerlichen Beifall für die noch frische Nachricht. Die Logistikkordinatorin der Bundesregierung machte deutlich, dass

sie sich etwas mehr Begeisterung über die erneute Auszeichnung des Logistikstandorts Deutschland durch die Weltbank gewünscht hätte – und bekam dann doch noch lautstarken Applaus.

Den ersten Platz erzielte Deutschland aufgrund der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur

und der gut ausgebildeten Fachkräfte. Bär gab jedoch zu verstehen, dass es auch darauf ankommt, den Titel zu verteidigen. Er sei der Republik ja auch nicht in den Schoß gefallen. Das Ranking basiert auf einer Befragung von 1.200 Logistikdienstleistern aus 160 Ländern und setzt sich aus unterschiedlichen Kategorien zusammen. Einen der Gründe für die Titelverteidigung sehen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Staatssekretärin Bär (beide CSU) im hohen Investitionsniveau. Sie machen das auch am neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Insgesamt umfasst das im März vorgestellte Werk rund 1.000 Einzelmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 264,5 Milliarden Euro.

Dobrindt bekräftigt, dass es beim BVWP rasch an die Umsetzung gehen soll. Er werde ihn Ende des Monats ins Kabinett einbringen, kündigt der Minister an: „Anschließend wollen wir die Ausbaugesetze für Straße, Wasserstraße und Schiene verabschieden, sodass wir 2017 starten können.“ Die Länder seien dabei, die

Planung der einzelnen Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Die Priorität liegt auf Erhaltungsmaßnahmen, für die knapp 70 Prozent der Mittel vorgesehen sind. Knapp 50 Prozent fließen in die Straße, 41 Prozent in die Schiene und 9 Prozent in die Wasserstraße.

Die Projekte finden offenbar die Zustimmung der Bevölkerung, was Dobrindt sehr positiv wertet. Er weist auf eine Umfrage des Onlineportals des Magazins „Spiegel“ hin, wonach es für jedes einzelne Projekt Zustimmung gab. Rund 50.000 Personen hätten sich an der Umfrage beteiligt, sagt Dobrindt.

Sein Ministerium lässt die Bevölkerung ebenfalls ihr Votum über die Projekte abgeben. Anders als bei „Spiegel Online“ müssen die Teilnehmer jedoch auch erklären, warum sie eine Baumaßnahme befürworten oder ablehnen. Rund 40.000 Menschen hätten sich daran beteiligt, die Hälfte per Brief, erklärt der Minister: „Und es deutet sich eine sehr große Zustimmung zu den Projekten an.“

Text: Matthias Rathmann | Fotos: BMVI/Kevin Butzke



„Es kommt darauf an, den Titel zu verteidigen“

LOGISTIKKOORDINATORIN DOROTHEE BÄR ZUR AUSZEICHNUNG DURCH DIE WELTBANK

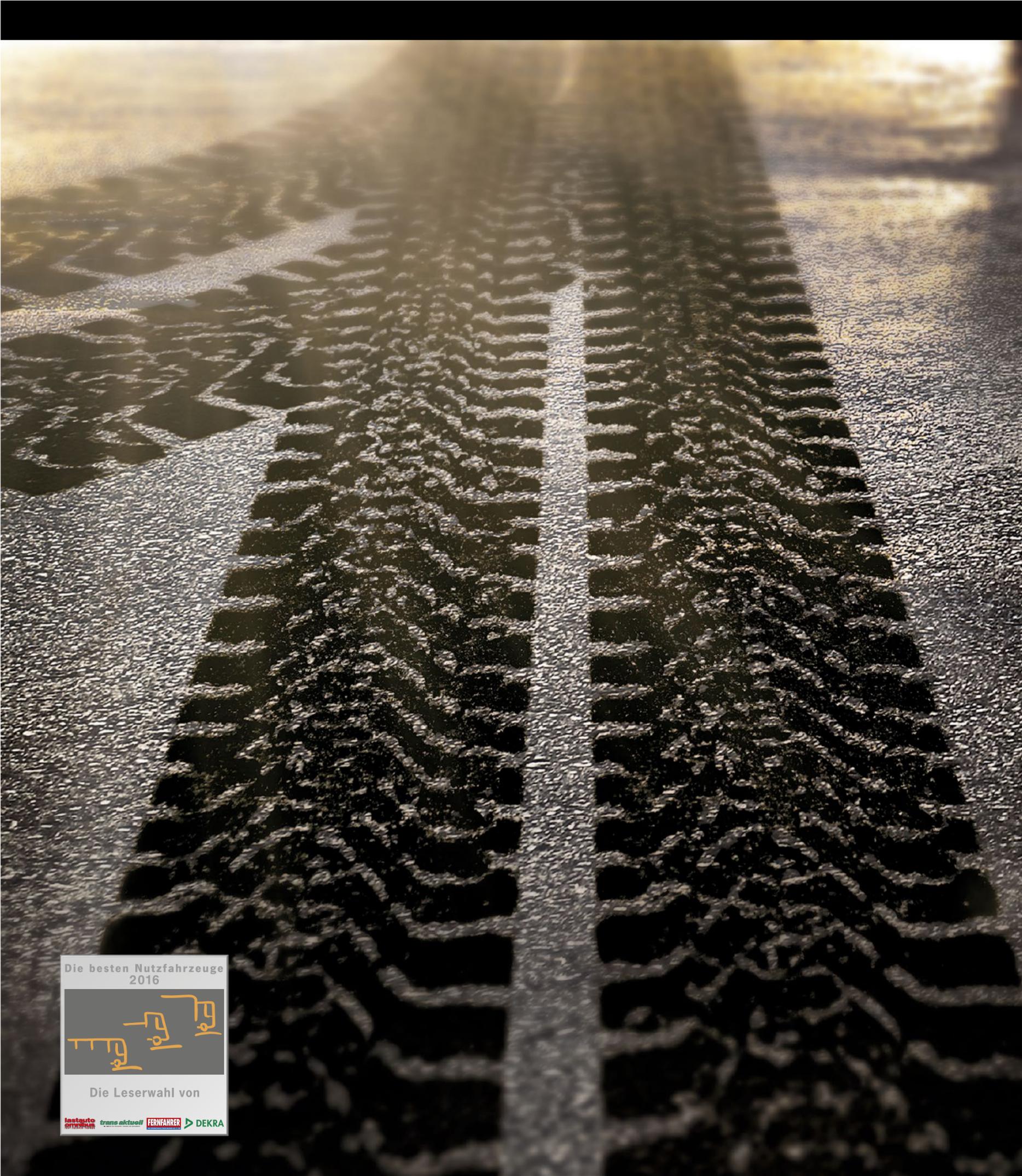
GUTE GRÜNE ANSÄTZE

Wie kann die Logistik den steigenden Anforderungen beim Umwelt- und Klimaschutz gerecht werden? Darüber tauschten sich in einem Diskussionsforum knapp 40 Praktiker und Verbandsvertreter bei der 6. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik des



Im Dialog (v. l.): Thomas Klann und Prof. Tobias Bernecker mit Moderator Matthias Rathmann.

Bundesverkehrsministeriums aus. Prof. Dr. Tobias Bernecker, Dekan des Studiengangs Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik an der Hochschule Heilbronn, und Thomas Klann, Leiter des Arbeitskreises Logistik der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung Rhein-Kreis Neuss, gaben der von Matthias Rathmann, Chefredakteur von trans aktuell, moderierten Runde einige Impulse. Ob das elektrisch betriebene Lastenrad, der Lang-Lkw oder Platooning – gute Ansätze gibt es genug. Oft scheitert die Umsetzung aber daran, dass der Verlagerer sich nicht an den Risiken oder Investitionen beteiligen will.



Mercedes-Benz auf Erfolgsspur. Danke für siebenmal Platz 1.

Sie, die Leser von lastauto omnibus, Fernfahrer und trans aktuell haben die besten Nutzfahrzeuge 2016 gewählt. Für Sie rangieren der Actros, der Arocs, der Antos, der Atego, der Sprinter, der Tourismo und der Citaro in ihren Klassen jeweils auf Platz 1. Danke!

Mercedes-Benz



Französische Formulare

Im Nachbarland gilt seit 1. Juli der Mindestlohn – Arbeitsvertrag muss immer mit an Bord sein

Mindestlohn



Zehn Euro für einen hoch qualifizierten Lkw-Fahrer – der Mindestlohn in Frankreich ist Realität. Immerhin einen Tag vor dem Einführungstermin am 1. Juli hat das zuständige Pariser Umweltministerium endlich die genauen Bedingungen in acht Sprachen ins Internet gestellt. Deutsch ist auch dabei: „Präsentation der neuen Formalitäten für die Entsendung bestimmter Arbeitnehmer in der Transportwirtschaft“, heißt das Dokument.

„In der Praxis gelten die Regeln für internationale Transporte nach oder aus Frankreich sowie Kabotagevorgänge in Frankreich, die mit einem vorübergehend nach Frankreich geschickten Ar-

beitnehmer durchgeführt werden, der in einem Arbeitsverhältnis zum entsendenden Unternehmen steht“, heißt es dort zur Klärung. Und weiter: „Die Kriterien für die Anwendung des Entsenderechts und unterliegen den spezifischen Meldepflichten für die Entsendung im Landverkehr.“

Ziel sei eine Präzisierung der Regelungen sowie ein leichter Zugang der mobilen Arbeitnehmer zu Informationen über ihre Rechte. Der dritte Punkt darf als der wichtigste gelten. Man erhofft sich nämlich, dass „betrügerische Entsendungen“ jetzt besser bekämpft werden können, denn sie benachteiligten Unternehmen, die rechtmäßig arbeiteten ebenso wie die entsandten Arbeitnehmer. Die Vorschriften gelten ohne Einschränkungen seit Monatsbeginn, die Kontrolleure sollen sich zunächst aber zurückhalten und berücksichtigen, dass sie neu sind.

Für Selbstständige ändert sich nichts, aber die Regelungen gelten jetzt auch für Fahrer von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen bei internationalen Transporten nach oder aus Frankreich sowie für Kabotagefahrten. Der einfache Transit erfülle nicht die Kriterien für die Anwendung des Entsenderechts und unterliegt deshalb keiner Meldepflicht, so das Dokument.

Entsendebestätigung und Arbeitsvertrag sind bei Aufträgen in Frankreich künftig unerlässlich,

andernfalls kann es teuer werden. Jeder Fahrer muss vor Beginn seiner ersten Tätigkeit vom Arbeitgeber eine Entsendebestätigung bekommen, die dann sechs Monate gilt und mehrere Entsendungen abdecken kann. Hierfür gibt es drei unterschiedliche Formulare, je nachdem, ob es sich um eine grenzüberschreitende Beförderung, eine Entsendung innerhalb eines Unternehmens oder die Bereitstellung durch eine Zeitarbeitsfirma handelt.

Arbeitsvertrag vorweisen

Ein Zeitplan für geplante Entsendungen wird nicht verlangt. Ein Exemplar der Bestätigung muss der Fahrer an Bord mit sich führen, das zweite wird vom Vertreter des Arbeitgebers oder vom Unternehmen, auch in digitaler Form, aufbewahrt. Die frühere Regelung, nach der Arbeitnehmer bei Kabotagetätigkeiten in einem Zeitraum von weniger als acht Tagen von der Entsendeerklärung befreit waren, ist mit Einführung der Entsendebestätigung ab 1. Juli abgeschafft.

Der Arbeitsvertrag, den der Fahrer bei Kontrollen präsentieren muss, muss nicht auf Französisch übersetzt sein – außer, er ist für eine Zeitarbeitsfirma unterwegs oder wird innerhalb einer Unter-

nehmensgruppe entsandt. Dann muss er übersetzte Kopien der Verträge und der Überlassungsvereinbarung vorlegen. Treffen die Kontrolleure den Fahrer ohne Arbeitsvertrag an, wird eine Strafe von bis zu 450 Euro fällig, fehlt die Entsendebestätigung, kann das bis zu 750 Euro kosten.

Der Vertreter des Arbeitgebers, der bei Entsendungen nach Frankreich dort ernannt werden muss, soll als Verbindungsstelle zu den Kontrolleuren dienen. Dabei kann es sich um jede natürliche oder juristische Person handeln, die dann die entsprechenden Unterlagen – unter anderem über den tatsächlich ausgezahlten Lohn – bis zu eineinhalb Jahre nach Abschluss der Entsendung unverzüglich beithalten muss.

Bei der Berechnung des Mindestlohns wird Folgendes berücksichtigt: der Mindestlohn je Stunde, Zuschläge für Überstunden sowie festgelegte Lohnzuschläge, eventuelle auch Überstundenzuschläge, Entschädigungen wie Auslandszulagen oder Sachleistungen. Nicht einbezogen werden Reise-, Unterkunfts- oder Verpflegungskosten einschließlich pauschal abgegoltener Beträge.

Der französische Mindestlohn war genauso wie der deutsche von Transportverbänden heftig kritisiert worden. Vor kurzem hatte die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Frankreich eingeleitet und Deutschland, gegen das bereits seit über einem Jahr ein solches Verfahren läuft, zu einer weiteren Stellungnahme aufgefordert.

Kritik kommt etwa vom Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLV). Dessen Hauptgeschäftsführer Frank Huster kritisierte erneut, dass grenzüberschreitende Güterverkehre im europäischen Binnenmarkt zunehmend behindert anstatt weiter vereinfacht würden: „Neue Verwaltungshürden schotten immer mehr nationale Märkte ab.“ Mit dem Mindestlohn in Frankreich wachse der Mindestlohn-Flickenteppich weiter. „Brüssel muss zügig Klarheit schaffen“, forderte Huster.

Text: Regina Weinrich | Fotos: Mathias Rathmann | Montage: Florence Frieser



„Neue Hürden schotten immer mehr nationale Märkte ab“

DSLVA-HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER FRANK HUSTER

FRANKREICHS MINDESTLOHN für Lkw- und Transporter-Fahrer je Stunde

bis 3,5 t*	9,68 €
bis 11 t*	9,68 €
bis 19 t*	9,71 €
über 19 t*	9,73 €
hochqualifizierte Lkw-Fahrer	10 €

*zulässiges Gesamtgewicht

Quelle: Französisches Umweltministerium 2016

MEHR IM NETZ



WEITERE INFOS UNTER etm.de/france

„Zukunft Bahn“ kommt

Aufsichtsrat verabschiedet Effizienzprogramm – weniger Lokführerwechsel, mehr Qualität

200

GÜTERVERKEHRSTELLEN STEHEN MIT DEM NEUEN KONZEPT ZUR DISPOSITION

Die Güterbahn DB Cargo will künftig zwischen stabilen Regelverkehren und volatilen Verkehrsaufkommen unterscheiden. Die wiederkehrenden, planbaren Transporte sollen demnach künftig Vorfahrt vor kurzfristigen, ungeplanten haben. Das ist eine der Maßnahmen des umstrittenen Effizienzprogramms „Zukunft Bahn“.

Für die festen Linien sollen jederzeit Lokomotiven, Lokführer und Waggons bereit stehen. Bei den kurzfristigen Anfragen werde dagegen erst geprüft, ob das entsprechende Personal und Equipment verfügbar ist, erläuterte Andreas Busemann, Vorstand für Vertrieb und Marketing bei DB Cargo, bei der Mitgliederversammlung von Kombiverkehr in Frankfurt (siehe dazu Seite 14). Die Verkehre für Kombiverkehr würden in die erste Kategorie



fallen, hätten also Priorität, versicherte er.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn (DB) hat am 8. Juni grünes Licht für die Umsetzung des Programms gegeben. Noch muss die Arbeitnehmerseite den einzelnen Punkten aber zustimmen, wie Bu-

semann erläuterte. Die Umsetzung des mit den Beratern von McKinsey entwickelten Programms bedeute den größten Umbau der DB seit der Bahnreform 1994. Das Programm ziehe sich durch alle Geschäftsfelder und habe vor allem Deutschland im Fokus.

Übergeordnetes Ziel von „Zukunft Bahn“ sei es, einmal die Kundenzufriedenheit, sprich: die Qualität, zu erhöhen. Zum anderen gehe es darum, die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit von DB Cargo zu steigern. Die Güterbahn ist in den roten Zahlen und hat in den vergangenen Jahren ein erhebliches Transportaufkommen verloren.

Gewerkschaft stimmt ab

Auf großen Widerstand der Gewerkschaften waren die Pläne gestoßen, die Bedienung von rund 200 Güterverkehrsstellen einzustellen. Damit wolle DB Cargo vor allem die Komplexität erhöhen – aber auch seine Wirtschaftlichkeit, sagte Busemann. „Dort finden nur 0,4 Prozent unserer Verkehre statt.“

Einen wichtigen Hebel zur Steigerung der Profitabilität sieht der DB-Vorstand auch im Einsatz der Lokführer. „Wir wollen, dass sie fahren und nicht warten“, verdeutlichte Busemann. Dazu gehöre, dass die Zahl der Lokführerwechsel so weit wie möglich reduziert werde. Insgesamt sind es 30 Einzelmaßnahmen, die die Bahn identifiziert habe, um Produktivitätssteigerungen zu erzielen.

Dazu gehört ferner eine durchgehende Verantwortung für einen Zug. „Es gibt künftig drei Produktionskorridore“, erklärte das DB Cargo-Vorstandsmitglied. „Dort wird klar geregelt, wer für welchen Zug verantwortlich ist.“ Aktuell gebe es zu viele Schnittstellen – sowohl in der Planung als auch in der Durchführung.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Ilona Jüngst

Schweden unter Strom

Siemens elektrifiziert weltweit erste Autobahn – Lkw mit Oberleitungstechnik von Scania

Zahlen und Fakten zum E-Highway in Schweden

2030

das Jahr, ab dem Schweden einen von fossilen Brennstoffen unabhängigen Transportsektor haben soll. Um realistische Lösungen für einen nachhaltigen Güterverkehr auf der Straße zu finden, finanzierte die schwedische Regierung das Projekt.

2 Jahre

der Zeitraum, in dem Siemens in Kooperation mit Lkw-Hersteller Scania Lkw mit einem Oberleitungssystem testet.

2 km

der Autobahn E16 nördlich von Stockholm wurde mit der eHighway-Infrastruktur ausgestattet, ohne von den bestehenden Gesetzen und Vorschriften abzuweichen.

75.000€

Kraftstoffeinsparungen erreicht ein schwedischer 60-Tonnen Truck auf einer eHighway-Strecke von 200.000 km (Preise von 2014).

75%

beträgt der Anteil, um den die Kraftstoffkosten durch Einbindung von elektrifiziertem Güterverkehr gesenkt werden können (Quelle: Grontmij 2010).

Ein Trolleybus hat bestimmt jeder schon einmal gesehen – obgleich nicht mehr viele Kommunen solche Oberleitungsfahrzeuge einsetzen. Einem Lkw mit Stromabnehmer dagegen dürften erst die wenigsten begegnen sein. In Deutschland sind sie nur auf einem Testgelände des Technologiekonzerns Siemens in Groß Döln nördlich von Berlin unterwegs. Doch ab sofort sind Begegnungen mit Oberleitungs-Lkw auch im Realbetrieb auf regulären Straßen möglich – wenn auch nicht in Deutschland, sondern in Schweden.

Ende Juni hat die Region Gävleborg im Abschnitt zwischen Kungsgården und Sandviken den weltweit ersten elektrifizierten öffentlichen Autobahnabschnitt für den Betrieb mit Trolley-Lkw freigegeben. Auf der E 16 nördlich von Stockholm werden Siemens und der Fahrzeughersteller Scania in den nächsten zwei Jahren den Betrieb solcher Fahrzeuge in der Praxis erproben. Zum Einsatz kommen Sattelzüge mit Diesel-Hybrid-Technologie, die beide Industrieunternehmen zusammen umgerüstet und mit Stromabnehmern hinter der Fahrerkabine ausgestattet haben. Durch die Kontakte zur Oberleitung ist elektrisches Fahren auf dem zwei Kilometer langen Autobahnabschnitt und bis zu drei Kilometer darüber hinaus möglich.

Meilenstein für Scania

Scantias Forschungs- und Entwicklungschef Claes Erixon spricht von einem wichtigen Meilenstein und einer Reise hin zum fossilfreien Transport. „Scania ist überzeugt vom Erfolg dieses Projekts und fühlt sich nachhaltigen Transportlösungen verpflichtet“, sagt er. Das Schöne an dem Projekt sei, dass die Fahrzeuge dank ihres Hybridantriebs sowohl elektrisch als auch konventionell mit Diesel beziehungsweise Biosprit betrieben werden könnten. Um

emissionsfrei zu verkehren, fahren die Lkw ihre Stromabnehmer zur Oberleitung aus. Bis Tempo 90 ist das möglich. Verlassen die Fahrzeuge den elektrifizierten Abschnitt oder wollen sie langsamere Lkw überholen, klappen sie die Stromabnehmer wieder ein.

„Der E-Highway ist im Vergleich zu Verbrennungsmotoren doppelt so effizient“, lobt Roland Edel, Chefentwickler in der Siemens-Sparte Mobility. Die Stromversorgung per Oberleitung bedeute nicht nur eine Halbierung des Energieverbrauchs, sondern auch eine Verringerung der lokalen Luftverschmutzung, sagt er. Diese Punkte sind den Behörden in Schweden besonders wichtig, denn die dortige Regierung hat sich vorgenommen, den Transportsektor bis 2030 komplett unabhängig von fossilen Energieträgern zu machen.

Entsprechend groß sind die Erwartungen, „Ich bin unglaublich stolz auf unser Projekt“, sagt die für die regionalen Behörden verantwortliche Beamtin Eva Lindberg. Das Testfeld verschaffe der Region eine führende Position bei Technologien zur Bewältigung des Klimawandels. „Das Projekt ist ein Symbol für Umweltschutz, Lebensqualität, Kooperation und Innovation.“ Mit 77 Mio. schwedischer Kronen (skr), umgerechnet 8,3 Mio. Euro, hat die öffentliche Hand den E-Highway bezuschusst. Weitere 48 Mio. schwedische Kronen (5,2 Mio. Euro) steuern Scania, Siemens und andere Industriepartner bei.

Für Siemens ist das Projekt der Auftakt für den Bau weiterer elektrifizierter Autobahnen für den Güterverkehr. Im US-Bundesstaat Kalifornien soll im Lauf des nächsten Jahres in Kooperation mit der dortigen Behörde zur Überwachung der Luftqualität und dem Fahrzeugbauer Volvo eine entsprechende Strecke mit Strom von oben an den Start gehen. Vielleicht gehören Trolley-Lkw ja eines Tages auch in Deutschland zum Straßenbild.

Text: Matthias Rathmann |
Grafik: Siemens

FAHRZEUGE UND KOSTEN

- Lkw: Zwei Scania-Diesel-Hybrid im Einsatz – umgerüstete G 360 4x2. 13-Liter-Motor mit 360 (PS), Antrieb mit Biosprit. E-Motor: 130-Kilowatt, Lithium-Ionen-Batterietechnik mit 5 Kilowattstunden
- Kosten: 77 Mio. skr (8,3 Mio. Euro). Zuschüsse durch schwedische Umwelt- und Verkehrsbehörde, 48 Mio. skr (5,2 Mio. Euro) durch Industrie (Scania, Siemens und andere)

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.

Praktiker würden

UPS zeigt sich aufgeschlossen für Lkw-Kolonnenfahrten – ehe es an die Um

DIE IAA

- Die IAA Nutzfahrzeuge vom 22. bis 29. September in Hannover könnte die erfolgreichste aller Zeiten werden
- Der Verband der Automobilindustrie (VDA) macht das an der bereits gebuchten Fläche fest. „Der Anmeldestand ist sehr gut“, sagte VDA-Präsident Matthias Wissmann vor Journalisten in Frankfurt
- Die Messe werde geprägt von enormen Innovationen und einer hohen Internationalität, sagte Wissmann. Sie steht unter dem Motto „Ideen sind unser Antrieb“

Das Lkw-Fahren in Kolonnen könnte bis zum Jahr 2020 auf Europas Straßen umgesetzt sein. Nachdem sechs Fahrzeugbauer vor wenigen Wochen eine medienwirksame Platoon-Sternfahrt von ihren Werken aus nach Rotterdam organisiert hatten, folgen nun die nächsten Schritte, damit Kolonnenfahrten im Regelbetrieb möglich ist. „Wir brauchen zum einen eine Gesetzesänderung, die einen Mindestabstand von zehn Metern erlaubt“, sagte VW Truck & Bus-Chef Andreas Renschler auf einem Workshop im Vorfeld der IAA Nutzfahrzeuge des Verbands der Automobilindustrie (VDA) in Frankfurt. Bisher seien 50 Meter die Regel. „Zum anderen muss geklärt werden, ob der Fahrer die Hände am Lenkrad haben muss oder ob er anderen logistischen Aufgaben nachgehen kann“, erklärte das VW-Vorstandsmitglied.

Unabhängig von den entsprechenden gesetzlichen Weichenstellungen gilt es demnach aber auch noch Verrechnungsmodelle zwischen den Logistikdienstleistern zu erarbeiten. Sie sollen regeln, wessen Lkw in welchem Umfang von der realisierten Kraftstoffeinsparung profitiert. Die Hersteller beziffern die mögliche Ersparnis auf bis zu zehn Prozent. „Doch der erste Lkw kommt nicht auf diesen Wert“, sagte Renschler.

Gefordert sind aber auch die Fahrzeughersteller selbst. Sie hatten die Platoons in reinrassigen Flotten auf die Reise geschickt. In der Praxis sind jedoch Mischfuhrparks verbreitet. Genau dieses

Zusammenspiel zwischen unterschiedlichen Marken muss aber erst noch ermöglicht werden. „Wir brauchen einen gemeinsamen Kommunikationsstandard“, betonte daher Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Dr. Wolfgang Bernhard. Dem Thema widme man sich aktuell in verschiedenen Arbeitskreisen.

Ist die Technologie marktreif, wird sie auch ihre Abnehmer finden. Ralf Eschemann, Vizepräsident von UPS Europa, jedenfalls wäre am Einsatz von platoonfähigen Lkw in seiner Flotte interessiert. „Wir stehen dem Ganzen offen gegenüber“, versicherte er. Wichtig sei ferner, nicht nur die Fahrzeugmarken, sondern auch die Kunden zu kombinieren, damit man Platoons in langströmigen Ladungsverkehren realisieren könne.

Motorisierung definieren

Eschemann erwartet, dass vor der Umsetzung von Kolonnenfahrten im Praxisbetrieb auch ein anderer Punkt geklärt wird: der technische Standard solcher Platoon-Fahrzeuge, zum Beispiel mit Blick auf die Motorisierung. „Denn eines ist klar: Der Langsamste gibt das Tempo vor.“

Das Platooning ist aber nur ein Beispiel dafür, wie sich Lkw mit ihrem Umfeld vernetzen können, um effizienter zu werden. Hierzu wird es künftig noch viele weitere Beispiele geben, wie die Redner des Workshops unterstrichen. Entsprechende Beispiele werden auf der IAA Nutzfahrzeuge vom



22. bis 29. September in Hannover zu sehen sein. „Wir werden zeigen, wie sich der Straßengüterverkehr und die Logistik im Zeitalter der neuen Mobilität weiterentwickeln“, kündigte VDA-Präsident Matthias Wissmann an.

Eine Vernetzung ist aber nicht nur mit Blick auf die Daten, sondern auch hinsichtlich der

einzelnen Komponenten eines Fahrzeugs erforderlich. Nur dann lassen sich entsprechende Kraftstoffeinsparungen realisieren. Der VDA und sein Dachverband ACEA sprechen hier vom integrierten Ansatz aller am Transportgeschehen Beteiligten. VDA-Präsident Wissmann warnt deshalb auch davor, den Fokus nur auf den

Motor oder die Zugmaschine zu richten – worauf im Wesentlichen eine CO₂-Regulierung abzielen würde. „Es gibt viel mehr Stellgrößen für den Verbrauch als nur die neuen Fahrzeuge und Motoren“, sagte er. Indem man alle Akteure einbeziehe, ließen sich 3,5 Prozent Kraftstoff jedes Jahr einsparen. Welche Hebel das sind, mach-

Kritik am Brandbrief

Verlader lösen mit Forderung nach CO₂-Obergrenzen Ärger aus

Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Dr. Wolfgang Bernhard hat die Forderung namhafter Verlader zurückgewiesen, gesetzliche CO₂-Obergrenzen für Lkw-Motoren vorzugeben. In einem Brandbrief hatten mehrere Industrieunternehmen wie Nestlé und Philips, aber auch DB Schenker und die Deutsche Post DHL, eine entsprechende CO₂-Regulierung von EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker verlangt.

Bernhard warf den Unternehmen indirekt eine Doppelmoral vor. „Es sind oft diejenigen, die ihre Subunternehmer bis aufs Blut quetschen, um noch den letzten Cent rauszuholen“, sagte er beim VDA-Workshop im Vorfeld der IAA. Daimler werde den Brief zum Anlass nehmen, um die unterzeichnenden Logistikunternehmen zu fragen, ob sie auch bereit seien, in entsprechende Technologien zu investieren. „Dann werden wir sehen, ob sie ihren Ankündigungen Taten folgen lassen.“

Dass die USA eine CO₂-Obergrenze vorgeben, bedeute nicht, dass dort andere oder gar effizientere Motoren zum Einsatz kämen, erläuterte der Daimler-Manager. „Wir haben die gleichen Motoren und gleichen Achsen im Einsatz – bei der Technologie gibt es also null Unterschied.“ Der entscheidende Unterschied liege in den unterschiedlichen Lkw-Maßen und -Gewichten. Deutschland sei



Erhobener Zeigefinger: Daimler-Vorstandsmitglied Dr. Wolfgang Bernhard.

bei der Tonnenkilometerleistung besser, weil 40 statt wie in den USA 36 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht erlaubt seien. Doch könnten Transporteure in den Vereinigten Staaten mehr Volumen pro Lkw transportieren, weil höhere Fahrzeuglängen möglich seien. „Hier sollte man die Akzente setzen, die eigentlichen Potenziale liegen also bei den Maßen und Gewichten“, sagte Bernhard.

VW Truck & Bus-Chef Andreas Renschler schloss sich der Auffas-

sung seines früheren Daimler-Vorstandskollegen an. „Eine Regulierung bringt nicht zwangsläufig weitere Verbesserungen“, betonte er. Entscheidend sei der Wettbewerb. Der Kunde verlange effiziente Motoren und nehme die Hersteller entsprechend in die Pflicht.

Text: Matthias Rathmann |
Foto: Karl-Heinz Augustin

automechanika
FRANKFURT

13. – 17. 9. 2016

Jetzt Online-Ticket vorab sichern!

Truck Competence – eine volle Ladung Fahrzeugtechnik live erleben

Willkommen auf der Automechanika Frankfurt! Sie dürfen gespannt sein, wie viel Truck Competence Sie auf der Automechanika in Frankfurt erwartet. Über ein Viertel der Aussteller bietet Lösungen aus diesem Bereich – und das Interesse steigt. Wieder ein Highlight: unsere Sonderschau zum Thema Nutzfahrzeuge auf dem Freigelände, mit Renn-, Rallye- und Trial-Trucks.

automechanika-frankfurt.com

messe frankfurt

Platoons einsetzen

setzung geht, müssen die Hersteller noch gemeinsame Standards erarbeiten



te Daimler-Vorstand Bernhard deutlich: Zugmaschine, Auflieger, Reifen, Kraftstoff, Betrieb, Infrastruktur und Flottenerneuerung – insgesamt also sieben Faktoren.

Wie der integrierte Ansatz in der Praxis funktioniert, verdeutlicht Daimler am Beispiel seines Projekts Efficiency Run, das mit verbesserten Parametern zurzeit

fortgesetzt und auf der IAA präsentiert wird. Dabei kommen Sattelzüge zum Einsatz, die unter anderem über Leichtlaufreifen, aerodynamisch optimierte Trailer und vorausschauende Tempomaten verfügen. Im ersten Efficiency Run realisierten die beteiligten Speditionen Elflein und Große-Vehne sowie der Logistikdienstleister DB

Schenker Sprit- und CO₂-Einsparungen von bis zu 14 Prozent, bei der Lang-Lkw-Variante waren es bis zu 17 Prozent. Bernhard kündigte an, dass solche Effizienzlösungen für die Kunden ab der IAA auch bestellbar sein sollen.

Text: Matthias Rathmann |
Foto: Daimler

MEHR IM NETZ



ALLES ZUM
PLATOONING :
etm.de/platooning

FORDERUNG NACH REGELBETRIEB FÜR LANG-LKW

Positive Bilanz:

- Die im VDA organisierten Hersteller haben sich für eine Überführung des Lang-Lkw-Feldversuchs in den Regelbetrieb ausgesprochen. Die Erfahrungen seien durchweg positiv. „Bis zu 25 Prozent CO₂ pro transportierter Tonne lassen sich einsparen“, sagte VDA-Präsident Matthias Wissmann. Der seit 2012 laufende Feldversuch habe gezeigt, dass der Einsatz von Lang-Lkw keine Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße ausgelöst habe.

Über die Grenze fahren:

- Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Dr. Wolfgang Bernhard sprach sich ferner für einen grenzüberschreitenden Einsatz aus. „Nur dann kommen die Vorteile voll zum

Tragen“, erklärte er. „Man darf heute mit einem Lang-Lkw nicht von Holland nach Niedersachsen fahren, obwohl beide den Einsatz von Lang-Lkw erlauben.“ Dass die 25-Meter-Kombinationen vor der Grenze und hinter der Grenze entkoppelt und wieder zusammengeführt werden müssen, sei eine Vergeudung von Zeit und Geld.

UPS setzt auf Größe:

- Praktiker Ralf Eschemann, Vizepräsident von UPS Europa, sieht das genauso. Er bezeichnet sich als einen „glühenden Fan von Ecolinern“. Im Moment setze UPS die Fahrzeuge von Hannover nach Puttgarden ein. Von dort aus geht die Ware weiter nach Dänemark und Schweden – von Puttgarden aus jedoch in konventionellen Lkw.



„Das geht noch besser. Mit diesem Anspruch beginnt bei uns jeder Arbeitstag.“

Gerold Wenisch, Geschäftsführer Produktion & Einkauf



Neue Beschichtungsqualität für noch mehr Korrosionsschutz

In unserer Branche stehen wir immer wieder vor neuen Herausforderungen. Deshalb kontrollieren und optimieren wir in der Produktion kontinuierlich Prozesse und Abläufe.

Wir wissen, dass die Anforderungen an die Korrosionsbeständigkeit von Chassis steigen. Stark beanspruchte Teile wie die Seitenschiene müssen mit neuen Konzepten bei der Lackierung noch beständiger gemacht werden. Unsere Lösung: ein völlig neues Beschichtungs-Konzept, bei dem die Materialien durch alkalische Medien mit verbesserten Tensiden chemisch vorbehandelt werden. So steigern wir unsere Beschichtungsqualität und die Zufriedenheit unserer Kunden.

Impulse durch Neugeschäft

Kooperation IDS stellt sich auf weiteres Wachstum ein – Partner DSV Road mit Großkunde Deco Gries



„Unsere Prognose für 2020 liegt bei 15 Prozent“

IDS-GESCHÄFTSFÜHRER DR. MICHAEL BARGL ZUM WACHSENDEN ANTEIL VON B2C-SENDUNGEN

Die Stückgutkooperation IDS liefert neuerdings auch Einrichtungsideen. Ihr Partner DSV hat mit dem Unternehmen Deco Gries einen neuen Großkunden gewonnen. Das hat zur Folge, dass DSV Road und damit das IDS-Netzwerk in den nächsten drei Jahren rund 400 Depot-Läden in Deutschland versorgen werden. Das Spektrum reicht von Einmachgläsern über Kerzen und Seifenspender bis hin zu Kleinmöbeln. Nach DSV-Angaben speist der Neukunde täglich im Schnitt 156 Sendungen mit bis zu 1.000 Paletten in das IDS-Netz ein, in Spitzenzei-

rechnet der IDS-Chef für 2016 mit einem Wachstum zwischen drei und vier Prozent. Voriges Jahr hatte die Kooperation 12,5 Millionen Sendungen abgewickelt – 4,2 Prozent mehr als im Vorjahr. Damit lag IDS voll im Trend der vergangenen Jahre. „In den vergangenen zehn Jahren sind wir immer zwischen drei und vier Prozent gewachsen“, erläutert Bargl.

Was den Bereich B2C angeht, stellen sich die acht IDS-Partner mit ihren 44 Standorten auf eine besondere Dynamik ein. Schon voriges Jahr war jede zehnte Sendung für Privatleute bestimmt. „Unsere Prognose für 2020 liegt bei 15 Prozent“, sagt Bargl. Entsprechend intensiv hat sich die Kooperation auf dieses Segment vorbereitet. Seit fünf Jahren nimmt sie Aufträge an Endkunden an und liefert großvolumige Fernseh-, Garten- oder Fitnessgeräte an Privatadressen – was kein leichtes Unterfangen ist. „Nicht selten müssen die Fahrer ihre Lkw außerhalb des Wohngebiets parken und ihren Hubwagen über 200 bis 300 Meter auf dem Gehweg ziehen“, erzählt IDS-Chef Bargl.

Seit August profitieren Verbraucher noch von einem weiteren Service: Sie bekommen ihre Zustellzeiten per automatisch erzeugter E-Mail avisiert – und sind dann auch zu Hause anzutreffen. „Der Vorteil für den Kunden ist, dass sich die Laufzeit um zwei Tage verkürzt hat, der Vorteil für uns ist, dass wir den administrativen Aufwand reduziert haben“, sagt Bargl. Es entfallen die vielen telefonischen Versuche, den Kunden zu erreichen.

Das E-Mail-Avis hat sich für die IDS-Häuser bewährt. „Die Menschen sind es gewohnt, mit dem Smartphone umzugehen, sodass wir sie deutlich schneller erreichen“, sagt Geschäftsführer Bargl. „In mehr als 90 Prozent der Fälle schaffen wir es, zum avisierten Tag zuzustellen.“ Nur in weniger als fünf Prozent der Fälle werde eine andere Zustellzeit vereinbart. Bargl hält es trotz des erhöhten Zustellaufwands für die richtige Entscheidung, das Netzwerk für B2C-Sendungen zu öffnen. „Als

Stückgutnetzwerk gibt es dazu im Grunde keine Alternative.“

Ebenfalls auf Wachstum ist IDS mit seinen internationalen Aktivitäten aus. „Vor allem im Polen-Geschäft erwarten wir einen Schub“, sagt Bargl. Er beziffert die Zuwächse im laufenden Jahr auf eine Größenordnung im hohen einstelligen Bereich. Die erhöhten Volumina sind eine Folge der Expansion des Partners Geis Logistik, der nach dem Aufbau seiner Netzwerke in Tschechien und der Slowakei nun auch in Polen durch Zukäufe Akzente gesetzt hat.

Neuer Geis-Hub in Posen

Voriges Jahr waren die Firmen ET Logistik und K-Ex mit zusammen mehr als 1.000 Mitarbeitern unter das Geis-Dach gerückt, sodass der Logistikdienstleister aus Unterfranken in Polen nun ein Netz mit 45 Standorten betreibt. Ein neuer großer Hub bei Posen

soll laut Bargl noch in diesem Jahr eröffnet werden.

Stabil entwickelt sich derzeit demnach auch die wichtigste Exportrelation Frankreich, die seit 15 Jahren vom IDS-Partner Geodis bedient wird. Etwa genauso lang währt die Zusammenarbeit mit DSV. Die Dänen wickeln für das Netzwerk die Verkehre nach Skandinavien und Großbritannien ab. Die Krage-Spedition bündelt die Sendungen in Langenhagen und organisiert die Hauptläufe ins schwedische Landskrona, wo DSV übernimmt. Gut möglich, dass auch der Neukunde Deco Gries von der Anbindung ans internationale Netz profitiert – denn auch die Depot-Märkte sind zunehmend im Ausland zu finden und die dort verkauften Accessoires kommen ohnehin aus aller Herren Länder.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: IDS, Rathmann

TÄGLICH BIS ZU 2.500 PALETTEN MEHR

ten stellt sich DSV werktags auf jeweils 220 Sendungen mit bis zu 2.500 Paletten ein.

Entsprechend gefordert sind nicht nur die DSV-Häuser, sondern das gesamte IDS-Netzwerk. Die zusätzlichen Mengen wollen schließlich bewältigt werden. Die Disponenten sind aber auch deshalb besonders gefordert, weil die Sendungen meist in die Innenstädte geliefert werden müssen. Dort gelten besondere Anlieferzeiten und nicht selten Umweltauflagen. „Wir bedienen aber auch schon andere Filialisten und haben entsprechende Erfahrungen“, sagt IDS-Geschäftsführer Dr. Michael Bargl im Gespräch mit trans aktuell.

Doch nicht nur das Neukundengeschäft beflügelt im laufenden Jahr die IDS-Aktivitäten. „Wir wachsen auch mit unseren Bestandskunden“, betont Bargl. Weitere Zuwächse ergeben sich durch die steigende Zahl der Sendungen an Privatverbraucher (B2C) und das wachsende internationale Engagement. Insgesamt

IDS BEIM STADTLAUF IN ASCHAFFENBURG



Mit Laufzeiten kennt sich die Kooperation IDS ja aus – beste Voraussetzungen also für eine Teilnahme am Stadtlauf in Aschaffenburg. Erstmals hatte das Netzwerk auch seine Partner für eine Teilnahme mobilisiert. Mit Erfolg: Mit 71 Teilnehmern stellte das Unternehmen Anfang Juni das zweitgrößte Firmenteam bei dem Stadtlauf über 7,9 Kilometer. Ob Petersen Mordhorst oder Noerpel, mit dabei waren Partner von Kiel bis Ulm. Innerhalb der IDS-

Wertung setzte sich die Zentrale in Kleinostheim mit dem schnellsten Team durch, unter die IDS-Mannschaft mischte sich auch trans aktuell-Chefredakteur Matthias Rathmann.



EIN VIDEO ZUM LAUF: etm.de/ids



SCHEUT KOSTEN, ABER KEINE MÜHEN.

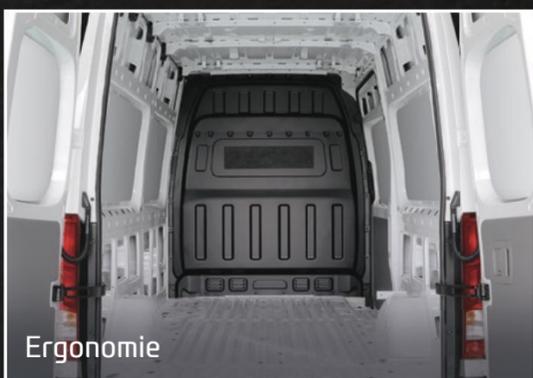
DER NEUE HYUNDAI H350 CARGO WILLKOMMEN IN DER PROFIZONE DER NEUE HYUNDAI H350 CARGO WILLKOMMEN IN

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

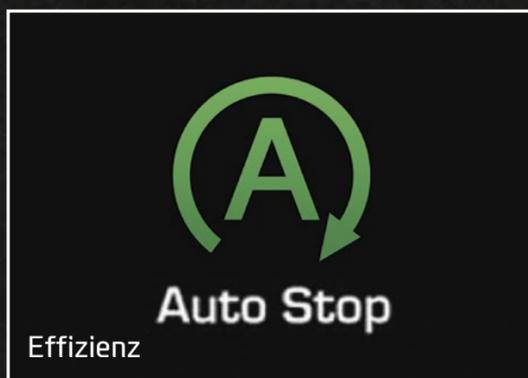
ohne Kilometerbegrenzung, die im Bereich Nutzfahrzeuge einzigartig ist. Das serienmäßige Start-Stop-System sorgt darüber hinaus noch für außergewöhnliche Effizienz.

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 von 31.970 EUR für den Hyundai H350 Cargo L2 Euro 6 2,5 CRDi. Monatliche Rate 199,00 EUR, effektiver Jahreszins 0,99 %, gebundener Sollzinssatz 0,99 %, Anzahlung 0 EUR, Gesamtlaufzeit 48 Monate, Restrate 14.796,79 EUR; Gesamtbetrag der Finanzierung 24.348,79 EUR, zzgl. Überführungskosten. Alle Angebotspreise verstehen sich zzgl. MwSt. Dieses Angebot ist nur für Gewerbekunden gültig. ** 3 Jahre Fahrzeug- und Lack-Garantie ohne Kilometerbegrenzung sowie 3 Jahre Mobilitäts-Garantie mit kostenlosem Pannens- und Abschleppdienst (gemäß den jeweiligen Bedingungen im Garantie- und Serviceheft). Für Taxen und Mietfahrzeuge gelten modellabhängige Sonderregelungen. Abbildung ähnlich. Abbildungen können aufpreispflichtige Sonderausstattung enthalten.

E-Commerce gibt den Takt

Hermes hat im ostwestfälischen Löhne ein 100.000 Quadratmeter großes Logistikzentrum eröffnet

DAS LOGISTIKZENTRUM LÖHNE

- 100.000 Quadratmeter Hallenfläche, davon nutzt Hermes Fulfilment 64.000 Quadratmeter für Lagerung und Kommissionierung
- 54.000 Palettenstellplätze
- 46 Wareneingangstore
- 110 Warenausgangstore
- 26 Tore am Retourenzentrum
- 60 Plätze am Lkw-Vorstau
- 180 Stellplätze für Wechselaufbauten, davon 110 überdacht
- acht Meter hohe Lärmschutzwände
- 245 Lkw können pro Tag beladen werden, das entspricht rund 30.000 Großstücksendungen per Zwei-Mann-Handling
- 1.000 Mitarbeiter, davon sind 330 für Hermes Fulfilment und 350 für Hermes Einrichtungs-Service tätig



trans aktuell: Herr Marquard, Herr Dildey, Sie haben an Ihrem neuen Standort in Löhne Lager und Transportservice für Großstücke erstmals unter einem Dach zusammengeführt. Warum?

Marquard: Das, was zwischen diesen beiden Bereichen in den vergangenen Jahren an Transporten geleistet werden musste, war erheblich. Das geht jetzt über eine direkte Verbindung innerhalb des Gebäudes. Die Staplerfahrer stellen die Waren nun direkt an die richtige Position zur Weiterverladung. Das ist ein großer Vorteil für die Umwelt und zeitlich für die Kunden.

Dildey: Dadurch, dass viele Transporte zwischen den Lagern wegfallen, reduzieren wir die CO₂-Emissionen um 300 Tonnen pro Jahr. Das entspricht rund 300.000 Lkw-Kilometern. Natürlich sparen wir dadurch ebenso jede Menge Zeit ein. Und in unserem Geschäft zählt immer auch die Geschwindigkeit.

Heißt das, dass Sie nun auch in der Lage sind, Waren taggleich zuzustellen?

Dildey: Sameday ist in unseren Warenssegmenten noch kein großes Thema. Aber wir haben einen relativ hohen Anteil an Ware, die am nächsten oder übernächsten Tag zuzustellen ist. Insofern sind wir am Standort auf eine sehr gute Performance angewiesen, um das darstellen zu können. Taggleiche Lieferungen in ganz Deutschland sind von einem zentralen Standort aus kaum zu realisieren, in Ballungszentren ist so etwas leichter zu lösen.

Sie haben hier eine 100.000 Quadratmeter große Halle gebaut. Welches Wachstum erwarten Sie?

Marquard: Wir haben unser Geschäft seit 2009 bis heute verdoppelt und rechnen gerade im Möbelbereich auch künftig mit zweistelligen Zuwachsraten. Wir haben den Standort bewusst so gebaut, dass er eine Grundlast fährt und weitere Wachstumsmöglichkeiten realisiert werden können.

Haben Sie sich ein Ziel gesetzt?

Dildey: Wir haben uns gerade sehr intensiv mit der Marktentwicklung im Bereich Zwei-Mann-Handling auseinandergesetzt und gehen davon aus, dass wir bis 2020 jedes Jahr zwischen sechs und acht Prozent wachsen werden. Wachstumstreiber ist dabei ganz klar der E-Commerce. Im Möbelbereich wird das Wachstum wahrscheinlich etwas stärker als im Bereich der Weißware ausfallen – hier scheint im Moment eine Sättigung erreicht zu sein.

Denken Sie wirklich, dass Verbraucher verstärkt auch Sofas online bestellen? Die können sie ja nicht Probe sitzen oder anfassen.

Marquard: Wir haben hier eine Musterabteilung, die Stoff- oder Holzmuster verschickt, so dass der Kunde die Materialien im Vorfeld anfassen kann. Diese Abteilung hat im Moment einen Zuwachs von 30 bis 40 Prozent. Das ist für uns ein ganz klares Signal, dass wir im Möbelbereich weiter wachsen.

Bislang müssen Sie mit den vielen Lkw noch durch die Ortschaft Gohfeld fahren. Doch in Kürze wird es einen Anschluss an die B 61 geben, richtig?

Marquard: Genau, das soll in diesen Sommer über die Bühne gehen. Mit dem Anschluss an die B 61 sind wir sehr gut in Richtung Ost-West wie auch Nord-Süd angebunden über die A 30 und A 2, die zwei beziehungsweise vier Kilometer entfernt liegen. Das ist ein großer Vorteil für diesen Standort.

Dildey: Das war eine der wichtigsten Voraussetzungen, damit unser Bauvorhaben hier auch Akzeptanz findet. Die Bevölkerung wartet seit Jahrzehnten auf diesen Anschluss, der nun endlich realisiert wird. Für uns ist das natürlich auch sehr wichtig, damit wir nicht mit unseren Lkw über die Dörfer fahren müssen.

Der Standort ist überdies für einen Bahnanschluss ausgelegt. Planen Sie, demnächst einen einzurichten?

Marquard: Die Möglichkeit eines Gleisanschlusses besteht. Für die Ausgangsware kommt die Bahn aufgrund ihrer Geschwindigkeit jedoch nicht infrage, für eingehende Lagerware kann das durchaus ein Thema werden.

Der Neubau hat 90 Millionen Euro gekostet. Rechnet sich diese Investition?

Marquard: So ein Projekt wird immer auch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten angelegt. Als wir es ins Leben gerufen haben, sind wir aber nicht davon ausgegangen, dass es gegenüber der vorherigen Situation ein Einsparungspotenzial in Sachen Immobilienkosten gibt, auch wenn wir hier betriebswirtschaftlich agieren. Wir verbessern aber unsere Liefergeschwindigkeit und haben die Lagerkapazitäten erhöht. Und wir haben natürlich auch eine Immobilie geschaffen, in der unsere Mitarbeiter gerne arbeiten.

Sie haben LED-Beleuchtung einbauen lassen, die die Stromkosten um rund 45 Prozent senkt. Was haben Sie ansonsten in Bezug auf Nachhaltigkeit getan?

Marquard: Die Beleuchtung ist ein signifikanter Teil unserer Nachhaltigkeitsmaßnahmen. Das Gebäude ist so groß wie 1.000 Einfamilienhäuser und benötigt entsprechend Strom. Wir haben darüber hinaus viel Wert auf einen hochwertigen Schallschutz und Wärmeisolierung gelegt. Möglich ist es, noch ein Blockheizkraftwerk zu bauen und die Anlage darüber zu betreiben. Wir prüfen gerade, ob es hier sinnvoll ist. An

anderen Standorten haben wir gute Erfahrungen damit gemacht.

Sie haben in Löhne in Spitzenzeiten 13 Standorte bewirtschaftet. Bleibt nur der eine übrig?

Dildey: Wir betreiben hier immer noch sechs Standorte, sobald der Umzug komplett abgeschlossen ist, werden es noch vier sein.

Warum überhaupt Löhne?

Dildey: Dass wir uns hier angesiedelt haben, ist historisch gewachsen, da die Küchen- und Möbelindustrie in Ostwestfalen ihren Schwerpunkt hat. Vor vielen Jahren begann die Zusammenarbeit zwischen Otto und der Firma Sänger. Aus dieser Kooperation ist der Hermes Einrichtungs-Service hervorgegangen. Aus verkehrstechnischer Sicht liegt Löhne heute zwar nicht ganz optimal, aber wir können die Ballungszentren von hier aus gut erreichen.

Text und Fotos: Nicole de Jong

ZU DEN PERSONEN

Michael Dildey ist seit 2004 Geschäftsführer der Firma Hermes Einrichtungs-Service. Er verantwortet alle Logistik- und Steuerungsthemen sowie die Bereiche IT, Qualität und Umwelt. Zuvor war der 52-Jährige viele Jahre Geschäftsführer in der Firmengruppe Sänger, dem heutigen Joint-Venture-Partner der Hermes Logistik.

Frank Marquard verantwortet das operative Geschäft der Firma Hermes Fulfilment und kam im April 2013 zum Unternehmen. Berufserfahrungen sammelte der heute 54-Jährige unter anderem als Disponent und Verkaufsleiter für internationale Verkehre beim Fashionlogistiker Meyer & Meyer. Vor seinem Wechsel zu Hermes Fulfilment war Frank Marquard als Geschäftsführer für Loxxess tätig.



Symbolische Schlüsselübergabe (von links): Dieter Urbanke, Carsten Meinders, Frank Marquard (alle Hermes), Dr. Andreas Mattner (ECE Projektmanagement), Michael Dildey (Hermes).

KÖGEL

Für alle, die wissen was sie wollen...

Leidenschaft für Nutzfahrzeuge seit 1934

... der Kögel Cargo

- ✓ Optional mit Rail-, Coil-, Papier- oder Getränkeausstattung
- ✓ Auch mit FlexiUse Aufbau
- ✓ Vielfältige Individualausstattungen

HUMBAUR Die Humbauro GmbH ist mit am IAA Messestand.

22.09. – 29.09.2016
Halle 27, Stand F06

IAA

Leinen los für die Zukunft

Antwerpen eröffnet die größte Schleuse der Welt – Hinterlandverbindungen weiter wichtiges Thema

200 Millionen

TONNEN FRACHT UND
MEHR ALS NEUN
MILLIONENTEU HAT
DER HAFEN
ANTWERPEN 2015
UMGESCHLAGEN



Unter offizieller Beteiligung des belgischen Königs, mit Champagner und Häppchen hat der Hafen Antwerpen die Eröffnung der Kieldrechtsschleuse gefeiert. Als erstes Schiff durfte die „Grande Lagos“ der Reederei Grimaldi durchfahren. Die Inbetriebnahme der „weltweit größten“ Schleuse setzt eine Reihe von Umzugsaktivitäten im Hafen in Gang – und betrifft auch Transporte von und nach Deutschland.

Denn jetzt können Schiffe, die von der Nordsee über die Schelde den Hafen Antwerpen anpeilen, direkt das große Hafengelände entlang des Waaslandkanals auf dem linken Flussufer erreichen, statt die kleinere und seit Langem überlastete Kalloschleuse weiter südlich nutzen zu müssen. Mehr und vor allem auch größere Schiffe sollen Zugang zum Hafen haben – wie die MSC Zoe mit ins-

gesamt 19.224 TEU. 2016 rechnet der Hafen insgesamt mit rund 400 Schiffen der Größenklasse 10.000 TEU und mehr.

Als Folge zieht der größte Kunde des Hafens, der Großreeder MSC, vom rechten Scheldeufer nach links. Das Unternehmen avisiert ein Wachstum von drei bis vier Prozent pro Jahr und will künftig noch mehr Schiffe der Panama-Klasse einsetzen. Auch der Reeder Grimaldi zieht seine Tochter RCL auf die linke Seite um – hier wird künftig sein Hub für Transshipments seinen Platz haben. Das betrifft auch Sendungen, die für Deutschland bestimmt sind.

Der Schleusenbau ist eines von mehreren Infrastrukturprojekten, mit denen die Regionalregierung und die Hafengesellschaft den zweitgrößten Hafen Europas für die Zukunft positionieren. Dabei spielt das linke Scheldeufer eine tragende Rolle. Weitere 940 Hektar Fläche im Norden des Hafengebiets verspricht die Entwicklungszone Saeftinghe. „Die Zukunft für Container liegt auf der linken Seite“, sagt auch Eddy Bruyinx, Vorstandsvorsitzender der Antwerpener Hafengesellschaft.

Von dem Wachstum profitiert ebenso die deutsche Wirtschaft: 2014 sind nach Angaben von Dr. Dieter Lindenblatt, deutscher Vertreter der Hafengesellschaft, rund 63,5 Millionen Tonnen von Antwerpen nach Deutschland sowie von Deutschland über Antwerpen

befördert worden, bis 2030 rechnen die Verantwortlichen gar mit insgesamt 90 Millionen Tonnen.

Wachstum bewältigen

Die Straße bleibt von und nach Deutschland der Hauptverkehrsträger. Es stellt sich die Frage, wie das Mehr an Containern im Hafen vom linken aufs rechte Ufer befördert und zudem auf dem nachgelagerten Straßennetz sinnvoll weitertransportiert werden kann. Zwar sollen bis 2017 zwei weitere Brücken im Hafen gebaut werden, um den lokalen Verkehr und den Durchfahrtsverkehr zu trennen. Zudem erweitern die Containerterminals ihre Öffnungszeiten für Lkw, um den Straßenverkehr in und um den Hafen Antwerpen flüssiger zu gestalten. Das Verkehrschaos rund um den Antwerpener Ring dürfte dies allerdings nicht beenden.

„Das Problem muss endlich gelöst werden“, sagt Filip von Kerchove von Rhenus Logistics. Er ist in der Antwerpener Niederlassung des deutschen Logistikdienstleisters zuständig für Stahllogistik und den Landverkehr. „Wir wissen es zu schätzen, dass in Antwerpen viel investiert wird – die neue Schleuse bedeutet größere Schiffe und damit auch für uns mehr Wachstum.“ Aber genau deswegen sei es wichtig,

die Hinterlandverbindungen zu verbessern.

Für viele Kunden nutzt die Rhenus-Niederlassung das Binnenschiff, um Güter aus oder in den Hafen zu transportieren. Im Import befrachtet Rhenus sogar eigene Binnenschiffe. Etwa 50 Prozent der Importmengen in das 400 Kilometer entfernte Ruhrgebiet werden über den Rhein befördert. Auch Stahlkunden in Stuttgart erledigt Rhenus etwa für den Fahrzeugbauer GM/Opel per Binnenschiff den Export über Antwerpen. Im Export sollen zudem verstärkt Container mehrerer Kunden konsolidiert werden – verantwortlich hierfür zeichnet die Rhenus-Tochter Contargo.

Autobahn ist Flaschenhals

Der Autobahnring rund um Antwerpen ist für die Wirtschaft ein Flaschenhals. Hier treffen Verkehr aus dem Hafen und Transitverkehr zusammen. Wenn MSC und damit auch viele Containerstauerer auf dem linken Scheldeufer agieren, muss laut von Kerchove dringend die vorhandene Infrastruktur erweitert werden.

Zumindest sind aber im Lkw-Bereich die Preise aufgrund der vielen Dienstleister aus Osteuropa

niedrig. Gleichzeitig sinkt damit die Attraktivität des Bahnverkehrs weiter. „Nicht nur ist der Transport pro Tonne 20 bis 25 Prozent teurer als mit dem Lkw“, sagt von Kerchove. Auch die mangelhafte Verfügbarkeit von Waggons und fehlende Flexibilität seien Gründe dafür, warum weniger auf der Schiene und unvermindert viel auf der Straße befördert werde.

Dabei setzt der Hafen durchaus auf die Schiene: Seit 2014 ist der Liefkenshoek-Eisenbahntunnel in Betrieb, der in 40 Meter Tiefe unter die Schelde führt und linkes und rechtes Ufer miteinander verbindet. Laut Lindenblatt hat dies die Hinterlandtransporte etwa nach Deutschland deutlich beschleunigt.

Für die weitere Ertüchtigung der Hinterlandverbindung würde man in Antwerpen gerne bis Mitte der 2020er-Jahre ein drittes Gleis zwischen Aachen und Düren zur Kapazitätssteigerung sehen. Das deutsche Bundesverkehrsministerium setzt aber im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der sogenannten Viersener Kurve auf den Ausbau der Brabant-Linie zwischen Venlo und Krefeld. „Doch wir rechnen auch mit mehr Zuwachs als das deutsche Verkehrsministerium“, sagt der Hafenrepräsentant Lindenblatt. „Für uns ist das noch nicht zu Ende diskutiert – wir haben ja auch noch 14 Jahre Zeit.“

Text und Fotos: Ilona Jüngst

DIE GRÖSSTE SCHLEUSE DER WELT

- Ausmaße der Kieldrechtsschleuse: 68 Meter breit und 500 Meter lang, mit 17,80 Meter Wassertiefe
- 22.000 Tonnen Stahl und 755.000 Quadratmeter verstärkter Beton wurden in fünf Jahren verbaut
- Die Baukosten von 382 Millionen Euro tragen die flämische Regierung (zu 75 Prozent) und die Hafengesellschaft Antwerpen (25 Prozent)

TimoCom.

Beneidenswert bequem!

Wie Frachtführer Martin sich seine Auftragsuche vereinfacht indem er direkt das Passende findet. Sicher über TC Truck & Cargo® suchen. Testen Sie Europas führende Fracht- und Laderaumbörse jetzt kostenlos bis zu 4 Wochen lang im Echtbetrieb.

Jetzt auch mobil!

www.timocom.de

An der Schwelle zur Million

2015 wickelt Kombiverkehr 978.095 Sendungen ab – Sorge über unzureichende Pünktlichkeit



Die Marke von einer Million Sendungen ist wieder in Sicht. Der Kombi-Operateur Kombiverkehr geht davon aus, dass er sie im laufenden Jahr erneut überschreiten kann. In den ersten fünf Monaten des laufen-

den Jahres hat er bereits 426.526 Sattelaufleger, Wechselbrücken und Container befördert – ein Plus von 7,1 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Voriges Jahr hatte Kombiverkehr mit 978.095 Sendungen die Grenze

von einer Million noch nicht wieder erreicht. Zugrunde lag ein Wachstum von 5,8 Prozent.

„Voraussetzung für die eine Million Sendungen im laufenden Jahr ist, dass keine unvorhersehbaren Ereignisse eintreten“, sagte Geschäftsführer Robert Breuhahn bei der Gesellschafterversammlung seines Unternehmens vorige Woche in Frankfurt. 2015 musste der Dienstleister für intermodale Transporte nach eigenen Angaben nämlich erneut mit starken Qualitätsproblemen kämpfen – ausgelöst durch Lokführerstreiks und schwere Unwetter.

können. RBH könne aufgrund seiner Größe flexibler als die Muttergesellschaft auf Marktanforderungen reagieren.

Als ein Beispiel führt Kombiverkehr die Achse nach Tschechien an, auf der die Qualität von 56 Prozent im Oktober 2014 auf 90 Prozent im Juli 2015 gesteigert wurde. Inzwischen ist RBH als Traktionär auf 18 Relationen für Kombiverkehr unterwegs. „Doch auch RBH kann nicht zaubern“, sagte die Kombiverkehr-Verwaltungsratsvorsitzende Gudrun Winner-Athens und warnte vor allzu großen Hoffnungen, dass der eingesetzte Traktionär alle Pünktlichkeitsdefizite beseitigen könne.

Aus der Bahn geworfen haben die Turbulenzen des vergangenen Jahres den Intermodaldienstleis-

sowie über die Schweiz und Österreich nach Italien gab es mit 413.936 Sendungen ein Plus von 2,2 Prozent. 232 Direktzüge wöchentlich setzt Kombiverkehr auf den entsprechenden Achsen ein.

Hohe zweistellige Zuwächse erzielte das Unternehmen zum Beispiel auch nach Polen und Skandinavien. Im ersten Fall hat der Dienstleister mit den Partnern Hupac und PCC Intermodal neue Angebote geschnürt und die Qualität verbessert. Im zweiten Fall hat Kombiverkehr zusätzlich den Transport über die feste Querung als Alternative zum Fährtransport über die Ostsee etabliert. Auch das sei gut bei den Kunden angekommen.

Text: Matthias Rathmann |
Foto: Kombiverkehr

Gefahrgutfahrer tragen besondere Verantwortung



Wer Gefahrgut in kennzeichnungspflichtigen Mengen transportieren will, braucht eine sogenannte ADR-Schulungsbescheinigung. Wer die vorgeschriebene Grundschulung besteht, erhält die auf fünf Jahre befristete Bescheinigung. Diese wird um weitere fünf Jahre verlängert, wenn Gefahrgutfahrer vor Ablauf eine Auffrischungsschulung besuchen und die Prüfung bestehen. Diese Auffrischung kann bis zu zwölf Monate vor Ablauf der ADR-Schulungsbescheinigung besucht werden. Für die Verlängerung bleibt aber das Ablaufdatum der bestehenden Bescheinigung maßgeblich.

Eigener Aufbaukurs für Tanktransporte

Die häufigsten Gefahrgüter auf der Straße sind Treibstoffe: Heizöl und Diesel machen mehr als die Hälfte aller Gefahrguttransporte aus. Transporte von Benzin nehmen rund 27 Prozent ein. Für Tanktransporte verlangt der Gesetzgeber einen eigenen

Aufbaukurs. Explosive Güter spielen im Gefahrgutbereich eine untergeordnete Rolle und sind hauptsächlich saisonal beschränkt (zum Beispiel für Silvesterböller). Auch hierfür gibt es ebenso wie für radioaktive Stoffe einen Aufbaukurs bei der DEKRA Akademie.

Hintergrund ADR: Seit 1957 ist der Gefahrguttransport auf der Straße europaweit einheitlich geregelt durch den „Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route“ – das Europäische Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, kurz ADR.

Weitere Informationen:
DEKRA Akademie GmbH
CompetenceCenter Transportlogistik
Joachim Freek
Tel.: +49. 6592.173675
joachim.freek@dekra.com
www.dekra-akademie.de

Nur 70 Prozent pünktlich

Von der angestrebten Pünktlichkeit von über 85 Prozent im nationalen Verkehr und über 80 Prozent im internationalen Verkehr war das Unternehmen mit durchschnittlich unter 70 Prozent sowohl 2014 als auch 2015 deutlich entfernt. Auch in den ersten Monaten des laufenden Jahres erreichten demnach nur sieben von zehn Zügen ihr Ziel pünktlich.

Die Hälfte der Verspätungen sind laut Breuhahn auf Baustellen zurückzuführen – an denen der Kombiverkehr-Verantwortliche nichts auszusetzen hat. Er bemängelt jedoch eine fehlende Koordination der Baustellen. „Die Mehrkosten durch Umwegkilometer oder Wartezeiten haben Größenordnungen erreicht, die den Wettbewerb Schiene-Straße stark beeinflussen und nicht mehr akzeptabel sind“, erklärte Breuhahn.

Sein Geschäftsführerkollege Armin Riedl, gleichzeitig Chef des Eisenbahnunternehmens Lokomotion, berichtete von einem Zug im Mai, der auf seiner Relation 400 Kilometer Umweg in Kauf nehmen musste. Die Belastungen kommen laut den Firmenchefs auch deshalb zur Unzeit, weil die Straße durch die niedrigen Dieselpreise von erheblichen Vorteilen profitiere. Hinzu komme, dass die öffentliche Hand den Straßenverkehr durch Anreize für Elektrofahrzeuge fördere, der Schiene aber beispielsweise weiterhin eine hohe EEG-Umlage zumute, kritisierte Riedl.

Kooperation mit RBH

Als Reaktion auf die Qualitätsprobleme hat Kombiverkehr im Februar vorigen Jahres begonnen, bestimmte Verkehre mit dem Eisenbahnunternehmen RBH Logistics aus Gladbeck, einer 100-prozentigen Tochter von DB Cargo, abzuwickeln. Bereits nach wenigen Monaten habe man die Pünktlichkeit deutlich steigern

REKORDERGEBNIS MIT AUSLANDSVERKEHREN

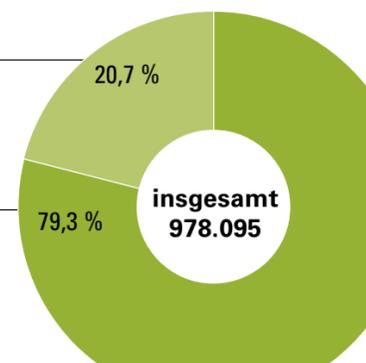
ter aber nicht. „Man darf 2015 trotzdem als ordentliches Geschäftsjahr betrachten“, erklärte Breuhahn. So kam der nationale Verkehr mit einem leichten Rückgang um ein Prozent auf 201.703 Sendungen mit einem blauen Auge davon. Auf die internationalen Aktivitäten hatten die ungünstigen Rahmenbedingungen keinen Einfluss, jedenfalls lässt es sich nicht an der Entwicklung der Sendungszahlen ablesen. Kombiverkehr meldet sogar ein Rekordergebnis. 776.392 beförderte Einheiten bedeuten eine Steigerung um 7,7 Prozent.

Erneut am stärksten gefragt waren Verkehre über die Alpen. Auf den Relationen in die Schweiz

INTERNATIONAL IM PLUS

Sendungen national
201.703 (-1%)

Sendungen international
776.392 (+7,7%)



Quelle: Kombiverkehr

Logistik für Leckerlis

Logistikdienstleister B+S auf Wachstumskurs – neue Halle für Großkunden Nestlé Purina eingeweiht

40 Prozent

DES UMSATZES MACHT
B+S INZWISCHEN MIT
KONTRAKTLOGISTIK



Neubau und Erweiterung sind bei der Firma B+S aus Bad Iburg derzeit häufig verwendete Begriffe. Gerade eben hat Stefan Brinkmann, geschäftsführender Gesellschafter von B+S, in Alzenau einen Erweiterungsbau eingeweiht. Eine weitere Halle mit 20.000 Quadratmeter Lagerfläche, davon 13.000 Quadratmeter gekühlt, entsteht gerade in Bielefeld. Und schon im nächsten Jahr steht der Umzug der Hauptverwaltung in den neuen Firmensitz in Borgholzhausen an, ebenso im zweiten Quartal desselben Jahres ein weiterer Neubau mit 12.000 Quadratmetern in Alzenau.

Dafür haben Brinkmann und seine Mitarbeiter hart gearbeitet: 2010 lag der Umsatz bei 26 Millionen Euro, die Mitarbeiterzahl bei 148. 2016 werden die inzwischen rund 430 Mitarbeiter voraussichtlich 43 Millionen Euro Umsatz erwirtschaften. „Dazu haben wir uns in den vergangenen Jahren etwas vom Transport gelöst und uns mehr der Logistik und den Dienstleistungen zugewandt“, sagt Brinkmann.

Deutliches Wachstum kennzeichnet auch den Hersteller von Tiernahrung, Nestlé Purina. Das Unternehmen hat seinen Deutschlandsitz in Euskirchen. 2013 mehrten sich die Zeichen, dass das Lager in Köln bald viel zu klein sein würde. Bei der Suche nach einem neuen Standort entschied sich die Tochter des Weltkonzerns 2014 für B+S.

Seitdem wachsen Nestlé Purina Petcare Deutschland und der Logistikdienstleister zusammen: zuerst am Standort Alzenau, dann an einem weiteren Standort in Eppertshausen. Wegen der kontinuierlichen Wachstumszahlen, so Thomas Reinartz, Regional Supply Chain Director Central Region bei Nestlé Purina, war aber hier schnell klar, dass dies nur eine Notlösung sein konnte.

Als Folge erweiterte B+S Ende vergangenen Jahres die Kapazitäten in Alzenau um 20.000 auf 62.000 Quadratmeter. Rund die Hälfte davon wird nur für Nestlé

Purina genutzt, 54.000 Palettenstellplätze sind durch den Hersteller belegt. Mit der Halle Thor, wie B+S den Bereich genannt hat, sei ein Grundstein für ein weiteres Wachstum beider Unternehmen in der Zukunft gelegt worden, sagt Brinkmann.

Die Inbetriebnahme lief während des Betriebs. „Keiner unserer Kunden hat es gemerkt, dass die neue Halle live geschaltet wurde“, sagt Nestlé-Mann Reinartz. Und das, obwohl aus der Halle in Eppertshausen rund 9.000 Paletten in nur fünf Wochen nach Alzenau gefahren werden musste. „Ein Ergebnis enger Abstimmung“, sagt Reinartz.

B+S betreibt am Standort Alzenau, an dem 130 Mitarbeiter beschäftigt sind, das Zentrallager für die Belieferung der Nestlé-Purina-Kunden. Die Mitarbeiter kommissionieren Katzen- und Hundefutter, unter anderem für den Zoofachhandel, aber auch für Onlineshops – rund 20.000 bis 25.000 Picks am Tag. Bis zu 60 Mitarbeiter sind außerdem in zwei Schichten auch im Bereich Co-Packing tätig und bauen beispielsweise Displays und Aufsteller für den Einzelhandel. In der Regel verlassen die Sendungen als Komplettladung den Standort.

Gutes Sicherheitskonzept

Und die Zusammenarbeit bleibt weiter lebendig. Brinkmann ist nach eigenen Angaben so überzeugt vom Sicherheitskonzept von Nestlé Purina, dass er es auch auf Standorte und Bereiche, in denen Aufträge für andere Kunden abgearbeitet werden, ausweiten will. Dazu gehören unter anderem besondere Zonen im Lager für eine regelmäßige Unterweisung der Mitarbeiter, aber auch das Konzept, dass Fahrer bei der Be- und Entladung der Lkw durch die B+S-Mitarbeiter ihren Schlüssel aufhängen und hinter einem Absperrband neben dem Hallentor warten müssen, um Unfälle zu vermeiden.

Für den Erfolg macht Brinkmann neben guten Kunden weitere Faktoren verantwortlich: „Immer weniger Dienstleister haben eigenes Personal. Wir setzen im Lager auf deutsche und auch auf polnische Mitarbeiter.“ Die polnischen Kollegen werden von B+S ausgebildet und für ihren Einsatz in den Logistikzentren speziell geschult. Damit habe B+S im Bereich Qualität einen Treffer erzielt –

den Kollegen Deutschkurse, hilft bei der Wohnungssuche und begleitet sie bei Behördengängen und Arztbesuchen.

Auch die IT-Tochtergesellschaft Syscon mit 40 Mitarbeitern in Mörfelden trägt laut dem Firmenchef zum Unternehmenswachstum bei. „Es ist bei so vielen Kunden wichtig, eine schnelle und flexible EDV im Rücken zu haben“, sagt er. In Alzenau etwa hat Syscon das Lagerverwaltungssystem erstellt und entsprechend dem Wachstum des Standorts weiterentwickelt.

Letztlich ist es aber auch der Kurs, den Anteil der Transportdienstleistungen zu reduzieren, der für Brinkmann wegweisend war. „Unsere eigenen Fahrzeuge sind mit Linienverkehre ausgelastet, etwa durch Aktionstransporte für Discounter.“ Inzwischen betrage der Anteil der Kontraktlogistik am Gesamtumsatz rund 40 Prozent. „Damit sind wir weg von den Schwankungen des Transportmarktes und haben einen ganzjährigen Umsatz geschafft.“

Text und Fotos: Ilona Jüngst

MEHR IM NETZ



DAS INTERVIEW MIT
STEFAN BRINKMANN UND
THOMAS REINARTZ ÜBER
DIE BESONDERHEITEN
IN DER TIERNÄHRUNGS-
LOGISTIK UND DIE ZU-
SAMMENARBEIT IN DER
KONTRAKTLOGISTIK:
www.etm.de/bs



„Wir setzen
im Lager
auf deutsche
und auch
auf
polnische
Mitarbeiter“

STEFAN BRINKMANN,
B+S-GESCHÄFTSFÜHRER

DIE UNTERNEHMEN

- **B+S** aus Bad Iburg wurde 2001 gegründet. Heute hat das Unternehmen an sieben deutschen Standorten mehr als 400 Mitarbeiter, die Flotte umfasst 60 Fahrzeuge. Zu den Tätigkeiten gehören Transport- und Logistikdienstleistungen, etwa Lagerung und Kommissionierung, Kontraktlogistik, Aktionswarenlogistik und Pharmalogistik
- **Nestlé Purina Pet-Care** ist nach eigenen Angaben weltweit führender Experte für Heimtiernahrung. Die deutsche Gesellschaft hat ihren Sitz in Euskirchen und beschäftigt mehr als 400 Mitarbeiter



Telepass EU: Da steckt mehr für Sie drin! Die erste Mautbox für Italien und 4 weitere Länder.

Zukünftig brauchen Ihre Fahrer nur noch eine Box für fünf Mautkontexte: Mit dem Telepass EU können die Mautgebühren in Italien, Frankreich (TIS-PL) und Gebühren für 15 Sicherheitsparkplätze, Spanien (Via-T), Portugal (Via Verde) und die Gebühren für den Liefkenshoek-Tunnel in Belgien beglichen werden. Bei der neuen Mautbox steckt aber noch viel mehr für Sie drin. Denn mit dem Telepass EU winken attraktive Rabatte von bis zu 50%! Mehr dazu unter unserer Servicenummer +49 6027 509-669 oder www.uta.com/de_telepass-eu

UTA. Non Stop.



Viele Hausaufgaben zu machen

Neuer UTA-Geschäftsführer Volker Huber setzt auf Internationalisierung und will die Großkunden zurückgewinnen



ZUR PERSON

- Volker Huber (49) ist UTA-Geschäftsführer seit August 2015
- Luftverkehrskaufmann, drei Töchter
- Karriere bei Lufthansa (International, Aufbau Onlinegeschäft und Opodo), Wechsel zu Air Plus (Maut, Internationalisierung)
- Gründung einer Kaffeerösterei, in der Geschäftsleitung des Hotelbuchungsportals HRS, Wechsel zu UTA

trans aktuell: Herr Huber, welche Aufgaben erwarten Sie bei der UTA?

Huber: Der Fokus ist ganz ähnlich wie bei meinem langjährigen Arbeitgeber, der Lufthansa. Es geht um Erfolg im Wettbewerb und damit verbunden optimale Ausrichtung am Markt. Ob in Produktentwicklung, Vertrieb oder Service – wir müssen uns hier neu aufstellen. Hier wie dort gab es innerhalb der letzten Jahre einen Rückgang bei den Marktanteilen. Eine der Schwächen bei UTA ist eine zu geringe Internationalisierung. Viele Lkw sind mittlerweile in Osteuropa registriert – da müssen auch wir stärker präsent sein.

Wie und wo wollen Sie Marktanteile zurückgewinnen?

Wir haben bei den Großkunden in den letzten Jahren Marktanteile verloren, weil der Kostendruck dort am größten ist und die Abwanderung nach Osteuropa folglich am stärksten war. Neue Wettbewerber, etwa aus Rumänien oder auch Tschechien, gehen in den Westen. Deren osteuropäische Kunden fahren beispielsweise von Prag nach Kopenhagen einmal durch – auf dem Weg müssen sie ihre 1.200-Liter-Tanks höchstens ein-, zweimal füllen. Das ist die Welt, in der wir denken müssen.

Was bedeutet das für die UTA?

Wir müssen künftig stärker differenzieren. Da gibt es gewaltige Unterschiede zwischen national und international tätigen Transportunternehmen. In Tschechien und Rumänien haben wir neue Töchter gegründet, um stärker vor Ort zu sein.

Und in den anderen Ländern?

Wir haben unsere deutschen Kunden gut bedient, aber keine Großkunden in Frankreich oder in Osteuropa gewonnen. Im nationalen Geschäft Italiens, Spaniens oder Frankreichs sind wir bisher nicht aktiv. Hier erfolgreich zu sein, dauert sicher am längsten, denn das Geschäft

folgt anderen Regeln. Dafür bauen wir lokale Mitarbeiter auf und bringen spezielle Produkte auf den Markt.

Wo sind Sie bereits drin?

In Tschechien und Rumänien läuft das neue Marktmanagement bereits. Das ungarische Team verstärken wir zurzeit. In Polen unterstützt uns eine Agentur dabei. Hier wollen wir auch Richtung Ukraine, Weißrussland und Russland präsent sein. In Spanien haben wir ein neues Team an Bord, ebenso in Benelux.

drei Bereichen neu auf. Künftig differenzieren wir stärker nach Kundengröße sowie Kundenart und führen ein Key-Account-Management ein. Über das sogenannte Field-Management werden Kunden von unseren Vertriebsmitarbeitern vor Ort betreut. Kleinere Kunden werden wir über Telefonmanagement und Internet künftig besser bedienen. In allen Kundenkategorien wird dann die Betreuungsintensität erhöht. Bei den Key-Accounts unterstützen dann Account-Manager in jedem Land.

deren Margen stark unter Druck sind, trifft dies nur zum Teil zu. Doch gerade hier muss schnell abgerechnet werden. Sobald eine Fracht abgeladen ist, muss die Rechnung ausgestellt werden können. Hier wollen wir unseren Kunden einen Cash-Vorteil bieten, indem wir die Daten schneller bereitstellen. Maut und Diesel müssen ja auch gleich bezahlt werden.

Was ist dafür technisch nötig?

Wir beschleunigen unsere elektronische Rechnungsstellung und sorgen für mehr Transparenz. Ziel ist, dass sich die Buchhaltung unserer Kunden die Rechnungen aus dem eigenen System ziehen und direkt verschicken kann. Diesen Automatisierungsprozess möchte ich mitgestalten.

Wie läuft es bei der Maut?

Ein Drittel unseres Geschäftsvolumens machen wir mit der Maut – und der Bereich wächst sehr viel stärker als Fuel. Alle europäischen Märkte entwickeln sich hier weiter, auch technologisch. Unser Traum ist eine Multibox für alle Länder und Systeme. Im Moment können die Fahrer vor lauter Mautboxen kaum noch aus dem Fenster schauen.

In Belgien waren Sie mit Ihrem Team vor Ort ...

Ja, denn das Geschäft fliegt uns nicht zu. Wir müssen uns unsere Position beim Kunden hart erarbeiten. In Belgien haben wir in einem Kraftakt zehn mobile Übergabestationen an Grenzübergängen aufgebaut und die Unsicherheit für unsere Kunden reduziert. Das war auch eine lehrreiche Basisarbeit für unsere dorthin entsandten Führungskräfte, um zu sehen, auf welche Probleme die Fahrer unterwegs stoßen. Im Wettbewerb können wir nur bestehen, wenn wir einen hohen Kundennutzen erzeugen – dafür gibt es noch einiges zu tun.

Wo wollen Sie mittelfristig im Markt stehen?

Meine Ziele sind in drei Jahren 50 Prozent mehr internationa-

ler Umsatz. Im deutschen Markt wollen wir zweitellig wachsen. Das Geschäft ist da, wir haben aber nicht partizipiert, vor allem bei den Großkunden hatten wir Verluste. Die ersten fünf Monate 2016 sehen aber sehr positiv aus. Doch international sind wir noch nicht ausreichend dabei. Dafür starten wir einen zentralen Vertrieb und betreuen unsere Kunden enger über Key-Account- und Field-Manager. Zusätzlich entwickeln wir ein neues Mittelstandsmanagement und bauen in Kleinostheim neue Teams auf.

Wie wollen Sie den Mittelstand unterstützen?

Längere Zahlungsziele sind keine Lösung. Wer sich um ein professionelles Rechnungsmanagement bemüht, eventuell auch mit externer Beratung, gewinnt am Ende neue Spielräume. Leider nutzen nur wenige Kunden bisher die Möglichkeit, ihre Transaktionen schon vor der Rechnungsstellung einzusehen. Wir wollen künftig beim Liquiditätshandling, etwa bei der Mehrwertsteuerrück-erstattung, unsere Kunden besser beraten – hier müssen wir noch Gas geben.

Wo müssen Sie noch Gas geben?

Ich bin ein Ungeduldsmensch. Die Geschwindigkeit im Unternehmen ist bereits enorm und der Veränderungsdruck bleibt weiter hoch. Ich bin aber sehr zufrieden mit den Geschäftszahlen und unseren Mitarbeitern, die etwa in Belgien alle mitgeholfen haben. UTA ist eben wie eine große Familie, die zusammenhält.

Text: Claudia Wild |
Fotos: Ilona Jüngst

„Service, Preis-Leistung und IT-Technik sind die Erfolgskomponenten der Zukunft“

VOLKER HUBER, SPRECHER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG DER UNION TANK ECKSTEIN (UTA)

www.MercedesServiceCard.com
Cleverer und schneller unterwegs.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Dazu müssen Sie investieren ...

Ja, wir investieren mehrere Millionen Euro in eine neue IT. Jährlich bekommen wir knapp 15 Millionen Tanktransaktionen in unser System, zusätzlich Abrechnungsvorgänge aus Mauten, Waschstraßen, Werkstätten und mehr. Diese zig Millionen Transaktionen werden verarbeitet und auf die Kundenrechnung übertragen. Wir wollen innerhalb von zwei Jahren eine optimierte IT-Struktur, die zu unseren Kunden passt. Wir sind zwar ein mittelständisches Unternehmen mit dem Kerngeschäft Mineralölhandel, wollen uns aber internationaler ausrichten. Dazu gehört auch eine entsprechende Systemlandschaft.

Sie stellen auch Prozesse um. Was ist genau geplant?

Ab Juli stellen wir unser Marktmanagement in Deutschland in

Welche Vorteile bietet das?

Damit etwa der rumänische Disponent künftig auf die UTA-Karte setzt, brauchen wir einen Ansprechpartner vor Ort. So wollen wir auch europäisch wachsen. Rund 50 Prozent der europäischen Unternehmen haben überhaupt noch eigene Flotten, die andere Hälfte der Transportleistung wird im Land zugekauft. Wenn Sie dort nicht sind, kommen Sie an diese gar nicht ran.

Wie wollen Sie die Kunden überzeugen?

Wir bieten einen hervorragenden Service, ein super Preis-Leistungs-Verhältnis und die richtige IT-Technik, um in die Lkw zu kommen. Das sind die Erfolgskomponenten auch für die Zukunft. Der Finanzbereich ist bei vielen Unternehmen extrem hoch technisiert, auf die Transportindustrie,

MEHR IM NETZ



KOMPLETTES INTERVIEW
UND MEHR INFOS AUF
etm.de/uta

Logistik steht vor Umbruch

Digitalisierung prägt die Arbeitswelt im Lager und Lkw – mit gravierenden Folgen für die Berufe



Ob man will oder nicht – die Digitalisierung der logistischen Arbeitswelt schreitet unaufhaltsam voran. Welche Auswirkungen und Chancen dies für die Logistik- und Transportunternehmen und ihre Mitarbeiter mit sich bringt, darüber diskutierten kürzlich rund 120 Teilnehmer beim Branchentreff HR-Summit 2016 in Frankfurt.

Klar ist jetzt schon: Mit der Digitalisierung steigen die Anforderungen an eine stärker konzeptionell ausgerichtete Personalarbeit in der Branche. „Wir müssen den Wandel gestalten“, forderte Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Geschäftsführer und Vorstandsmitglied der Bundesvereinigung Logistik (BVL), die Zuhörer auf. „Die Digitalisierung ist nicht so groß, wie man glaubt.“ Damit einher gehen die Vernetzung zum Kunden, ein effizientes Retourenmanagement oder die Chancen der Kontraktlogistik. Fest steht für Wimmer: „Wir brauchen eine Informationslogistik zur Zukunftssicherung.“

Die Digitalisierung und damit verbunden die Automatisierung der Arbeitswelt verändert zudem die Jobs im Lager und beim Transport enorm. Manche Berufsbilder macht die Entwicklung sogar obsolet. Im Fokus ist „nicht der Super-Niedriglohn-Bereich, aber die Lkw-Fahrer“, sagte dazu Prof. Kai-Oliver Schocke von der Frankfurt University of Applied Science.

Gut ausgebildet zum Erfolg

Einen Schutz für den Job sieht er bei der Aus- und Weiterbildung: „Je besser qualifiziert ich bin, desto stärker ist der Nutzen fürs Unternehmen.“ Das gelte auch für Staplerfahrer, ergänzte die Personaltrainerin Elke Wasser (Logistic Training Center): „Wir brauchen gut ausgebildete Staplerfahrer, die komplexe Systeme verstehen können.“ In der Logistik 4.0 sieht sie die Chance, Arbeitsplätze für junge Leute interessanter zu machen.

„Personal ist unser wichtigstes Gut“, sagte die Frankfurter IHK-Vizepräsidentin und Möbelspediteurin Susanne Freifrau von Verschuer. In ihrem Unternehmen H&C Fermont zeige der Fahrermangel bereits Wirkungen: „Wir schaffen

dieses Jahr nur zwei statt vier Lkw an“. Freie Stellen bleiben oft Monate unbesetzt, was dem schwierigen Ruf der Möbelspediteure und den teils unattraktiven Arbeitsbedingungen geschuldet sei.

Neue Wege beim Personal

Aber Jammern hilft nicht. „Wir müssen zukünftig vermehrt ungewöhnliche Wege gehen, um Fachkräfte zu gewinnen“, fordert die Geschäftsführerin. Es gelte, potenzielle Mitarbeiter auch unter Flüchtlingen, Quereinsteigern und Schulabbrechern zu gewinnen, was zunächst Zeit und Energie koste, sich aber am Ende lohne. „Die Digitalisierung hat bei uns längst begonnen“, sagte Markus Bappert, Geschäftsführer vom Logistiker Ludwig Meyer. „Das reicht von Track & Trace bis hin zur bedarfsgerechten Aus- und Weiterbildung mittels unserer E-Learningplattform.“

Fahrerlose Mobilität kommt – nur wann und wo? Auch hier gehen die Meinungen zwischen Praktikern auf der einen und Forschung auf der anderen Seite weit auseinander. „Kein Lkw wird völlig allein von A nach B fahren“, zeigte sich Bappert skeptisch, während Dr. André Kawai, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbands, mit „einer Übergangszeit von 20 Jahren“ rechnet. So lange wird es nach Meinung vieler Fahrzeugexperten noch dauern.

Werden dann Päckchen allein auf die Reise durch die CO₂-freie Innenstadt geschickt? Fahren Container im Konvoi mit einem Fahrer im ersten Fahrzeug auf der Autobahn? Und welche Auswirkungen hat das auf die Arbeitsplätze in der Logistik? Gleichzeitig quetschen sich mehr und mehr Fahrzeuge auf dem knappen Straßenraum – überall und mit immer längeren Staus. Zeitgleich kämpfen Unternehmen – nicht immer erfolgreich – um Fachkräfte und müssen diese anders qualifizieren.

Was macht gute Personalarbeit in Zeiten von Industrie 4.0 aus? Das fragte Schocke in die Runde. Seine Studie „Handlungsfelder der Personalarbeit“ gibt Antworten (siehe Kasten). So müssen sich 58 der 70 befragten Unternehmen seit etwa fünf Jahren

anstrengen, um ihren Personalbedarf zu decken. Für potenzielle Bewerber tragen dabei drei Faktoren maßgeblich zur Attraktivität eines Arbeitgebers bei: Image, Zukunftssicherheit und Entwicklungschancen. Wer es schafft, hier zu punkten, hat gute Chancen, seine Stellen zu besetzen.

Dazu bedarf es einer aktiven und kreativen Personalabteilung, einer Strategie, Qualifizierungsmöglichkeiten und einer guten Atmosphäre. „Mitarbeiter suchen einen Arbeitgeber, bei dem sie sich wohlfühlen“, sagte der Wissenschaftler. In der Logistik warten seiner Ansicht nach viele

Unternehmen zu lange ab: „Der Umbruch durch Industrie 4.0 steht noch bevor – mehr Speed ist nötig“. Doch Best-Practice-Beispiele zeigten, dass sich gute Personalarbeit auszahlt. „Sie haben es selbst in der Hand“, sagte er.

Text: Claudia Wild | Foto: Daimler

Die besten Nutzfahrzeuge
2016



Die Leserwahl von

lastauto
omniplus trans aktuell FERNFAHRER DEKRA

✓ Import-Sieger Transporter bis 3,5t
✓ Import-Sieger Transporter ab 3,5t

IVECO
Ihr Partner für nachhaltigen Transport

DIE LEHREN AUS DER STUDIE

- Mittelständler, die sich in einem starken Marktumfeld behaupten, strengen sich bei der Personalarbeit mehr an
- Mitarbeiter sind sehr zufrieden mit ihrem Arbeitgeber
- Weiterbildung hat hohe Priorität
- Investitionen in ein positives, soziales Arbeitsumfeld
- Personalabteilung setzt intensiv auf Mitarbeiterbindung

Quelle: Frankfurt University of Applied Science

Nach guter Sitte

Bundesverband Möbelspedition mit neuen Usancen – Handelsbräuche helfen bei Streitigkeiten

Urteil zum Mindestlohn

Der gesetzliche Mindestlohn, der laut Expertenkommission ab 2017 8,84 Euro betragen soll, ist für jede geleistete Arbeitsstunde zu zahlen. Das gilt auch für Bereitschaftszeiten, während derer sich der Arbeitnehmer an einem vom Arbeitgeber bestimmten Ort – innerhalb oder außerhalb des Betriebs – bereithalten muss, um bei Bedarf die Arbeit aufzunehmen, sagt das Bundesarbeitsgericht (Az. 5 AZR 716/15).

Wenn zwei sich streiten, freut sich oft kein Dritter. Bei Geschäftsbeziehungen müssen meist beide Streitparteien in der einen oder anderen Weise Federn lassen. Um Unstimmigkeiten etwa über Gepflogenheiten schneller aufzuklären, haben die deutschen Möbellogistiker ihr typisches Verhalten und ihre Qualitätsstandards festgeschrieben. Diese Handelsbräuche der Möbelspedition, Usancen genannt, gibt es jetzt in aktualisierter Fassung.

Die Usancen enthalten knapp gesagt Verhaltensanweisungen der Möbelspediteure bei der Zusammenarbeit. Wenn in einem Streitfall bei einem Gerichtsverfahren für die Urteilsfindung keine entsprechenden gesetzlichen Regelungen zu finden sind, kann die Handelskammer ermitteln, ob es in der Branche entsprechende Handelsbräuche gibt.

Nach Paragraph 346 HGB ist unter Kaufleuten „in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebrä-



che Rücksicht zu nehmen“, zitiert Rechtsanwältin Sue Ann Becker vom Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ). „Im Prinzip haben Usancen damit fast

Gesetzesrang“, sagt sie. Handelsbräuche sind demnach zwischen Kaufleuten rechtlich verpflichtend, auch wenn sie nicht ausdrücklich vereinbart wurden oder

gar den Beteiligten unbekannt waren. „Sie verdrängen dispositives Gesetzesrecht, gelten jedoch nicht, soweit sie zwingendem Gesetzesrecht widersprechen.“ Individuelle Vereinbarungen genießen laut der Rechtsanwältin allerdings Vorrang vor Handelsbräuchen.

Frank Schäfer, Präsidiumsmitglied der AMÖ und Geschäftsführer der Möbelspedition Spangenberg aus Pattensen, ergänzt: „Die Usancen geben den Unternehmen rechtliche Sicherheit in Bereichen, in denen das Gesetz schweigt oder eine Auslegung nur schwer mög-

sondern auch im Ernstfall vor Gericht Anwendung finden. Ohne Handelsbrauch kann es sonst vor Gericht zu Ergebnissen kommen, die der täglichen Realität bei der Zusammenarbeit unter Kollegen nicht Rechnung tragen.“ Nicht zuletzt können die Usancen aber vor allem gerichtliche Auseinandersetzungen von vornherein verhindern – durch eine eigene Schiedsgerichtsvereinbarung.

Für die aktuelle Version verantwortlich zeichnet ein Arbeitskreis der AMÖ mit Beteiligten aus allen Bereichen – den

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

Premium-Partner



Nah an der Praxis: Symposien bei Speditionen

27. April Krautheim
25. Oktober Kirchhofen
19. Juli Raunheim
22. November Osnabrück

mit freundlicher Unterstützung von
Cargoline, SLV, VSL

DEN GANG VOR GERICHT VERMEIDEN

lich ist. Sie bringen den Willen der Möbelspediteure zum Ausdruck und erklären, wie Möbelspediteure diese Situationen lösen.“

Etwa beim Thema Rechnungsstellung, Schadensabwicklung oder auch bei der Kollegenhilfe: Übernimmt ein Unternehmen für seinen Kollegen die Abholung von Verpackungsmaterialien, etwa Kartons, so darf es diese als Gegenleistung behalten. Im Prinzip ist das seine Vergütung“, erklärt Becker. „Es sei denn, beide Unternehmen haben im Vorfeld etwas anderes vereinbart“, so die Rechtsanwältin des Verbandes.

Ein anderes Beispiel: Ein Unternehmen übernimmt für einen Kollegen einen Verpackungsauftrag für einen Überseeexport. Normalerweise gelte hier Werkvertragsrecht mit den entsprechenden Haftungsregelungen. „Usus in der Möbelspedition ist aber, hier das Umzugsrecht mit der entsprechenden Haftungsbeschränkung von 620 Euro je Kubikmeter anzuwenden“, sagt Becker.

Nach Angaben von Frank Schäfer stellen die Usancen sicher, „dass nützliche Gepflogenheiten, die sich in der Möbelspedition entwickelt haben, nicht nur gelten, solange alles gut geht,

Vorsitzenden der Ausschüsse, Vertretern der Laderaumausgleichsorganisationen sowie Experten der einzelnen Fachbereiche. „Wir haben durch Befragung und Diskussion herausgearbeitet, wie sich die Möbelspediteure gewöhnlich verhalten. Es handelt sich bei den Usancen also um eine Art Verkehrs-sitte“, sagt Frank Schäfer. „Schon deshalb sind die Usancen den meisten Speditoren einfach aus ihrer täglichen Arbeit bekannt.“

„Die vorherige Fassung der Usancen stammte noch aus der Zeit vor der Marktliberalisierung“, sagt Becker. Entsprechend enthielten die Usancen zum Großteil Verrechnungssätze – undenkbar für die heutige Zeit. Der Verband und seine Mitglieder haben die neue Fassung offiziell anerkannt, womit sie verbindlich gilt. „Selbstverständlich verhalten sich einige auch anders. Dieses Einzelfallverhalten ändert aber nichts daran, dass die große Mehrheit die Regelungen als Handelsbrauch annimmt“, sagt Spediteur Schäfer.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Fotolia/ Kirsty Pargeter | Montage: Monika Haug

Viermal zu Gast bei Speditionen

Wie schützen Sie sich vor Cyber-Attacken? Wie behalten Sie den Überblick in der Kontraktlogistik? Worauf müssen Sie sich in der Automobillogistik und im Endkundengeschäft einstellen? Antworten darauf liefert ein von trans aktuell neu ins Leben gerufenes Veranstaltungsformat.

Verteilt auf die Republik und das Jahr bietet trans aktuell vier Symposien zu aktuellen Themen an. Sie richten sich an Führungskräfte aus Transport- und Logistikunternehmen sowie Werkverkehren. Der besondere Reiz ist der Praxisbezug, der sich nicht nur in der Auswahl der Referenten zeigt, sondern auch in der Auswahl der Ausrichtungsstätten. Die Veranstaltungen finden nicht etwa in anonymen Tagungshotels statt, sondern direkt bei namhaften Speditionen.

Kontakt

Melanie Kura
Geschäftsbereich ETMeEvents, ETM Verlag
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel. +49.711.784 98-13, Fax +49.711.784 98-46
E-Mail info@etmevents.de

Teilnahmegebühr: Ganztagesveranstaltungen (19. 7. und 22. 11.) 249 bzw. 219 Euro (netto) ermäßigt, Halbtagesveranstaltungen (27. 4. und 25. 10.) 199 bzw. 169 Euro (netto) ermäßigt. Rabatte für trans aktuell-Abonnenten, Dekra-, SLV- und VSL-Mitglieder und Cargoline-Partner sowie bei Buchung mehrerer Symposien.

Mehr Informationen & Anmeldung unter
www.etmevents.de/tasymposien2016

Hauptsache es hat Räder

Jens-Uwe Jahnke hat ein Faible für große Silofahrzeuge und kleine Rennmaschinen



Teutschenthal ist Motocrossfreunden weltweit ein Begriff. Jeder kennt den legendären Talkessel vor den Toren von Halle (Saale). Auf dem 1.635 Meter langen Naturrundkurs mit seinen sieben Sprunghügeln finden seit 2003 jährlich die FIM-Weltmeisterschaftsläufe statt. Und gerade erst verlängerte der Motorradweltverband den Vertrag mit dem MSC Teutschenthal bis 2026.

Der Motorsportclub und die Rennstrecke begehen in diesem Jahr ihr 50-jähriges Jubiläum. Sie sind auch eng mit der Familie Jahnke verknüpft. Der erfolgreiche Go-Kart-Fahrer Joachim Jahnke gründete 1966 in Teutschenthal sowohl sein Taxi- und Fuhrunternehmen als auch mit anderen Sportfreunden den Motorsportclub (MSC). Noch heute ist der fast 78-jährige

er. Das Landtechnische Instandsetzungswerk (LIW) Erfurt bot als einzige Ausbildungsstätte in der DDR eine Motorenschlosserlehre mit Abitur an. Der junge Teutschenthaler nutze diese Chance. Nach drei Jahren hatte er Abi und Facharbeiterbrief in der Tasche.

1979 wechselte Jens-Uwe Jahnke im Talkessel Teutschenthal vom Zuschauerblock ins Fahrerlager. Zunächst ging er mit einer selbst umgebauten Simson-Maschine an den Start. Später steuerte er eine tschechische CZ und wurde unter anderem DDR-Juniorenmeister. Bis 1990 war Jens-Uwe Jahnke stets auf dem Sattel seiner Crossmaschinen zu finden. Dann beendete er die aktive Zeit und engagierte sich seither im MSC-Vorstand für den Motorsport in Teutschenthal. „Es juckt noch manchmal. Aber ich

auf. In beiden Gremien engagieren sich Vater und Sohn heute noch.

1997 machte das neu ausgerichtete Unternehmen das verrottete Gelände der ehemaligen Zuckerfabrik Teutschenthal urbar, um dort ein Transportbetonwerk sowie einen Betriebshof zu errichten. Aktuell verfügt die Jahnke-Spedition

über 25 Zugmaschinen und 40 Auflieger. Das sind primär Tank- und Silofahrzeuge sowie Großraummulden. Wie einst seine Mutter, so führt inzwischen seine Frau Jeanette die Buchhaltung. Gleichzeitig ist sie für das Betonwerk zuständig. „Wir sind ein gutes Team“, lobt Jens-Uwe Jahnke seine 35 Mitarbeiter.

Dadurch „läuft es auch, wenn der Chef mal nicht da ist“.

Doch diese Phasen gibt es nicht oft. Meist nehmen sich die Jahnkes nur eine Woche Auszeit. Es sind der Spaß an der Arbeit und die täglichen Herausforderungen, die den Firmenchef immer wieder in sein Büro ziehen. Er lebt Logistik.

Und die vielen gesellschaftlichen Aktivitäten, bei denen er voll in Vaters Fußstapfen tritt, nehmen die restliche Tageszeit in Anspruch. „Ja, mal ein bisschen Gartenarbeit trägt auch zur Entspannung bei“, sagt Jens-Uwe Jahnke und lächelt.

Text und Foto: Herbert Schadowald

NACH DER WENDE NEU AUSGERICHTET

Unternehmer nicht nur „fit wie ein Turnschuh“, sondern auch wieder-gewählter MSC-Vorsitzender.

„Anfang 2008 hat sich mein Vater aus dem operativen Tagesgeschäft verabschiedet“, sagt Jens-Uwe Jahnke, Geschäftsführer der Firma Jahnke Spedition und Transport. Den Staffeltab bekam der Sohn aber schon 2006 symbolisch in Form eines hölzernen Büssing-Lenkrads überreicht. Da steuerte Jens-Uwe Jahnke schon mehr als 15 Jahre als Geschäftsführer an Vaters Seite das Unternehmen mit.

Jens-Uwe Jahnke wuchs in Teutschenthal auf und beendete dort die 10. Klasse mit Auszeichnung. Weil seine Eltern als selbstständige Unternehmer in der DDR agierten, blieben ihm der direkte Weg zum Abitur und Studium versperrt. „Dann wollte ich, wie viele in dieser Zeit, Kfz-Schlosser werden“, erzählt

fahre nicht mehr“, versichert der zweifache Familienvater.

Zwischen 1985 und 1989 musste er Renn- und Studientermine koordinieren. In dieser Zeit studierte der Motocrosser an der Ingenieurhochschule Berlin-Wartenberg Maschinenbau. Als Diplom-Ingenieur kehrte Jahnke kurz vor dem Mauerfall ins LIW Halle zurück. Doch die Wende veränderte alles. Die Firma seiner Eltern „musste sich neu ausrichten und stand vor der Aufgabe, ohne große Vorbereitung, den neuen Rahmenbedingungen der sozialen Marktwirtschaft gerecht zu werden“, berichtet Jens-Uwe Jahnke. Tatkräftig packte er mit an. Seniorchef Joachim Jahnke baute dann mit Gleichgesinnten sowohl den Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt (LVSA) als auch die IHK Halle-Dessau mit

NACHFOLGE NOCH OFFEN

Insgeheim wünscht sich Unternehmer Jens-Uwe Jahnke, dass sein Sohn Alexander eines Tages das unternehmerische Erbe antritt. Gegenwärtig bereitet sich der Student der technischen Betriebswirtschaft auf ein Jahr in Neuseeland vor. Wie es dann weitergeht, wird sich zeigen. Tochter Stephanie, die Ende 2016 ihr Medizinstudium abschließt, hegt keine Ambitionen, die Unternehmertradition fortzuführen. Doch das bereitet dem 52-jährigen Unternehmer erst mal noch keine Kopfschmerzen. Er selbst hat den väterlichen Betrieb nun gerade in die zweite Jahrhunderthälfte überführt.




EINE LIGA FÜR SICH. DER NISSAN NAVARA.



Gewohnt kraftvoll, überraschend intelligent. So präsentiert sich der NISSAN NAVARA. Und überzeugt: Bei der Leserwahl „Beste Nutzfahrzeuge“ fährt er den Meistertitel als bester Pick-up in der Kategorie Import-Fahrzeuge ein. Vielen Dank für das große Lob, das auf 2,8 m² Ladefläche¹ perfekt Platz findet. **Mehr erfahren auf nissan-fleet.de**



5 JAHRE GARANTIE
AUF ALLE NISSAN NUTZFÄHRZEUGE²
160.000 KM



PICK-UP OF THE YEAR³



DIE NISSAN NUTZFÄHRZEUGE.
NISSAN. STOLZER PARTNER DER UEFA CHAMPIONS LEAGUE.

Gesamtverbrauch l/100 km: kombiniert 7,0–6,3; CO₂-Emissionen: kombiniert 183,0–167,0 g/km (Messverfahren gem. EU-Norm).

Abb. zeigt Sonderausstattung. ¹Ladefläche in der King-Cab-Ausführung. ²5 Jahre Herstellergarantie bis 160.000 km auf alle NISSAN Nutzfahrzeug-Modelle (mit Ausnahme des NISSAN e-NV200: 3 Jahre/100.000 km auf elektrofahrzeugspezifische Bauteile, 3 Jahre/100.000 km auf alle anderen Fahrzeugkomponenten) sowie auf den NISSAN EVALIA. Einzelheiten unter www.nissan.de bzw. www.van-of-the-year.com. NISSAN CENTER EUROPE GMBH, Postfach, 50319 Brühl.

Mit vereinten Kräften

Nach dem Kauf von TRW Automotive sieht sich ZF für die Zukunft bestens gerüstet – neue Absatzgebiete im Blick

9,6
Milliarden

EURO HAT ZF
FÜR DIE
ÜBERNAHME
VON TRW AUTO-
MOTIVE
BEZAHLT



Wenn sich zwei Kranke zusammen tun, dann kann daraus nichts werden. Diese altbekannte Regel für Firmenübernahmen hat sich immer wieder bewährt. In einem solchen Fall ergibt ein plus eins nicht mindesten zwei, sondern vielleicht nur 1,5 oder 1,7 bei Umsatz, Gewinn, Effizienz oder Innovation.

teile nicht nur addieren sondern multiplizieren sollen.

So weit ist es freilich noch nicht. Die vollständige Integration wird noch ein paar Jahre dauern. Als neue und damit siebte Division „Aktive und Passive Sicherheitssysteme“ hat ZF das Unternehmen TRW Automotive in den Konzern integriert und erste Aufträge aus der Fahrzeugindustrie akquiriert.

Ausgliederung aus dem Rüstungskonzern TRW.

Den Verantwortlichen bei ZF ist schon lange klar, dass die Zukunft weder der Elektronik noch der Mechanik allein gehört. Die Fahrzeugwelt braucht mehr intelligente mechanische Systeme, um bei den großen Trends mitmachen zu können. Es geht um autonomes Fahren, mehr Sicherheit,

Nutzfahrzeuganwendungen mit Land- oder Baumaschinen. Der Löwenanteil entfällt folglich auf die Sparten Antriebs- und Fahrwerkstechnik für Pkw.

Im Nutzfahrzeug-Bereich ist ZF hauptsächlich mit Getrieben, Retardern, Verteilergetrieben, Lenk- und Antriebsachsen sowie Fahrwerkskomponenten weltweit tätig – in Lkw, aber auch in Bussen. Über allem thront das Getriebe, dem ZF den Namen verdankt: Zahnradfabrik Friedrichshafen, gegründet im Jahr 1915.

Für bis zu 72 Tonnen

Die Getriebe baut ZF für allerlei verschiedene Anwendungen – als Mehrwellen-Schaltgetriebe, als automatisierte Schaltgetriebe, als Lastschaltgetriebe, als Verteilergetriebe – die Vielfalt ist beeindruckend. Schon Legende sind die seit 1979 gebauten und Ecosplit-Getriebe, mit denen ZF eine Baureihe von 16-Gang-Boxen entwickelt hatte, die einst allgegenwärtig waren und auch heute noch im Programm sind. Auch, weil sie in ihrer Zeit quasi konkurrenzlos waren. Zehn Jahre später entstanden die automatisierten AS-Getriebe – mit zwei Vorgelegewellen und unsynchronisiertem Hauptgetriebe. Die aktuelle Generation trägt den Namen Traxon und wird derzeit in größeren Stückzahlen bei MAN, Iveco, Ford (Türkei) und Foton (China) eingebaut.

Mit Traxon hat ZF eine komplett neu entwickelte Baureihe geschaffen, die grundsätzlich automatisch und schneller als die Vorgänger schaltet, die leiser als zuvor arbeitet und die sich mit verschiedenen Modulen kombinieren lässt – etwa mit einer Doppelkupplung oder einem Hybridantrieb mit 120 kW Antriebsleistung. In Kombination mit einem Drehmoment-Wandler gibt es jetzt die erste Traxon-Anwendung in einem Mobilkran von Liebherr mit 72 Tonnen Gesamtgewicht.

An der Schnittstelle vom starken Pkw zum leichten Lkw ist derzeit das Achtgang-Lastschaltgetriebe 8HP tätig. Premiere feierte es im Iveco Daily – einem Transporter mit bis zu 7,2 Tonnen Gesamtgewicht. Derzeit in Erprobung ist eine Achtgangvariante für weitaus höhere Gesamtgewichte bis etwa 26 Tonnen.

Trefflich aber zeigt das Beispiel schwere Nutzfahrzeuggetriebe auch, wie kompliziert und – vor allen Dingen – wie unberechenbar das Geschäft für ZF geworden ist. Und wie nötig neue Geschäftsfelder sind, die ZF bisher nicht bearbeitet hat oder mangels Know-how nicht bearbeiten konnte.

Der größte Kunde in Sachen Lkw-Getriebe ging mit Mercedes schon in den 80er Jahren verloren. Als nächster ging Renault Trucks von der Fahne, als der französische Hersteller von Volvo übernommen wurde und seitdem die Getriebe aus Schweden bezieht. Ähnlich wird es künftig beim VW-Tochterunternehmen MAN ablaufen. Die Konzernkollegen von Scania werden Getriebe an MAN liefern.

Doch schon längst vor dem TRW-Deal hatte ZF die Marschrichtung der Nutzfahrzeug-Sparte in Richtung Elektronik festgelegt. Zusammen mit dem langjährigen und bewährten Partner Wabco entstanden beispielsweise eine Reihe von Assistenz-Systemen wie beispielsweise der Highway Driving Assist oder der Evasive Maneuver Assist (deutsch: Ausweichmanöver-Assistent), den ZF jetzt auf dem Testgelände der RWTH Aachen eindrucksvoll in

Szene setzte. Solche Systeme machen deutlich, wie Mechanik und Elektronik bei entsprechendem Know-how zu intelligenten Systemen verwachsen können.

Helpen kann der Evasive Maneuver Assist (EMA) immer dann, wenn automatische Notbremsysteme nicht mehr ausreichen. Dies kann etwa bei schlüpfriger Fahrbahn der Fall sein oder wenn sich das „Hindernis“ hinter einer Kuppe befindet und somit erst (zu) spät erkannt wird. In solchen Situationen startet EMA ein Ausweichmanöver, um das Hindernis zu umfahren.

Die Praxis sieht derzeit so aus: Zuerst warnt EMA den Fahrer akustisch. Reagiert der Fahrer nicht, dann folgt mit einer Teilbremsung (25 Prozent) die zweite Warnung. Längstens jetzt, so die Erfahrung, leitet jeder Fahrer ein Ausweichmanöver ein – meist allerdings zu zaghaft oder zu heftig. EMA greift jetzt korrigierend ein, vollzieht gekonnt den Spurwechsel, um das Hindernis zu umfahren und leitet dann eine Vollbremsung bis zum Stillstand ein.

Klarer Fall, dass in einer solchen Situation jede Menge Systeme zusammenarbeiten müssen: Bremse, Lenkung, Stabilitätssystem, ABS, EBS. Ähnlich sieht der Fall beim Spurhalte-System „Highway Driving Assist“ aus, das nicht nur die Spur sondern auch den Abstand zum Vordermann hält.

Autonom Fahren im Fokus

Schon länger bekannt ist die automatische Rangier-Funktion von ZF, die jetzt allerdings verfeinert wurde. Safe Range, so der Name, vernetzt die Systeme im Lkw mit denen im Betriebshof, wo Kameras an der Rampe den Lastzug erfassen und zum Ziel führen. Der Fahrer steht mit seinem Tablet daneben und muss – anders als beim 2014 vorgestellten System – keine Rangierbefehle mehr geben.

Das Thema „autonomes Fahren“ steht selbstverständlich auch bei ZF im Mittelpunkt. Die TRW-Übernahme ermöglicht es jetzt, alle Aspekte des autonomen Fahrens abzudecken. Hier dreht sich alles um Sensor-Systeme, intelligente Steuerungen und mechatronische Aktuatoren. Von Mechanik ist also fast keine Rede mehr. Der Wandel ist vollzogen.

Text: Frank Zeitzen | Foto: ZF

MARSCHRICHTUNG BEI NUTZFAHRZEUGEN GEHT IN RICHTUNG ELEKTRONIK

Als ZF am 15. Mai 2015 das amerikanische Unternehmen TRW Automotive übernommen hat, kreierten die Friedrichshafener das Motto „The Power of 2“, mit hochgestellter Zwei. Sie wollten damit klarstellen, dass sich hier zwei sehr gesunde Unternehmen zusammenschließen. Mehr noch: Die hochgestellte „2“ im Motto soll dokumentieren, dass sich die Vor-

Mit TRW Automotive und ZF treffen zwei Unternehmen mit unterschiedlichem Know-how zusammen: ein relativ junges Unternehmen mit dem Fokus auf elektronische Fahrzeugsysteme auf der einen Seite und ein mehr als 100 Jahre alter Spezialist für mechanische Systeme auf der anderen. Tatsächlich entstand TRW Automotive erst im Jahr 2002 als

mehr Wirtschaftlichkeit und eben um Systeme, die das möglich machen. Im Pkw, im Lkw und auch in Landmaschinen.

Vom Gesamtumsatz (aktuell rund 30 Milliarden Euro, ein Drittel trägt TRW dazu bei) entfallen rund zwölf Prozent auf den Bereich Nutzfahrzeuge mit mehr als sechs Tonnen Gesamtgewicht und sieben Prozent auf andere

Leichtgewicht aus dem Baukasten

Mit dem K-Force hat Kraker den Schubbodenaufleger neu definiert

Was lange währt, wird endlich gut. Sechs Jahre Entwicklungsarbeit hat sich der Trailerhersteller Kraker für seinen neuen Standardtrailer genommen. Herausgekommen ist ein Fahrzeugkonzept, das Kraker für die Zukunft fit machen soll. Es soll die Anforderungen von Produktion, Technik und Logistik unter einen Hut bringen.

Heißt konkret: Schluss mit manueller Fertigung und mit anfälligen Schweißnähten am Rahmen. Den Auftakt zur Neuauflage des Schubbodenauflegers macht der Bau einer 6.600 Quadratmeter großen Fabrik im niederländischen Axel. Zusammen mit der alten Anlage bedeutet das eine Verdoppelung der Produktionskapazitäten. Der K-Force entsteht in einer Serienproduktion, die mit einem Bohrroboter, einer Schweißanlage für die Aufbauten und einer Lackierstraße einen hohen Grad an Automatisierung und eine kosteneffiziente Produktion ermöglicht.

Weit oben im Kraker-Lastenheft stand auch die Gewichtsreduktion des Fahrzeugs. Diese Mission ist ebenfalls gelungen. Der K-Force bringt rund 250 Kilogramm weniger auf die Waage als der Vorgänger Kraker CF 200. Im Innovationspaket enthalten sind zudem neue Rahmenprofile. Ein Schmankerl ist die gemeinsam mit VDL Weweler aus Apeldoorn entwickelte Luftfederung. Das System bietet den Vor-



gestelle mit Bolzenverbindungen sind gegenüber den Modellen mit geschweißtem Rahmen im Vorteil. Sie stecken starke Verformungen weg und verlängern die Lebensdauer um ein Mehrfaches.

Ein weiteres Markenzeichen

BOLZEN STATT SCHWEISSEN

teil, dass es sich ohne Umbauten mit den Achsen der verschiedenen Hersteller kombinieren lässt. Auch beim Rahmen selbst greift Kraker in die Trickkiste. Der K-Force ist der erste Aufleger des Hauses, bei dem Schließringbolzen die Bauteile miteinander verbinden. Das zweiteilige System besteht aus Bolzen und Schließring, die man mit einem Setzwerkzeug verbindet. Dabei wird der Schließring in den Rillen des Bolzens gestaut, was auch bei starken Vibrationen für eine feste Verbindung sorgt.

Dass sich ein Fahrgestell durch Bolzen zusammenhalten lässt, ist in der Branche kein Geheimnis. Dass die Bolzen im Schubbodenaufleger das Zeug zur Schlüsseltechnologie haben, hat Kraker jedoch selbst herausgefunden. Die Niederländer haben diverse Prototypen auf die nahe Birmingham gelegene Teststrecke der Motor Industry Research Association (MIRA) geschickt und Daten über Lebensdauer und Materialeigenschaften gesammelt. Das Ergebnis war im Labor eindeutig. Die Fahr-

des K-Force ist seine modulare Konstruktion. Chassis, Schubboden und Aufbau entstehen dabei in standardisierten Abläufen. Die Leistung der Entwickler besteht in diesem Fall allerdings nicht nur darin, dass die Bauteile gut aufeinander abgestimmt sind. Auch die Qualität des Zusammenbaus stellt Kraker durch exakt definierte Prozesse sicher. Für das Logistik-Problem des Herstellers hält der Baukasten ebenfalls eine Lösung parat. Die Auslieferung des K-Force in einem Umkreis von rund 1.000 Kilometern erfolgt wie bisher auf eigener Achse. Der Aufbau der Fahrzeuge findet dann anschließend in Axel statt. Stehen größere Strecken auf dem Plan, stecken die Niederländer ihre Fahrzeuge in einen eigens entwickelten Trailer. Darin lassen sich zwei Chassis übereinander stapeln. Das Finish der Fahrzeuge erfolgt anschließend vor Ort. Zwei Mechaniker sollen den Trailer in zwei Tagen aufbauen können.

Text und Foto: Joachim Geiger

TECHNISCHE DATEN

Länge (außen / innen)	14.010/13.535 mm
Breite (außen/innen)	2.550/2.480 mm
Höhe (außen/innen)	4.000/2.692 (vorne)/2.782 (hinten) mm
Aufsattelhöhe	1.150 mm
zulässiges Gesamtgewicht	42.000 kg
Leergewicht	ca. 7.350 kg
Nutzlast	ca. 34.650 kg
Volumen	ca. 92,1 m ³
Schubboden	Cargo Floor mit 21 durch Gleitkammern unterstützte Aluminiumplanken (Bodenstärke 6 mm); Antrieb: CF500 SL-Compact-Aggregat; Hub: 200 mm.

MEHR IM NETZ



DIE LANGVERSION DES ARTIKELS UNTER etm.de/kraker



Danke!

Sie haben uns zum 10. Mal in Folge zur „Besten Marke“ gewählt. Die CharterWay Miete ist mit mehr als 10.000 Nutzfahrzeugen an über 75 Standorten Deutschlands Nr. 1 der Mobilitätsdienstleister. Unsere Leistungen haben auch die über 10.000 Leser von *trans aktuell*, *lastauto omnibus* und *FERNFAHRER* überzeugt, die uns zum 10. Mal in Folge

zur besten Marke in der Kategorie „Miete/Leasing“ gewählt haben. Dafür möchten wir Danke sagen. Und wir versprechen, im kommenden Jahr wieder alles zu geben, um Ihre Nr. 1 zu bleiben. Alle Informationen und Leistungen finden Sie unter www.charterway.de.

Mercedes-Benz



Telematik blickt in die Glaskugel

Daimler bringt den vorausschauenden Pannendienst Mercedes-Benz Uptime – Pilotkunden vom System überzeugt



Mit Mercedes-Benz Uptime (MB Uptime) wollen die Schwaben die Verfügbarkeit des Lkw maximieren. Bisher könne man mit dem hauseigenen Pannendienst bereits 82 Prozent der Ausfälle direkt am Straßenrand beheben. Im Durchschnitt dauert es so 2,5 Stunden, bis der Lkw wieder einsatzbereit ist. Die restlichen Fälle sind in der Regel nach einem Tag in der Werkstatt wieder einsatzbereit. Bei dieser reaktiven Art, Fehler zu beheben, ist Daimler laut Lkw-Chef Stefan Buchner an einer Grenze angelangt.

Der neue Dienst Mercedes-Benz Uptime verfolgt statt eines reaktiven einen proaktiven Ansatz. Statt also nur auf Ausfälle zu reagieren will Daimler die Panne schon im Vorfeld verhindern. Basis des neuen Systems ist das Telematik-Modul Fleetboard Connectivity Platform. Das Kästchen nimmt sämtliche relevanten Sensordaten des Lkw vom Can-Bus ab. Diese kann der Kunde jederzeit – sogar via Mobil-App – detailliert abrufen. Erkennt Uptime eine Abweichung, meldet es diese in drei Stufen weiter. Stufe eins informiert den Kunden über Fehler mit gerin-

ger Dringlichkeit, oder Fehler, die der Kunde selbst beheben kann. Dazu zählt beispielsweise ein zu niedriger Reifendruck oder wenig Adblue im Tank. Auf diese Weise kommuniziert man jederzeit den „Gesundheitszustand der Flotte“. Die zweite Uptime-Stufe betrifft Reparaturen, die in einem Zeitraum von einer Woche und mehr zu erledigen sind. Diese Fehler kommuniziert das System direkt an die Werkstatt. Diese kann dann benötigte Ersatzteile vorbestellen und die Reparatur in Abstimmung mit dem Kunden beispielsweise mit einem planmä-

ßigen Service zusammenlegen. Zusätzliche Diagnosezeit während des Servicetermins entfällt also ebenso wie eventuelle Wartezeiten auf Ersatzteile. Besteht akuter Handlungsbedarf, droht der Lkw also liegen zu bleiben, alarmiert Uptime laut Daimler direkt das Customer Assistance Center (CAC) in Maastricht.

Uptime analysiert Fehler

Die Experten dort analysieren das Problem und legen fest, wie lange der Lkw noch weiterfahren kann. Dies geht laut Daimler soweit, dass der Lkw beispielsweise bei einer prognostizierten Panne in sechs Stunden noch den zwei Stunden entfernten Empfänger erreichen könnte um erst dann die Werkstatt aufzusuchen. Damit die Standzeit dort möglichst gering ausfällt, übernimmt das CAC die Abstimmung. Der Kunde müsse lediglich den Anweisungen folgen. Laut Michael Schaaf, Geschäftsführer bei Bay Logistik in Waiblingen und Pilotkunde, kommt dank der Anleitung des CAC während der Abwicklung kein Stress auf. Stattdessen herrsche Ruhe in der Dispo.

Daimler bietet Uptime ab der IAA im September an. Voraussetzung sei die entsprechende Hardware samt neuer Elektronik-Architektur. Darum sei das System als Nachrüstlösung auch erst für Fahrzeuge ab dem Baujahr Januar 2017 verfügbar. Zunächst bietet man MB Uptime als Servicevertrag für die Baureihen Actros (serienmäßig), Antos und Arocs (jeweils als Sonderausstattung) an. Dabei könne der Kunde wählen, ob er den Vertrag für MB Uptime als Einzellösung abschließen möchte oder als Zusatzbaustein für einen bestehenden Servicevertrag.

Zu Beginn werde MB Uptime nach dem 2013 gestarteten Testlauf in Deutschland, Polen, Großbritannien und Österreich in insgesamt zwölf europäischen Märkten verfügbar sein. Preise will Daimler erst zur IAA nennen. Bis dahin dürfte der Fahrzeugbauer den Dienst ebenfalls auf die Transportersparte ausdehnen. Eine entsprechende Anfrage ließ der Hersteller vielsagend unbeantwortet: „Sie dürfen gerne spekulieren!“ Näheres erfahre die Welt im September.

Text und Foto: Markus Bauer | Illustration: Daimler

6
Prozent

DIESEL SPART DIE NEUE MOTORENGENERATION VON DAIMLER. DABEI HELFEN NEUE TURBOLADER UND POLIERTE GETRIEBEZAHNRÄDER



Seit 2013 einer der Pilotkunden von Mercedes-Benz Uptime: Michael Schaaf, Chef von Bay Logistik.

Vorausschauend in vierter Generation

Lkw-Notbremsassistent von Daimler erkennt jetzt auch Fußgänger

Daimler bohrt seinen Notbremsassistenten Active Brake Assist (ABA 4) auf. In der neuesten Ausbaustufe – als Sonderausstattung erhältlich ab Dezember – kann das System auch Fußgänger erkennen.

Dies ist laut Daimler im Lkw-Bereich eine Weltneuheit. Daimler nutzt dafür ein hochauflösendes Multimode-Radar. Es erfasst einerseits die Fläche neben dem Lkw mit einer Breite von 3,75 Metern auf der kompletten Fahrzeuglänge. Dazu komme ein Fernradar mit einem Erfassungswinkel von 18 Grad und einer Reichweite von 250 Metern. Im Nahbereich deckt das Radar bis 70 Meter einen Winkel von 120 Grad ab.

Erkennt das Radar ein Objekt, ermittelt es den Abstand und die Relativgeschwindigkeit. Weiter gleicht es die Radarsignatur mit gespeicherten Formen ab. So sei es im Lkw erstmals möglich, neben Rad- und Motorradfahrern auch Fußgänger zu erkennen. Laut Daimler erkennt das System Fußgänger bis zu einer Entfernung von 80 Metern. Radfahrer werden demnach noch in 160 Metern Entfernung erfasst.

Quert ein Fußgänger vor dem Lkw die Fahrbahn, durchläuft das System, anders als beispielsweise beim Pkw, nicht erst eine optisch-akustische Warnkaskade, sondern leitet parallel zu den Warnungen eine Teilbremsung ein. Der Fahrer kann diese jedoch jederzeit übersteuern, also entweder Gas geben und ausweichen, oder aber eine Vollbremsung einleiten. Bremse der Fahrer weniger stark als die Elektronik, bleibe es jedoch bei der Teilbremsung. Der Fußgänger-Assistent leitet auch dann keine Vollbremsung ein.

Blick auf Trailer in Kurven

Die Fußgängererkennung im ABA 4 arbeitet bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h und sei dabei dank der Radartechnik weitgehend unabhängig von Witterungsbedingungen, anders als beispielsweise kamerabasierte Systeme, heißt es.

Eine weitere Funktion ist ein Abbiegeassistent für Kreuzungen. Dieser arbeitet im Geschwindigkeitsbereich bis 36 km/h und



überwacht kontinuierlich die Schleppkurve des Trailers. Drohe der Anhänger beispielsweise, Fußgänger, Radfahrer oder eine Ampel zu touchieren, spricht der Assistent an und warnt optisch und akustisch. Der Abbiegeassistent des ABA 4 funktioniert ebenfalls mithilfe des Seitenradars, allerdings im Bereich von 0 bis 90 km/h. Erkennt der Assistent neben dem Lkw ein bewegliches

Objekt, leuchtet an der A-Säule eine gelbe Warn-LED auf. Setzt der Fahrer trotz drohender Kollisionsgefahr den Fahrtrichtungsanzeiger, blinkt die LED mehrfach rot. Aus dem Radio ertönt zudem laut Daimler ein Warnton auf der Gefahrenseite.

Zunächst bietet der Hersteller das System für die Baureihen Actros und Antos als linksgelenkte 4x2 Sattelzugmaschinen und 6x2 Fahr-

gestelle an. Der Preis werde sich für den Bremsassistenten 4 bei 5.500 Euro bewegen. Das Gesamtpaket mit allen verfügbaren Sicherheitssystemen – also inklusive Airbags und Retarder – kostet laut Daimler zwischen 12.000 und 15.000 Euro.

Text: Markus Bauer | Foto: Daimler

MEHR IM NETZ



HIER FINDEN SIE EIN VIDEO, DAS DIE FUSSGÄNGER-NOTBREMSE IN AKTION ZEIGT

www.etm.de/aba4

Erfolgreiche Talentshow

Talento heißt der Nachfolger des Scudo – neben dem Namen tauschte Fiat auch die Plattform

Moment. Talento? Da war doch schon mal was? Stimmt. Anfang der 90er Jahre gab es vom Ducato eine Kurzversion, die Fiat Talento nannte. 1996 löste der Scudo diese ab. Nun macht Fiat nicht nur beim Namen eine Rolle rückwärts, der neue 2,8-Tonner schließt auch bei den Abmessungen wieder zum größeren Ducato auf. Mit großem Radstand (3,50 Meter) und einer Gesamtlänge von 5,40 Meter überragt er den Scudo um 36 Zentimeter, den kürzesten Ducato sogar um 40 Zentimeter. Oder in Ladevolumen ausgedrückt: Mit 8,6 Kubikmetern ragt der Talento (langer Radstand und Hochdach) in das Revier des Ducato hinein, der in der magersten Version 8,0 Kubikmeter bereitstellt.

Mit dem Ende des Scudo steigt Fiat auch aus der PSA-Kooperation aus. Der neue Talento teilt sich die Plattform nun mit dem Renault Trafic. Wie beim Trafic gibt es vom Talento eine genau fünf Meter lange Kurzversion. Das Ladevolumen liegt dann bei 5,2 Kubikmeter, mit Hochdach sind es 7,2 Kubikmeter. Knapp 2,54 Meter ist der Laderaum lang (langer Rad-

stand 2,94 Meter) und zwischen den Radkästen 1,26 Meter breit – das reicht für drei Europaletten. Bei einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3.060 Kilogramm erlaubt der Talento eine maximale Nutzlast von 1.249 Kilogramm.

Antrittsstarke Motoren

Ab 23.430 Euro startet der Turbodiesel 1.6 Multijet mit 70 kW. Wer viel Stauraum braucht, aber mit wenig Gewicht hantiert, dem reicht der Einstiegsmotor völlig aus. Ansonsten empfehlen wir die stärkere 88-kW-Version.

Eine zweite Variante des Vierzylinders wird von einer zweistufigen Turboaufladung auf 92 kW beziehungsweise 107 kW gesteigert. Eilige Handwerker oder das Shuttle-Gewerbe werden zu dem im Drehzahlkeller willig ansprechenden 1.6 Ecojet greifen. Dem Twinturbo hilft serienmäßig eine Start-Stopp-Automatik beim Spritsparen. So soll die 92-kW-Variante im Schnitt 5,6 Liter auf 100 Kilometer (145 g CO₂/km) verbrauchen. Alle Motoren – übrigens alle von Renault – bekom-



men eine Sechsgang-Schaltung. Eine Automatik ist nicht erhältlich. In der Basisversion ist das modern gestylte Armaturenbrett in schlichtem schwarzen Hartplastik gehalten. In den höheren Linien putzt sich der Transporter mit einem zweifarbigen Cockpit, etwas Chrom und Klavierlack heraus.

Wirklich top ist die Sitzposition. Das in Höhe und Tiefe verstellbare Lenkrad sowie der umfangreich verstellbare Sitz samt Lordosstütze drücken das Kreuz in eine gesunde, rückschonende Körperhaltung.

Raffiniert ist der in der rechten Sonnenblende integrierte Spiegel-

Er verkleinert den toten Winkel. Serienmäßige Sicherheitsfeatures sind unter anderem ein Notbremsassistent und ein Traktionsassistent, der den Transporter auf rutschigen Straßen kontrolliert in Bewegung setzt.

Text: Martin Schou | Foto: Fiat

MEHR IM NETZ



ALLE INFOS, DATEN
UND PREISE ZUM
FIATTALENTO:
www.etm.de/talento

Noch ein Neuer

Fiat Fullback am Start

Pick-up darf man hierzulande zu Recht als Nischenmodell bezeichnen, anders als in Afrika und im Mittleren Osten. Der Fullback soll Fiat deshalb zum Global Player verhelfen.

Beim Fullback bedient sich Fiat am Know-how von Mitsubishi. Unter dem neuen Pick-up steckt der L200. So gibt es den italienischen Ableger als Einzelkabine, als Doppelkabine mit zwei Sitzreihen und als Fahrgestell. Je nach Modellvariante variiert die Ladefläche zwischen 1,52 Meter (Double Cab) und 1,85 Meter (Extended Cab) Länge. Rund eine Tonne Nutzlast verkraftet der Fullback. Weitere 3,1 Tonnen kann er ziehen. Fiat profitiert von Mitsubishis zahlreichen Aufbaupartnern. So ist er beispielsweise für den Abschleppdienst genauso geeignet wie als Räumfahrzeug. Damit er im Ein-

satz nicht stecken bleibt, treibt der 2,4-Liter-Turbodiesel (113 und 133 kW) auf Knopfdruck alle vier Räder an. Getriebeuntersetzung, Mittendifferenzial und elektronisches Sperrdifferenzial für die Hinterachse halten ihn abseits der Straße auf Kurs.

Schnäppchenjäger werden auf die Launch-Edition zum Markstart schießen, die Fiat als Extended Cab mit 181 Diesel-PS (Euro 5+) und umfangreicher Ausstattung ab 27.500 Euro anbietet. Wer bis September wartet, bekommt den Diesel mit rund 1.100 Euro Preisaufschlag nach Euro-6-Norm. Die Basisversion mit 113 kW gibt es ab 22.400 Euro. Die Kosten für die strengere Abgasnorm mit einkalkuliert.

Text: Martin Schou | Foto: Fiat



Dank Ihnen sind der Caddy, der Transporter und der Amarok „Die besten Nutzfahrzeuge 2016“.*

Bei der Leserwahl der Zeitschriften „trans aktuell“, „lastauto omnibus“ und „Fernfahrer“ haben sich höchste Qualität, Variabilität und Alltagstauglichkeit durchgesetzt. Gleich drei unserer Modelle sind als „Die besten Nutzfahrzeuge 2016“ ausgezeichnet worden. Der Caddy sichert sich bereits zum 13. Mal den 1. Platz in der Kategorie „Lieferwagen“. Zum vierten Mal in Folge ist der Transporter der beste „Transporter bis 2,8 Tonnen“. Für den Amarok ist es der dritte Sieg in der Kategorie „Pickup“. Und das Schönste daran: Alle drei Fahrzeuge verdanken die Auszeichnungen Ihren Stimmen.



Nutzfahrzeuge

*Bei der Leserwahl „Die besten Nutzfahrzeuge 2016“ („trans aktuell“, Ausgaben 5/2016, 6/2016 und 7/2016; „lastauto omnibus“, Ausgaben 3/2016 und 4/2016; „Fernfahrer“, Ausgaben 3/2016 und 4/2016) wurden der Caddy, der Transporter und der Amarok in ihrer jeweiligen Fahrzeugkategorie zum Sieger gewählt. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



Heiße Nacht der Gewinner

Jede Menge Promis und Preise: Prämierungsfeier zu den Besten Nutzfahrzeugen 2016

Mittlerweile kann man seine Garderobe danach ausrichten: Lädt der ETM Verlag mit seinen Titeln trans aktuell, FERNFAHRER und lastauto omnibus zur Prämierungsfeier zu den Besten Nutzfahrzeugen und den Besten Marken, herrschen hochsommerliche Temperaturen – unabhängig davon, ob es an den Vortagen noch Starkregen oder Überschwemmungen gegeben hat. Insofern war auch auf die vergangene Veranstaltung in den Stuttgarter Wagenhallen Verlass. Das Quecksilber nahm mühelos die 30-Grad-Marke.

Wahrscheinlich war nicht allein das Wetter dafür verantwort-

lich, dass es den fast 300 Gästen aus der Nutzfahrzeugindustrie, der Dienstleisterbranche oder der Transport- und Logistikwelt heiß wurde. Traditionell reichen bereits die Spannung und das Rampenlicht, um so manchen ins Schwitzen zu bringen. Zur Wahl standen mit fast 200 Baureihen so viele wie noch nie, darunter alle für den deutschen Markt relevanten Segmente wie Lieferwagen, Transporter, Lkw und Busse.

Insgesamt beteiligten sich rekordverdächtige 9.680 Leser an der Wahl, die mit Unterstützung der Prüforganisation Dekra durchgeführt wurde. Bereits zum 20. Mal lud der ETM Verlag zur Preisver-

leihung, bei den besten Marken war es das zwölfte Mal.

ETM-Geschäftsführer Oliver Trost bezeichnete die Wagenhallen als eine passende Eventlocation, die nicht jeder kenne. Der sich wandelnde Veranstaltungsort passe gut zum Verlag. „Denn auch bei uns ist vieles im Umbruch“, sagte er und wies auf neue Themen und Aktivitäten seines Hauses hin.

Wie die Leser beschäftigt auch die Medienbranche das Thema Digitalisierung. Das gilt auch für den Partner Dekra, der in der Digitalisierung einen Megatrend und neue Potenziale für die Verkehrssicherheit sieht, wie der Vorstandsvorsitzende Stefan Kölbl erläuterte.

Doch lauern in der Vernetzung auch Gefahren. Kölbl machte das an den steigenden Unfallzahlen durch Ablenkung etwa durch das Smartphone fest. Der neue Verkehrssicherheitsreport seines Hauses hat dies genauer untersucht und festgestellt, dass 15 Prozent der Fußgänger durch das Handy abgelenkt sind. Für Kölbl ist das ein Ansporn, noch stärker zu sensibilisieren, um bei der Sicherheit weiter voran zu kommen. Sicherheit schaffen, das sei der satzungsgemäße Auftrag für Dekra, der sich bis heute nicht geändert habe.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Karl-Heinz Augustin, Thomas Küppers

MEHR IM NETZ



MEHR BILDER UNTER
ETM.DE/BN2016



Logistikprofis unter sich (von links): Manuela Doll (LTG), Peter Hauck (Kravag), Matthias Rathmann (trans aktuell), Karl Fischer (LKZ Prien), Wolfgang Thoma (Ansorge), Johannes und Heinrich Doll (LTG), Sebastian Lechner (LBT) und Henning Mack (Kühne + Nagel).



A	B	C	D	E	F
Pick-ups	Lieferwagen	Transporter bis 2,8 t	Transporter bis 3,5 t	Transporter ab 3,5 t	Verteiler-Lkw bis 18 t
Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung
1. VW Amarok 50,7 %	1. VW Caddy 40,1 %	1. VW Transporter 44,7 %	1. Mercedes Sprinter 47,1 %	1. Mercedes Sprinter 46,8 %	1. Mercedes Atego
2. Ford Ranger 39,9 %	2. Mercedes Citan 23,4 %	2. Mercedes Vito 36,2 %	2. VW Crafter 31,3 %	2. VW Crafter 28,5 %	2. MAN TGM
3. Toyota Hilux 12,4 %	3. Ford Transit Connect 22,5 %	3. Ford Transit Custom 17,1 %	3. Ford Transit 15,6 %	3. Ford Transit 13,8 %	3. MAN TGL
Importwertung	Importwertung	Importwertung	Importwertung	Importwertung	Importwertung
1. Nissan 300 Navara 38,3 %	1. Fiat Doblò Cargo 20,9 %	1. Renault Trafic 42,1 %	1. Iveco Daily 30,3 %	1. Iveco Daily 29,3 %	1. Volvo FL
2. Toyota Hilux 34,9 %	2. Renault Kangoo Rapid 20,1 %	2. Fiat Scudo 21,5 %	2. Fiat Ducato 19,7 %	2. Fiat Ducato 26,9 %	2. Iveco Eurocargo
3. Mitsubishi L200 25,1 %	3. Peugeot Partner 15,4 %	2. Peugeot Expert 19,0 %	3. Peugeot Boxer 17,6 %	3. Peugeot Boxer 14,9 %	3. DAF LF
G	H	I	K	L	M
Verteiler-Lkw ab 18 t	Fernverkehrs-Lkw	Kipper bis 32 t	Midibusse	Stadtlinienbusse	Überlandbusse
Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung	Gesamtwertung
1. Mercedes Antos 35,1 %	1. Mercedes Actros 42,4 %	1. Mercedes Arocs 34,9 %	1. Mercedes Turismo K 20,6 %	1. Mercedes Citaro K-G/NGT 31,2 %	1. MAN Lion's Regio
2. MAN TGS 30,8 %	2. MAN TGX 33,3 %	2. MAN TGS 26,7 %	2. Setra S 511 HD 19,4 %	2. MAN Lion's City Hybrid 23,5 %	2. Mercedes Citaro Ü/LEÜ
3. MAN TGM 19,6 %	3. Volvo FH/FH 16 15,3 %	3. MAN TGM 13,8 %	3. MAN Lion's City M 17,9 %	3. MAN Lion's City 20,5 %	3. Neoplan Jetliner/C
Importwertung	Importwertung	Importwertung	Importwertung	Importwertung	Importwertung
1. Volvo FM 33,7 %	1. Volvo FH/FH16 36,6 %	1. Scania P/G/R 25,8 %	1. Iveco Daily Tourys/Electric 15,6 %	1. Volvo H/LAH Hybrid 18,2 %	1. Volvo 8900
2. Scania P/G 21,9 %	2. Scania G/R 31,0 %	2. Volvo FMX 21,5 %	2. Solaris Urbino 10 11,9 %	2. Scania Citywide LF 16,2 %	2. Scania InterLink LD
3. Volvo FE 14,7 %	3. DAF XF 19,1 %	3. Volvo FH 19,6 %	3. Hess SwissAlpin 9,5 %	3. Solaris Urbino/electric 13,2 %	3. Iveco Crossway LE/NF



kw



38,9 %
34,9 %
22,8 %



43,8 %
26,3 %
21,1 %



Besonderes Ambiente: Die Wagenhallen in Stuttgart dienen als Kulisse für die Prämierungsfeier.



Im Dialog (von links): Peter-Paul Pietsch (Motor Presse Stuttgart), Kai Varnai und Stefan Kölbl (beide Dekra).



Johannes Hilpert gewinnt einen Ford Tourneo Connect. ETM-Chef Oliver Trost und Moderatorin Alexandra von Lingen gratulieren.



Zeitreise: Das Steptanz-Duo Swing & Slide entführte die Gäste in die Zwanziger Jahre.

Die besten Marken 2016

KATEGORIE	MARKE
Anhängerkupplungen	Rockinger (Jost-Werke)
Autohof-Ketten	24-Autobahn-Raststätten
Bremsen	Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge
Filter	Mann-Filter
Frachtbörsen	TimoCom
Getriebe	ZF Friedrichshafen
Klima/Heizung	Webasto
Kipper	F. X. Meiller
Kühlaggregate	Thermo King
Ladekräne	Palfinger
Lichteinrichtungen	Hella
Lkw-/Bus-Teilehändler	Europart
Miete/Leasing	Mercedes-Benz Charterway
Nutzfahrzeuge-Versicherungen	Kravag
Reifen	Michelin Reifenwerke
Reifendienste	Euromaster
Retarder	ZF Friedrichshafen
Sitze	Recaro
Tankkarten	DKV Euro Service
Trailer Plane/Curtainsider	Schmitz Cargobull
Trailer Koffer-/Kühllaufbau	Schmitz Cargobull
Trailerachsen	BPW Bergische Achsen
Truck-/Trailer-Service	Mercedes-Benz Truck-Works
Tuning/Styling	HS-Schoch

usse

N Reisehochdecker
Gesamtwertung



- 1. Setra Top-Class 500 HDH 19,9 %
- 2. Neoplan Skyliner 17,3 %
- 3. Mercedes Travego M/L 14,7 %

Importwertung



- 1. Volvo 9900 20,8 %
- 2. Van Hool TDX27 Astromega 12,8 %
- 3. VOL Futura FDD2 12,2 %

21,2 %
14,2 %
12,1 %



Glückliche Gewinner: Die Preisträger der Besten Nutzfahrzeuge und der Besten Marken 2016.

Standards europaweit sichern

BPW treibt internationale Servicestruktur voran – Kundendienst-Leiter Hartmut Kraus im Gespräch



trans aktuell: Herr Kraus, ab wann lohnt es sich, einen Service-Vertrag abzuschließen?

Kraus: Die Wartungsverträge von BPW eignen sich besonders für Spediteure, die keine eigene Werkstatt haben oder europaweite Mobilität benötigen. Darüber hinaus ist der Partner-Service-Vertrag eine ideale Grundlage für Unternehmer, die ihre Werkstatt outsourcen beziehungsweise ihr Flottenmanagement extern vergeben wollen. Die Größe der Spedition spielt hierbei keine entscheidende Rolle.

Was sind die Vorteile eines solchen Vertrags?

Die Spediteure profitieren von Ausfallsicherheit und Mobilität ihrer Trailer durch präventive Wartung. Das dichte BPW Service-Netzwerk mit mehr als 260 BPW Service-Partnern allein in Deutschland und eine europaweite Pannenhilfe bieten höchste Mobilitätssicherheit. Dabei sparen die Spediteure bares Geld, da sie auf ein bestehendes Werkstatt-Netzwerk zugreifen können, ohne selbst investieren zu müssen. Damit geht einher, dass sich administrative Tätigkeiten auf ein Minimum reduzieren lassen. Eine konstante monatliche Rate über die gesamte Laufzeit gewährleistet Planbarkeit und Sicherheit.

Warum scheuen sich dann immer noch Spediteure, einen solchen Vertrag abzuschließen?

Je besser der Spediteur die laufenden Kosten seines Fuhrparks kennt, desto besser kann er den Nutzen des Wartungsvertrags einschätzen. Diese Kostentransparenz ist aber nicht in jedem Unternehmen gegeben. Hier unterstützen wir gerne mit einer fairen, intensiven Beratung. Auch setzt mehr und mehr ein Umdenken ein, den Service-Vertrag weniger als Abhängigkeit, sondern als Partnerschaft zu sehen, die dem Spediteur gleichzeitig Sicherheit für seine Mobilität und Zeit für die Fokussierung auf sein Kerngeschäft bietet. Wir gehen davon aus, dass der Trend zu Wartungsverträgen für Zugfahrzeuge sich auch auf das Trailersegment übertragen wird.

BPW verfügt über einen Breakdown-Service. Wie schätzen Sie den Service-Standard in Deutschland ein?

Der Service-Standard in Deutschland ist als gut bis sehr gut zu bezeichnen. Es gibt ein flächendeckendes Servicenetz mit rund 3.600 Werkstätten, die Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht reparieren. Aufgrund des Wettbewerbsdrucks investiert der überwiegende Teil der Werkstätten in qualifiziertes Personal und moderne Werkstattausstattung.

Welche Folgen hat die Verlagerung von Dienstleistungen in die europäischen Nachbarstaaten?

Eine Verlagerung von Dienstleistungen in die europäischen Nachbarstaaten ist zum jetzigen Zeitpunkt eher selten zu beobachten. Sie kommt bestenfalls dann in Frage, wenn größere Flotten ihre Standorte im europäischen Ausland gründen. Aber auch hier werden Wartung und präventiver

Service oftmals in der Heimatwerkstatt durchgeführt.

Wie steht es um die Service-Abdeckung im europäischen Ausland?

Die Service-Abdeckung ist sehr unterschiedlich. Während sie in den skandinavischen Ländern, Benelux und Deutschland sehr gut ist, besteht in den ehemaligen Balkanregionen, in denen es kein flächendeckendes Servicenetz gibt und sich die Werkstätten auf vereinzelte Motorwagen-Servicestützpunkte konzentrieren, noch Optimierungspotenzial.

Wo in Europa ist es besonders schwierig, einen zuverlässigen Kundenservice zu garantieren?

Die größten Herausforderungen sehen wir in Frankreich aufgrund gesetzlicher Vorgaben sowie in den Balkanstaaten aufgrund der geringen Netzabdeckung.

Warum können gewohnte Standards im Ausland zum Teil nicht eingehalten werden?

Das liegt zum Teil an fehlenden Infrastrukturen, zum Teil aber auch an einer unterschiedlichen Auslegung beziehungsweise Unkenntnis der Standards. Oftmals geht schnelle Hilfe vor Einhaltung von Standards.

Wie könnte man diese Standards langfristig verbessern?

Die BPW Gruppe trägt ihren Teil durch den Ausbau des Servicenetzes und die Qualifizierung von Werkstätten bei – sowohl in Bezug auf Ausstattung als auch auf Personal. Vor allem große international

operierende Flotten könnten aber einen weiteren Anstoß zur Standardverbesserung geben.

Wie könnte eine bessere Vernetzung zwischen den Herstellern aussehen?

Eine bessere Vernetzung zwischen den OEMs könnte durch zielführende Gespräche und gemeinsame Strategien angestrebt werden, beispielsweise durch das Vernetzen von Daten aus dem Truck und dem Trailer, um eine präventive Wartung und optimale Steuerung der Wartungsprozesse zu ermöglichen.

Wie löst BPW sein Mobilitätsversprechen heute schon ein?

Eine hervorragende Basis, das Mobilitätsversprechen einzulösen, bieten unsere Wartungsverträge für den kompletten Trailer. Mit dem Partner-Service-Paket, wie wir den Wartungsvertrag bei BPW nennen, hat der Spediteur Mobilitäts-, Kosten- und Dokumentations-sicherheit, die ihm gleichzeitig bei einem späteren Verkauf des Fahrzeugs zugute kommen. Ein Rundum-Sorglos Paket also, das zusätzlich auch noch wertvolle Zeit spart, die für das eigentliche Kerngeschäft genutzt werden kann. Der kontinuierliche Ausbau unseres Servicenetzes und unseres Ersatzteilnetzwerkes ermöglicht eine hohe Verfügbarkeit des Fuhrparks. In Kooperation mit dem ADAC Truck Service bieten wir eine Mobilitätspartnerschaft rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr.

Text: Knut Zimmer
Fotos: Continental, BPW

MEHR IM NETZ



MEHR ZUMTHEMA
REIFEN AUF
www.etm.de/conti

ZUR PERSON

- Hartmut Kraus begann seine Karriere bei BPW mit einer Lehre als Werkzeugmacher
- Im Anschluss daran studierte Kraus Maschinenbau mit der Fachrichtung Produktionstechnik
- Nach dem Studium kehrte Kraus in das Unternehmen zurück. Es folgten unterschiedliche Stationen in den BPW-Produktionsbereichen
- Mit diesem Wissen verantwortet er seit 1998 den Kundenservice bei dem Mobilitäts- und Systempartner BPW

Mobilität von morgen

Thomas Wolf, Leiter International Fleet Business für die EMEA-Region bei Continental, blickt in die Zukunft



trans aktuell: Herr Wolf, was muss ihrer Meinung nach getan werden, um die Service-Standards zu vereinheitlichen?

Wolf: Hierzu müsste es natürlich zu einem intensiven Austausch der beteiligten Parteien kommen und der Wille vorhanden sein, dies in einem integrierten Ansatz umzusetzen. Rechtliche Rahmenbedingungen und Anforderungen für ganz Europa könnten einen solchen Prozess deutlich beschleunigen.

Wie gestaltet Continental diesen Prozess?

Durch Analyse und Nutzung aller Service-Provider, die für lokale Anforderungen verfügbar sind – inklusive Wettbewerber, wo dies sinnvoll ist. Hinzu kommt die Etablierung der Funktion eines Netzwerk-Managers in möglichst

allen Ländern, der national optimieren und standardisieren soll und das Netzwerk der Partner aktiv kontrolliert und weiter entwickelt. Grundsätzlich sind wir auch offen für alternative Partner, die heute im Reifenservice noch keine Rolle spielen.

Welche Entwicklungen können Spediteure in den kommenden fünf bis 15 Jahren erwarten?

Die Vernetzung der Systeme im Fahrzeug, sowohl zwischen den Fahrzeugen selbst und der die Fahrzeuge umgebenden Infrastruktur, wird immer schneller und immer weiter voranschreiten. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis der intelligente Reifen von sich eine Beschädigung meldet – auch wenn dies erst in zum Beispiel 50 Kilometern zum tragen kommt. In einigen Jahren wird das Call-Cen-

tre dann bereits wissen, welcher Reifentyp in welcher Dimension wann und an welchem Standort benötigt wird. Im Idealfall wird das Fahrzeug dann zur nächstmöglichen Werkstatt dirigiert oder der Servicepartner wartet schon mit dem richtigen Reifen an der Stelle, an der das Fahrzeug mit dem Schaden zum stehen kommt. Neben der Luftdrucküberwachung wird es noch viele andere Entwicklungen geben, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer verbessern werden und die Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Verkehrsmittel positiv beeinflussen. Die Vernetzung von Fahrzeugen – auch untereinander – wird sich genauso beschleunigen, wie die Entwicklung neuer Fahrzeugkonzepte besonders im innerstädtischen Verkehr.

Text: Knut Zimmer | Foto: Continental

Damit Fahrer sicher ankommen

Berufsfahrer sind auf dem Weg zur Arbeit häufiger riskant unterwegs – DVR und ETSC stärken Risikomanagement



11 Prozent

MEHR PENDLER MUSS
DAS DEUTSCHE
STRASSENNETZ LAUT
BG VERKEHR IM
VERGLEICH ZU 2005
HEUTE AUFNEHMEN

ORGANISATION

- 1993 gegründet, engagiert sich das European Transport Safety Council (ETSC) mit Sitz in Brüssel für die Verkehrssicherheit im europäischen Transportbereich. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ist Mitglied
- Das Projekt Praise (Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees) adressiert vor allem die Sicherheitsaspekte auf dem Weg zur Arbeit und bei fahrerbezogener Arbeit

Risikomanagement in der Transport- und Logistikbranche beschränkt sich häufig auf die Gefahren, die bei der täglichen Arbeit entstehen – ein Verkehrsunfall auf Tour etwa, beim Beladen oder im Lager. Viel zu wenig im Blickfeld haben Unternehmen allerdings die Risiken, die der Arbeitsweg für ihre Mitarbeiter birgt. Darauf weist die europäische Organisation ETSC (European Transport Safety Council) hin.

„Entsprechende Risikomaßnahmen sind nicht der ausschlaggebende Kostenfaktor – es sind die Unfälle und deren Folgen, die Kosten verursachen“, erklärte ETSC-Präsident Antonio Avenoso bei einer gemeinsamen Veranstaltung von ETSC und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) in Montabaur. Die Unternehmen der Branche sollten dieses Thema durchaus im Fokus haben, allein schon aufgrund der gesetzlichen Fürsorgepflicht im Rahmen der EU-Richtlinie 89/391/EWG über die „Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit“.

Laut Deirdre Sinoot von der irischen Gesundheits- und Sicherheitsbehörde HSA haben in Irland rund ein Drittel aller Straßenverkehrsunfälle mit Fahrzeugen einen Arbeitsbezug – entweder, weil Fahren Teil der Arbeit ist oder die Fahrer auf dem Weg zur Arbeit sind. Im Rahmen einer Umfrage gaben solche Fahrer öfter als andere an, das Tempolimit häufig zu überschreiten und manipulativ zu fahren – mit ihrem Fahrstil also andere zu bedrängen. Dem entsprechend seien diese Fahrer häufiger an Beinahe-Unfällen sowie an tatsächlichen Kollisionen beteiligt.

Argumente für ein Ausweiten des betrieblichen Risikomanagements sind auch Kosten- und Versicherungsargumente. Matthias Rumpf vom Versicherer HDI kann die unternehmensinternen Folgekosten sogar recht genau benennen: Bei einem Pkw-Haftpflichtschaden liegen sie bei rund 1.650, bei einem Lkw-Haft-

pflichtschaden sogar bei bis zu 3.500 Euro und beinhalten auch Kosten durch Gehalts- und Lohnfortzahlungen im Krankheitsfall und Umsatzverluste.

Bände spricht ein Blick auf die Unfallursachen: Nach Angaben von Jacqueline Lacroix vom DVR sind die Hauptursachen bei Stra-

ßenverkehrsunfällen im betrieblichen Kontext Übermüdung, Alkohol, Drogen oder Medikamente sowie nicht angepasste Geschwindigkeit. Zeitdruck, Stress und Ablenkung beeinflussen das Unfallrisiko zusätzlich.

Um die Zahl der Unfälle – gleich ob Arbeitsunfall, Dienstwe-

ge- oder Wegeunfall – zu senken, bietet der DVR laut Lacroix auch eine „Betriebsberatung Verkehrssicherheit und Arbeitswelt“ inklusive Mobilitätsberatung für die Mitarbeiter. Zusammen mit Wissenschaftlern der Friedrich-Schiller-Universität Jena hat der Verein ein Onlinetool zur „Gefährdungs-

beurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität“ entwickelt (siehe Kasten). „Das Wichtigste zur Unfallvermeidung ist aber, dass Verkehrssicherheit auch Chefsache ist“, sagt Lacroix.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Narayan Lazic/Fotolia

MEHR IM NETZ



WIE UNTERNEHMEN DIE SICHERHEIT IHRER MITARBEITER VERBESSERN KÖNNEN, ERFAHREN SIE HIER:
www.etm.de/etsc

UNFÄLLE AUF DEM ARBEITSWEG

- Onlinetool der Uni Jena zur „Gefährdungsbeurteilung und Risikobewertung organisationaler Mobilität“ (Gurom)
- Ziel: Unfälle auf Arbeitswegen sowie dienstlichen und betrieblichen Wegen verhindern
- Mittels eines Online-Fragebogens werden relevante Gefährdungsbereiche ermittelt und analysiert. Für jede teilnehmende Person werden individuelle Gefährdungsprofile erstellt. Ein Unternehmensprofil macht Angaben über alle Beschäftigten in anonymisierter Form. Letzter Schritt sind Maßnahmenvorschläge aus einer Interventionsdatenbank mit 1.000 Einträgen

Die besten Marken
2016

Die Leserwahl von
lastauto omnibus trans aktuell FERNFAHRER

1. Platz
Kategorie: Truck-/Trailer-Service
Mercedes-Benz TruckWorks

**DANKE, DANKE, DANKE,
DANKE, DANKE, DANKE!**

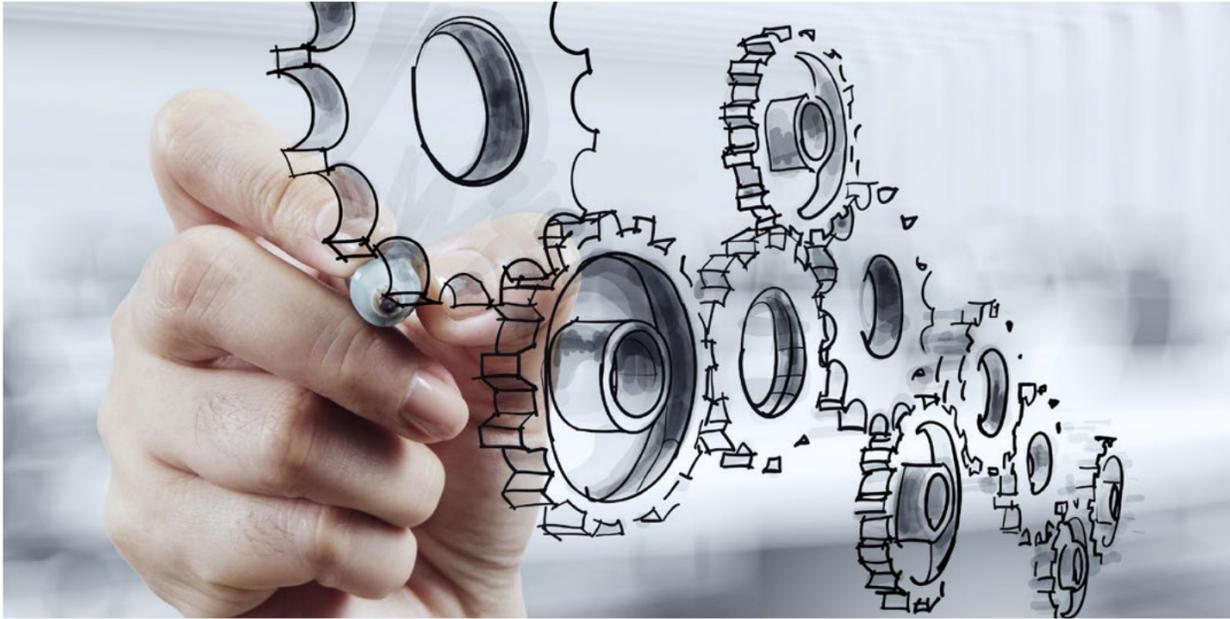
Zum sechsten Mal in Folge sagen wir Danke. Wir freuen uns, dass uns die Leser von FERNFAHRER, *trans aktuell* und lastauto omnibus erneut zur besten Marke in der Kategorie „Truck-/Trailer-Service“ gewählt haben. Und wir werden alles dafür tun, um Ihren Ansprüchen auch weiterhin gerecht zu werden. Denn wir arbeiten nicht für Trophäen. Sondern für Sie. **Wir wissen, was Sie bewegt.**

TruckWorks – Eine Marke von Mercedes-Benz. www.truckworks.de

TruckWorks
Van, Truck & Trailer Service by Mercedes-Benz

Kosten runterschrauben

Business Intelligence für die Branche – mit dem Transportcontroller die Zahlen im Blick haben



Kaum eine Branche ist derart preissensibel wie die Transport- und Logistikbranche. Umso erstaunlicher ist es, dass trotz geringer Margen oft nur aus dem Bauchgefühl heraus entschieden wird. „Ein Controlling findet bislang meist nicht statt. Und wenn, dann so zeitverzögert, dass ein Gegensteuern in den meisten Fällen nicht mehr möglich ist“, erklärt Roland Stelz, Geschäftsführer der auf Speditionen spezialisierten Unternehmensberatung Transportcontroller. Da das Unternehmen zugleich auch an Software-Lösungen arbeitet, gibt es nun den sogenannten Transportcontroller 1.1. Das Programm wiederum setzt sich aus verschiedenen Modulen zusammen, die jeweils für sich alleine lauffähig sind. So etwa das „Modul 3 – Ergebnis“.

Hinter dieser schlichten Bezeichnung verbirgt sich ein da-

banken natürlich ebenso, auch wenn die von der Performance meist etwas langsamer sind. Beides zusammengenommen, erhält der Nutzer eine ebenso schlanke wie auch schnelle Business-Intelligence-Lösung (BI).

Tatsächlich spielt das BI-Tool seine Stärke nämlich bei großen Datenmengen aus. Also dann, wenn die Speditionssoftware buchstäblich in die Knie gehen würde, wollte der Nutzer die Daten dort direkt abfragen.

Um das zu vermeiden, hat man beim Transportcontroller einen ebenso einfachen wie effektiven Kunstgriff angewandt: Die Daten aus der Speditionssoftware werden in Form von zwei CSV-Dateien exportiert. Also jenem Format, das beispielsweise auch die Tabellenkalkulation Excel nutzt. Die CSV-Datei Aufträge und die CSV-Datei Touren laufen dann jeweils durch einen eigenen Konver-

DAS UNTERNEHMEN

- Die Unternehmensberatung Transportcontroller hat sich auf betriebswirtschaftliche Hilfestellungen für Speditionen und Transportunternehmen spezialisiert
- Geschäftsführer ist Roland Stelz
- Der 51-jährige Betriebswirt war 25 Jahre im Speditions- und Transportgewerbe tätig
- Die Idee: Mit Transportcontroller die Erfahrungen weitergeben, die er unter anderem als Geschäftsführer gesammelt hat
- Auch die anderen Berater kommen aus der speditionellen Praxis
- Unternehmenssitz ist in Münzenberg/Hessen

mehr gibt das BI-Tool Antworten darauf, wo es noch Verbesserungspotenzial zu heben gibt“, sagt Stelz. Die Informationen dazu erhält der Nutzer dann sogar punktgenau. Denn die Abfragen lassen sich frei konfigurieren – und in beliebiger Anzahl abspeichern, sodass sie immer wieder zur Verfügung stehen. Das wiederum hört sich schwieriger an, als es tatsächlich ist. Sind doch bereits neun Auswertungen vorprogrammiert (siehe Kasten: Die Software). So müssen lediglich die einzelnen Daten zueinander per Drag and Drop – also schlicht durch Verschieben – in Verbindung gesetzt werden.

Ins kalte Wasser muss dabei jedoch niemand springen. „Wir sind immer einen Tag vor Ort und schulen die Mitarbeiter des Kunden entsprechend“, berichtet Stelz. Meist reiche das schon aus, um die Software nach den eigenen Vorstellungen einzurichten, Datenfelder zu programmieren und Abfragen zu generieren. „Wer sich dennoch unwohl fühlt, für den richten wir die Abfragen natürlich entsprechend ein“, sagt Stelz.

Schließlich sei man ja kein Software-Haus sondern eine Unternehmensberatung. Und zwar eine, deren Berater zuvor jahrelang in der Logistik tätig waren. Gepaart ist das Ganze mit betriebswirtschaftlichem Know-how. Die Kompetenz in Sachen Programmierung ist hingegen zugekauft. „Ich bin zwar IT-affin, aber eine derart professionelle Lösung hätten weder ich noch

meine Kollegen selbst programmieren können“, erklärt Stelz.

Blick über den Tellerrand

Das gelte aber natürlich nur für die technische Umsetzung: „Der Aufbau und die Logik stammen komplett von uns.“ Stelz selbst bezeichnet sich zwar als Mann der Zahlen, „die klassischen Erbsenzähler sind wir allerdings nicht“. Wichtig sei in der Entwicklung daher immer auch der Blick über den Tellerrand hinaus.

Alles was für die Logistik wichtig ist, fließt daher in den Transportcontroller ein. „Anders als klassische BI-Tools ist unsere Lösung aber tatsächlich auf die Branche fokussiert. Soll heißen, es sind auch speditionelle Anforderungen berücksichtigt, die in branchenneutralen Standardlösungen fehlen. Es sind aber andererseits keine unnötigen Anwendungen an Bord, die nur Geld kosten.“

Apropos preissensible Branche: Den Transportcontroller gibt's zu kaufen, ganz ohne weitere monatliche Kosten. Im Gegenzug verspricht Stelz: „Das Produkt hat sich in wenigen Monaten amortisiert, in einzelnen Fällen sogar nach wenigen Wochen.“ Und alles nur, weil statt dem Bauchgefühl verlässliche Zahlen als Grundlage für unternehmerische Entscheidungen dienen.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: Fotolia/everythingpossible

EIN CONTROLLING FINDET BISLANG MEIST NICHT STATT

tenbankbasiertes Analysetool für sehr große Datenmengen. „Das System wurde in der aktuellen Programmiersprache Microsoft.net programmiert und basiert auf einer Microsoft SQL-Datenbank“, erläutert Stelz. Alternativ sei es aber natürlich möglich, auch andere Datenbanken – wie etwa Oracle – einzubinden. Kostenlose SQL-Daten-

ter. „Auf diese Weise lassen sich beispielsweise die Auftragserteile und die Tourkosten, die ansonsten meist nur getrennt voneinander einsehbar sind, sinnvoll einander gegenüberstellen“, berichtet Stelz.

Vorab richtig kalkulieren

Tatsächlich geht der Transportcontroller sogar noch ein ganzes Stück weiter. So lassen sich für beide Seiten Werte mit kalkulatorischen Tarifen ermitteln, sofern die Speditionssoftware diese nicht hergibt. Das ist oft für die Kosten im Eigenfuhrpark der Fall. Hier geht es letztlich ans Eingemachte: Welche Tour erwirtschaftet welchen Deckungsbeitrag? Wie sieht das ganze nach Kunde aufgeschlüsselt aus? Welche Fahrzeuge und welche Fahrer sind gut und welche weniger gut unterwegs?

Fragen über Fragen? Mit dem Transportcontroller soll es so künftig nicht mehr heißen. „Viel-

DIE SOFTWARE

- „Transportcontroller Modul 3 – Ergebnis“ basiert auf der Programmiersprache Microsoft.net
- Im Hintergrund läuft eine Datenbank, vorzugsweise eine Microsoft SQL-Datenbank
- Neun vorkonfigurierte, aber dennoch anpassbare Auswertungen: Ergebnis pro Kunde, pro Auftrag, nach Gewicht, nach Lademeter, nach Kilometer, je Gebietsrelation, je Einzelrelation, je Tour und je Fahrzeug
- Weitere Auswertungen können völlig frei angelegt werden
- Möglich ist sowohl eine Einzelplatz- als auch eine Serverlösung, die ebenfalls beim Kunden läuft
- Bei der Mehrplatzlösung über den Server ist eine ausgefeilte Nutzerverwaltung inklusive, damit jeder nur das sieht, was er sehen soll

Eine Sprache für Autos

Here, Entwickler und Anbieter von cloudbasierten Kartendienssten, strebt ein internationales Datenformat zwischen Auto und Cloud an. Das Projekt, das unter dem Namen Sensoris läuft, hat Here an Ertico ITS Europe übertragen. Der Organisation also, die die Entwicklung international anerkannter Standards für Automobil- und Transporttechnologien vorantreibt. Zu den Ertico-Partnern gehört auch der Kartenanbieter Tom Tom, sodass das Ganze auf eine entsprechend breite Basis gestellt ist.

Telematik-App für LIT

Die Spedition L.I.T. (Logistik, Information, Transport) aus Brake hat 300 Lkw mit einer eigenen Telematik-App ausgerüstet. Weitere 550 Lkw, auch von Subunternehmern, sollen folgen. Bei der Software, die auf der App des Telematik-Anbieters AIS basiert, lassen sich die kompletten Arbeitsabläufe darstellen. Die Lösung, die auf Tablets läuft, kann aber noch mehr: Fahrzeuge orten, Aufträge, Statusmeldungen und Ankunftszeiten übermitteln. Perspektivisch ist das Anbinden der App an das L.I.T.-Webportal angedacht.

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

autorisierter Werkstattpartner von:
SCHMITZ CARGOBULL **KRONE**
 Trailerservice ✕ Unfallreparatur
 Fahrzeugbau ✕ Kühlfahrzeug
 Trailervermietung

Tiefkühlsattelaufleger
Mietkauf ab € 899,00 (netto, zzgl. MwSt.)

wahlweise mit **Kaufoption** bzw. **Vollservice**
 Blumenbreite, Doppelstock & Trennwand (optional)
 ab 36 Monaten Mindestmietzeit auf Anfrage auch zusätzlich mit
 Ladebordwand und/oder als Multitemperatur lieferbar!

MEVISSSEN
 Nutzfahrzeug GmbH
 (D) 41812 Erkelenz
 Telefon: 02431 - 9745900
 www.mevisssen.de

KAUFEN MIETEN LEASEN + Herstellerunabhängig + Markenfabrikate + Deutschlandweit

GTI Miet-Fahrzeug Center Trailer sind unser Ding!

Tiefkühlsattel
Mietrate monatlich ab 995,- Euro

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

Krone Tautliner mit Ladungssicherungszertifikat 650 € mtl. Mieta
 ebenfalls verfügbar: Kühl-, Koffer-, Coil-, Plateau-Aufleger und
 Kipper
 Tel. 05951 995994-0 mail: dokters@el-rosen.de
 alle Preise unter: www.aufleger-mieten.de
Rosen TRUCK + TRAILER GmbH, 49757 Werlte

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.hs-schoch.de

Alles in Ordnung



Die **LadeBOX** sorgt unter dem Trailer für Ordnung. Mittels eines durchdachten Innenlebens können Sie ihre Ladungssysteme **sicher und übersichtlich** an einem einzigen Platz unter dem Trailer lagern.

Speziell an die **Ladungssysteme** angepasste ausziehbare Ablagefächer erlauben Ihnen beim Be- und Entladen einen **komfortablen Zugriff**. Und auch während der Fahrt können Ihre Ladungssysteme nicht mehr verrutschen.

Die **LadeBOX** ist als Einsatz für den Palettenstaukasten **PK3000 von HS-Schoch** und als separate **BOX** zum einfachen und schnellen Montage im Ersatzradkorb **EK 1000 von HS-Schoch** erhältlich.



+49(0)7363/9609-0



Wir stellen aus:
 Halle 26, Stand C26, Freigelände Stand M89

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



2005-2016 **1. PLATZ** Tuning und Styling

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

€ 246,-
 und hat das Format 2-spaltig · 30 mm

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

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

www.transaktuell.de

Was tun bei ARTHROSE?

Über 150.000 Menschen in Deutschland erhalten jährlich wegen Arthrose ein künstliches Kniegelenk, und die meisten sind dankbar für die neu gewonnene Lebensqualität. Leider gibt es aber auch Fälle, bei denen Zweit- oder gar Dritt-Operationen erforderlich sind. Am Tragischsten ist es, wenn selbst diese Folge-Operationen scheitern, wenn das künstliche Gelenk ganz entfernt und wenn das Knie bleibend versteift werden muss. Welches sind die Hauptursachen dieser Komplikation und welche Hilfe – auch finanziell – gibt es bei diesem schweren

Schicksal? In ihren Ratgeberheften „Arthrose-Info“ gibt die Deutsche Arthrose-Hilfe wertvolle Informationen und hilfreiche Tipps zu allen Formen der Arthrose. Sie fördert zudem selbst die Arthroseforschung an deutschen Universitätskliniken. Eine Musterausgabe des „Arthrose-Info“ kann kostenlos angefordert werden bei: Deutsche Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 11 05 51, 60040 Frankfurt (bitte gerne eine 0,70-€-Briefmarke für Rückporto beifügen oder per E-Mail unter service@arthrose.de mit Angabe der eigenen Adresse bestellen).

gleich klicken

www.lastauto-omnibus.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.lkw-aluraeder.de



autorisierter
Großhandel

Ihr Großhandels-
 Partner für
**ALCOA Räder
 und Zubehör**

H. Lauterbach GmbH
 Belecker Landstr. 37
 59581 Warstein
 Tel. +49 (0) 2902 656
 Fax +49 (0) 2902 57514
 info@lkw-aluraeder.de



www.LKW-Chiptuning.de
 20 % mehr Leistung + Drehmoment für fast alle Nutzfahrzeuge, auch Vorortservice
KTH Adam Dieselelektronik
 Tel. 01 78/4 53 71 36 und 03 51/4 53 71 36

www.lastauto-omnibus.de

...über 5.000 Teile!!

Cool forever
 Kompressor-Kühlbox Engel MK-45
 Aufbautiefe: 840 (ohne 2000) x 1100 x 700 mm
 Bauweise: 120 x 200 mm
 Inhalt: 40 Liter
 Material: Stahlblech innenverkleidet
 Farbe: Grau hellgrün
 Gewicht: 28 kg
 Temperaturbereich: +5°C bis +18°C
 Betriebszeit: 24h
 Leuchtungsleistung: 11 Watt
Aktion... €799,-

Kompressor-Kühlbox Engel MK-40
 Aufbautiefe: 840 x 1100 x 700 mm
 Bauweise: 120 x 200 mm
 Inhalt: 40 Liter
 Material: Stahlblech innenverkleidet
 Farbe: Grau hellgrün
 Gewicht: 28 kg
 Temperaturbereich: +5°C bis +18°C
 Betriebszeit: 24h
 Leuchtungsleistung: 11 Watt
Aktion... €549,-

PIEPER-www.truckerdepot.de
 Sandstr. 14 - 18, D-45962 Gladbeck
 Tel.: 02043 / 6 99 27 • Fax: 02043 / 6 99 61



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



ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

30 JAHRE AN VORDERSTER LINIE

Seit 30 Jahren liefert Trux Produkte für die Sicherheit und erstklassiges Styling für Nutzfahrzeuge fast aller europäischen Hersteller. Und genauso werden wir es auch in Zukunft halten: Mit Sicherheit das Beste. Für Sie und Ihren Truck.

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

Trux

Always in the frontline

SO SIEHT'S AUS: STELLEN SIE SICH UNTER
WWW.TRUX.DE
AM KONFIGURATOR DIE PASSENDEN
TEILE FÜR IHR FAHRZEUG ZUSAMMEN

JUMBO
distribution

www.trux-styling.de verkauf@trux-styling.de 040-700 170-2089 90

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Rechtssichere Betriebsorganisation? Verantwortliche Personen auf dem Schleudersitz!

Die Tendenz ist unverkennbar. Immer mehr richten sich die Augen der Bußgeldbehörden und Staatsanwaltschaften auf das so genannte Organisationsverschulden. Verantwortlich bestellte Personen im Betrieb werden mit teils drastischen Strafdrohungen konfrontiert.

Ist Ihr Betrieb dem gewachsen? Sind Sie rechtssicher organisiert?

Wir beraten Sie mit unserer langjährigen Erfahrung im Transport- und Logistikbereich gerne.

Die Erstauskunft ist kostenlos.

Matthias Pfitzenmaier
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verkehrsrecht

Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für Versicherungsfragen und Verkehrsrecht:

Matthias Pfitzenmaier
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verkehrsrecht

Telefon 07131/60990
Fax 07131/609960
Moltkestraße 40
74072 Heilbronn
anwalt@haus-des-rechts.de
www.haus-des-rechts.de

Die Spezialisten vereint im Haus des Rechts

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

€ 205,-

und hat das Format 2-spaltig · 25 mm

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

Transport- und Speditionsrecht

Die rechtlichen Problemstellungen im Bereich des Transport- und Speditionsrechts sind so vielfältig wie die Güter, die transportiert werden. Eine Vielzahl von nationalen und internationalen Regelungen sind zu beachten und die Aufgaben und Leistungen der Speditions- und Logistikbranche sind längst nicht mehr mit dem ursprünglichen Bild des einfachen Transporteurs vergleichbar.

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

Dietz · Tonhäuser & Partner
Rechtsanwälte · Steuerberater
Insolvenzverwalter

Ihr Ansprechpartner für Arbeitsrecht:

Harry Binhammer
LL. M., Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht

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

MMK

www.kurierfahrten.eu
Frachtdienste GmbH
Kurier- & Transportlösungen

44319 Dortmund Airport - Cargo Center - Flughafening 11 - Gebäude I

0 18 05/11 20 24*

*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

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

www.lastauto-omnibus.de

STELLENANGEBOTE STELLENGESUCHE

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

Dt. gemischte Doppelbesatz. in ungek. Stellg. sucht neue Herausforderung. im internat. FV. Gepfl. Äußeres, selbst. arb. gewohnt, flexibel, belastbar. Gern Kühler od. Luftfracht (Zertifikate vorh.). ADR, Fahrerker., Eintr. 95 vorh. Bitte alles anbieten. Rudolph 0172/5362022 od. ir469@gmx.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit

Fahrschule B. Mülln

LKW AUSBILDUNG & WEITERBILDUNG

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

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

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:	
		privat je mm €	gewerblich je mm € + MwSt.
<input type="checkbox"/> Kombination	FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus	1,90	4,10
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	FERNFAHRER	1,90	2,30
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	trans aktuell	1,90	2,30
<input type="checkbox"/> 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 mal unter der Rubrik

<input type="checkbox"/> Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger	<input type="checkbox"/> Geschäftsverbindung
<input type="checkbox"/> Verkäufe Omnibusse	<input type="checkbox"/> Stellenangebote
<input type="checkbox"/> Verkäufe Spezialfahrzeuge	<input type="checkbox"/> Stellengesuche
<input type="checkbox"/> Verkäufe Motoren	<input type="checkbox"/> Fahrschulen
<input type="checkbox"/> Verkäufe Maschinen/ Masch. Anlagen	<input type="checkbox"/> Immobilien
<input type="checkbox"/> Verkäufe Container	<input type="checkbox"/> Modellspielzeug
<input type="checkbox"/> Verkäufe Ersatzteile/Zubehör	<input type="checkbox"/> Grüße
<input type="checkbox"/> Kaufgesuche	<input type="checkbox"/> Bekanntschaften
<input type="checkbox"/> Ladung und Transport	<input type="checkbox"/> Verschiedenes
<input type="checkbox"/> Leasing/Lkw-Vermietung	<input type="checkbox"/> Gesuche
<input type="checkbox"/> Geschäftl. Empfehlungen	

Name/Firma _____ Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____ E-Mail _____

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

Unterschrift/Datum _____

TRA 14/16

World Vision
Zukunft für Kinder!

DAS SCHÖNSTE GESCHENK FÜR KINDER: EINE ZUKUNFT.

Das ist die KRAFT der Patenschaft.

Jetzt Patenschaft werden: worldvision.de

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



Immer sicher unterwegs.

Als Spezialist für Transport und Logistik bietet Ihnen die DEKRA Akademie an über 100 Standorten bundesweit ein umfassendes Qualifizierungsprogramm, wie z. B.:

- Grundqualifikation und Weiterbildung gemäß BKrFQG (Lkw/Bus)
- Ladungssicherung nach VDI 2700a
- Gefahrgutschulungen
- Digitaler Fahrtenschreiber – Seminar für Fahrpersonal
- Aufstiegsfortbildung zum gepr. Meister für Kraftverkehr oder gepr. Logistikmeister

Weitere Informationen erhalten Sie unter 0711.7861-3939 oder www.dekra-akademie.de und www.dekra-berufskraftfahrer.eu

 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.

AUS- UND WEITERBILDUNG



TOP DRIVER
Das Weiterbildungsprogramm für Berufskraftfahrer

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

Interessiert? Rufen Sie uns an!
Telefon +49 (0) 180 6 922 261*

* 0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

www.topdriver.eu

WABCO

VERSCHIEDENES

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

Wir bieten an:

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

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

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip
Bley OVERALLS
MIT SICHERHEIT PRAKTISCH
Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufenring 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

MOTOREN

Die Motorenklinik

- 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

Notruf
02206-95860

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

MOTOREN AG FEUER

Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

Ekeri

Der Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien
► Kühlkoffersattel mit ATP Zulassung FNA / FRC
► Koffersattel mit universeller Ladungssicherung
► Sicherheitsattel für Gefahrguttransporte EXIII
www.ekeri.de
(D) 41812 Erkelenz
Telefon: 02431 - 9745900
MEVISSSEN
Kühlfahrzeuge

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

Logistik und mehr mit Hochdruck!
Wir suchen ab sofort zuverlässige **Subunternehmer**
> Mit Kipper ab 40 cbm, Hängerzug oder Schubboden
> Mit Plane oder Tautliner
> Feste Disposition für innerdeutsche/ grenzüberschreitende Transporte
Für nähere Informationen wenden Sie sich bitte an Herrn Schreiner unter Telefon +49/991/37170-16 oder Herrn Götschel unter +49/991/37170-46
Seit 25 Jahren unterwegs in Europa!
NT Hafenspedition GmbH
Josef-Wallner-Str. 2 · D-94469 Deggendorf · Tel. +49/991/37170-10
www.nt-logistics.com

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

Betriebsbereite Firma kaufen!
mit EU-Genehmigung, Kanto, Steuernummern
Information: WWW.LCIHR

www.lastauto-omnibus.de

VERANSTALTUNGEN

AMERICAN-TRUCK-EVENTS.DE
US Truckrundfahrten: 1,5 Std. durch die Lausitz
Das Highlight für jedes Countryfestival:
Mario Kaulfers - ein Weltenbummler erzählt über seine Osteuropatour in über 20 Ländern.
Ausstellung „80 Jahre US-Truck-Entwicklung in Amerika mit vielen technischen Details und über 100 hochwertigen Modellen im Trailer.“
auch geeignet für Tagungen, Schulungen, Seminare, etc.
0176 25101498
DAS NEUE WEIHNACHTSPROGRAMM IM ANHÄNGER FÜR CA 50 KINDER MIT DEM WEIHNACHTSMANN, IDEAL FÜR KITA'S, GRUNDSCHULEN, ETC.

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

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER
ERSTE FAHRT
DUAL CLUTCH, DYNAMIC STEERING UND EINZELRAD-AUFHÄNGUNG IM FRT 540 Seite 28
Jeden MONAT NEU!
RECHT: IST WARTEN ARBEITSZEIT? Seite 16 PORTRÄT: LANG-LKW-FAHRER Seite 20
FAHRER AUS OSTEUROPA wie steckt hinter dem Nichtsystem 3:1
SITZEN UND SCHN Die Steuer im...