



Klage gegen Lkw-Kartell

Der Klagefinanzierer Bentham hat angekündigt, eine Schadenersatzklage gegen das Lkw-Hersteller-Kartell anzustreben und zu finanzieren. Den Streitwert beziffert Bentham mit rund 100 Milliarden Euro.

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

Deins und meins

Gewerkschaften ziehen noch schärfere Grenzen in der Kontraktlogistik

Früher undenkbar – heute sitzen IG Metall und die Metall-Arbeitgeber zusammen mit dem Arbeitgeberverband der Spediteure und der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi zusammen und sondieren die künftigen Tarifbedingungen im Bereich industrielle Kontraktlogistik.

Der Hintergrund: Immer mehr versucht die IG Metall, bei einem Outsourcing von Dienstleistungen die Zuständigkeit weiter für sich zu reklamieren – etwa wenn ein Logistikdienstleister von einem Automobilhersteller die Vormontage bestimmter Bauteile übernimmt. Dabei geht die Gewerkschaft der Metall- und Elektroindustrie sogar so massiv vor, dass beide Gewerkschaften bestehende Abgrenzungen aktuell nochmals konkretisiert haben, auch in Form einer Liste, wer für welche Bestandsbetriebe zuständig ist.

Ziel der Auftraggeber aus der Metall- und Elektrobranche (M+E) ist laut Rechtsanwalt Stefan Brötz, Geschäftsführer des Arbeitgeberverbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (AVSL) und damit einer der Verhandlungspartner auf Seite der Spediteure, „Frieden in der Wertschöpfungskette“: Die Synchronisierung der Laufzeiten der Tarifverträge

und damit die Verhinderung von Streiks. Wenn überhaupt, soll es einen Abschluss für die Produktionslogistik geben, mit einer eigenen Tarifynamik und einer Tarifierung nur in den Bundesländern, in denen es gewünscht werde. Wichtig sei den Arbeitgebern auch, dass sich die Entgelte in den beiden Branchen weiter unterscheiden – sonst bringt das Outsourcen keinen Vorteil mehr.

Die Position der IG Metall deckt sich damit nur bedingt: Den Entgeltabstand in den beiden Branchen will auch sie. Allerdings strebt sie einen bundesweiten Rahmentarifvertrag sowie den Abschluss von regionalen Tarifverträgen auf Landesebene an, in denen die Entgelttarife festgelegt werden. Laufzeiten und Entgelt-dynamik der beiden Branchen sollen mit den Abkommen der M+E-Industrie synchronisiert werden.

Laut Brötz haben die Arbeitgeber Gesamtmetall daher beschlossen, erstmals auch mit den Arbeitgebern der Speditionseite Gespräche zu führen. Vorstellbar sei eine Tarifgemeinschaft auf der Arbeitgeberseite zwischen Gesamtmetall und den Speditionsverbänden.

Erste Sondierungsgespräche hätten demnach ergeben, dass beide Arbeitgeberseiten eine ge-

meinsame Präambel erstellen könnten. Gemeinsames Ziel sei, einen Tarifvertrag auf Bundesebene zu vermeiden. Zudem soll für einen Tarifvertrag ein enger fachlicher Anwendungsbereich gelten: Die Arbeiten müssten klar mit der Produktion zu tun haben, auf dem Betriebsgelände des Herstellers vorgenommen werden und nicht sporadisch erfolgen.

Dicke Leistungszuschläge

Was bedeutet diese Entwicklung für die Logistikdienstleister? Ganz klar, einen himmelweiten Unterschied bei der Vergütung: Arbeitnehmer der M+E-Branche profitieren dabei vor allem vom nicht unerheblichen Leistungsentgelt sowie diversen Zuschlägen, die zusätzlich zum Grundentgelt nach Tarifvertrag gezahlt werden.

So verdient etwa ein Staplerfahrer der Entgeltgruppe 3 mit einer Wochenarbeitszeit von 35 Stunden und einem Grundgehalt nach IG-Metall-Tarif elf Prozent mehr als ein Kollege der Lohngruppe 2 mit Tarifvertrag Spedition und Logistik, der 38 Stunden in der Woche leisten muss. Nimmt man Leistungsentgelt und Zuschläge hinzu, vergrößert sich die

Lohn Differenz gar auf 25 bis 30 Prozent. Viel besser ist es auch nicht mit einem Haustarifvertrag. Eine Differenz bleibt – und die muss ein Auftraggeber erstmal schlucken.

„Die IG Metall erhebt einen klaren Anspruch auf die industrielle Logistik und hat viel Kraft – sie wird weiter ihre Kreise ziehen“, sagt Brötz. Die IG Metall habe bundesweit bereits rund 30 Haustarifverträge mit Logistikunternehmen ausgehandelt. Gelingt es ihr, Flächentarifverträge in den Ländern und letztlich im Bund auszuhandeln, habe auch Verdi nach § 4a IV TVG Tarifeinheitsgesetz gegebenenfalls das Recht auf Nachzeichnung eines Tarifvertrags – mit entsprechenden Folgen für die Arbeitgeber aus Spedition und Logistik.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Photographee.eu/Fotolia | Montage: Florence Frieser

Wie sieht die Abgrenzung zwischen Verdi und IG Metall ganz konkret aus? Mehr dazu finden Sie auf den **Seiten 4-5**.

KEP aktuell: Alles Wichtige zu den neuesten Paket- und Brieflösungen zu Weihnachten.

KEP aktuell



siehe Beilage

Resümee: BGL-Chef Prof. Karlheinz Schmidt über die Herausforderungen für seinen Nachfolger.



Seite 3

Digitalisierung: Die Anforderungen an Automobillogistik steigen.



Seite 4-5

Verjährung: Was bei Frachtsprüchen zu beachten ist.

Seite 11

Modellpflege: Volvo hat den FH 460 überarbeitet. Im Test sind daher gleich zahlreiche Neuerungen.



Seite 14-15

BRITISCHER UNTERNEHMER BAUT E-LKW NAMENS CHARGE

Der britische Unternehmer Denis Sverdlov, Gründer der britische Investmentfirma Kinetic, ist überzeugter Verfechter der Elektromobilität. Nun steigt er ins Nutzfahrzeug-Geschäft ein. Sein Verteiler-Lkw, der den Namen Charge trägt, besteht aus Leichtbau-Komponenten. Dieser hat einen Elektro-Antriebsstrang an Bord, der vom gleichnamigen Unternehmen stammt – dazu gehören die Leistungselektronik und der Motor. „Bei Charge bauen wir Lkw so wie sie sein sollten – günstig, elegant, leise, sauber und sicher“ sagt Sverdlov. Dazu gehören auch, das Fahrzeug mit günstigen

„Günstig, elegant, leise“

SVERDLOV ÜBER DEN NEUEN STROMER



Preisen schnell in den Markt zu bringen. Tatsächlich soll der Charge nicht mehr kosten als ein konventioneller Lkw. Laut Charge produzieren zehn Arbeiter in zwei Schichten pro Jahr 10.000 Lkw. Nach der Fabrik in Oxfordshire sollen „noch viele weitere neue Fabriken“ folgen. Charge bietet das Modell mit Gesamtgewichten von 3,5 bis 26 Tonnen an. Die Reichweite beträgt rund 160 Kilometer. Auf längeren Strecken springt ein Generator ein, der sie auf bis zu 800 Kilometer erhöht. 2017 sollen die ersten Serienmodelle aus der Fabrik in Oxfordshire rollen. mb



Foto: Claudia Wild

Mehr Fairness für Lkw-Fahrer

In Berlin hat die Logistikinitiative Hamburg mit vier Unternehmen die Internetplattform FairTruck gestartet. Das Qualitätssiegel soll Anreize für einen fairen Umgang mit Lkw-Fahrern setzen. Die Fahrer können per App ihre Arbeitsbedingungen bewerten. Klar ist: Je mehr mitmachen, desto besser (fair-truck.de).

450 Millionen in Gefahr

Verbände fordern klares Bekenntnis zur Maut-Harmonisierung



trans aktuell als Download

Ab sofort können Sie die neueste trans aktuell-Ausgabe auch digital lesen. Registrierte Nutzer des Portals eurotransport.de geben in 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.

Die Lkw-Maut spült immer mehr Geld in die Kassen des Bundes. Durch die Ausweitung der Gebührenpflicht auf alle Bundesstraßen ab Mitte 2018 etwa erwartet das Bundesverkehrsministerium weitere zwei Milliarden Euro pro Jahr.

„Anreizwirkung“ der Programme. Die Folge: Für die Macher der Förderprogramme wird es zum einen immer schwieriger, überhaupt noch attraktive Fördermaßnahmen zu identifizieren. Zum anderen darf sich hinterher dann keiner wundern, wenn das Geld nicht ab-

weiter ignoriert werden“, heißt es in einer am Montag verbreiteten Erklärung, die unterzeichnet ist vom Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), dem Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), dem Bundesverband Wirtschaft,

Mautausweitung auf alle Bundesstraßen ohnehin angepasst werden müsse, ließe sich das mit einem Aufwasch erledigen.

Zwar gibt es bereits einen entsprechenden Entschließungsantrag des Verkehrsausschusses im Bundestag vom 8. November. Darin heißt es unter anderem: „Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der Mautharmonisierung nach Paragraph 11 BFSTrMG alle bestehenden Möglichkeiten zu nutzen und weitergehende Fördermöglichkeiten zu schaffen, damit die zur Verfügung stehenden Fördermittel vom Straßengüter-Kraftverkehrsgewerbe vollständig in Anspruch genommen werden können.“

Der BGL begrüßt dieses Papier, wünscht sich aber noch mehr: „Wir hätten das gerne auch im Gesetz“, sagt Dr. Zobel. Um entsprechend voran zu kommen, fordern AMÖ, BGL, BWVL und DSLV in der gemeinsamen Mitteilung auch von ihren Mitgliedsunternehmen entsprechende Unterstützung an. „Wir rufen sie dazu auf, ihre Wahlkreisabgeordneten auf diesen unhaltbaren Zustand anzusprechen“, heißt es.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Verbände

„UNSER PETITUM: DAS GELD MUSS AUSGESCHÜTTET WERDEN“

Doch nicht alle freuen sich über diesen Geldsegen. Denn je mehr Geld reinkommt, desto schwieriger wird es offenbar, davon einen festen Harmonisierungsbeitrag für die deutschen Transportunternehmen abzuzweigen.

Konkret geht es um jene 450 Millionen Euro, die dem im europäischen Wettbewerb benachteiligten deutschen Gewerbe jährlich in Form von Förderprogrammen zugesagt wurden. Ein weiterer Ausgleich von 150 Millionen Euro findet zusätzlich jährlich über die Senkung der Kfz-Steuer für schwere Lkw statt. Festgehalten sind die 450 Millionen Euro in Paragraph 11, Absatz 2 des Bundesfernstraßen-Mautgesetzes (BFSTrMG).

Dass die Förderprogramme über 450 Millionen Euro kein Selbstläufer mehr sind, liegt daran, dass die Haushaltspolitiker sich diese sehr genau anschauen. Auf ihren Einspruch hin sind obligatorische Maßnahmen wie Schulungen im Rahmen der Berufskraftfahrer-Qualifikation im Aus- und Weiterbildungsprogramm oder ohnehin für den Fuhrpark erforderliches Equipment im De-minimis-Programm nicht mehr förderfähig. Sie setzen vielmehr auf eine

fließt, weil das Gewerbe vielleicht kein zu großes Interesse an diesen Maßnahmen mehr hat.

Genau hier setzt nun die Kritik der Branchenverbände an. Sie werfen den Haushaltspolitikern des Bundestags vor, eine sinnvolle und effiziente Verwendung der Haushaltsmittel zur Mautharmonisierung zu verhindern und das Programm von innen heraus auszuhöhlen. „Die Notwendigkeit einer Harmonisierung für das deutsche Verkehrsgewerbe darf nicht

Verkehr und Logistik (BWVL) und dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL).

Konkret regen die Verbände an, Artikel 11 im BFSTrMG im Sinne des Gewerbes zu ändern: „Unser Petition ist, dass der Betrag dem Gewerbe zu Verfügung stehen muss und dass das Geld auch ausgeschüttet wird“, erläutert der stellvertretende BGL-Hauptgeschäftsführer Dr. Adolf Zobel gegenüber trans aktuell. Da das Gesetz wegen der geplanten



Ziehen bei der Harmonisierung an einem Strang: Die Präsidenten und Hauptgeschäftsführer der Branchenverbände AMÖ, BGL, BWVL und DSLV.

KOMMENTAR

von Regina Weinrich



Chance verpasst

Mit einem wenig ambitionierten Klimaschutzplan 2050 hat Deutschland eine Chance verpasst. Die Chance, weiter eine Vorbildfunktion einzunehmen. Und die Chance, der Wirtschaft einen Innovationsschub zu geben, den sie zum Teil selbst eingefordert hat. So sind die Metro, Ikea oder die Telekom der Ansicht, dass unternehmerischer Klimaschutz Arbeitsplätze schafft und die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Standortes Deutschland sichert. Der Ansicht ist auch die IG Metall, die von der Politik strenge CO₂- und NO_x-Grenzwerte für die Autobauer verlangt. Die Gewerkschaft hat erkannt, wieviel auf dem Spiel steht. Die Arbeitsplätze von morgen und künftiger wirtschaftlicher Erfolg lassen sich nicht mit gestrigen Strategien sichern. Mit einem Ziel vor Augen und einem genauen Plan in der Hand läuft es sich leichter. Beides wird dringend gebraucht, um global bestehen zu können.

Bericht zum Klimaschutzplan: Seite 8

IMPRESSUM

trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management
Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de: Matthias Rathmann (rat)
Redaktion: Markus Bauer (mb), Franziska Nieß (fni), Ilona Jüngst (ilo), Susanne Spatz (sp), Claudia Wild (wil), Knut Zimmer (kuz)
Ressortleitung Business Intelligence: Carsten Nallinger (cn)
Weitere Mitarbeiter: Ralf Becker (rb), Thomas Rosenberger (tr), Herbert Schadowald (hs)
Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta SICKEL, Sumita Brumbach
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: Paul Göttl
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, Leuscherstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-14 03

Herstellung: Thomas Eisele
Druck: Dierichs Druck + Media GmbH & Co. KG, Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel.
trans aktuell erscheint 24x jährlich, freitags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten. © by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Die Mitglieder von Dekra erhalten trans aktuell im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in Deutschland 2,90 Euro, Bezugspreise jährlich direkt ab Verlag (Lieferung frei Haus): Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr, Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage.

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268
Abonnenten-/Leserservice: trans aktuell, Vertrieb, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de, Web: www.transaktuell.de/shop
Anzeigenpreisliste: Nr. 25, 2016, Gerichtsstand Stuttgart



Beitrag zu Qualität und Sicherheit

BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Schmidt über die weiteren Herausforderungen und das System des Trusted Carriers

ZUR PERSON

- Prof. Dr. Karlheinz Schmidt setzt sich seit vier Jahrzehnten für die Interessen des deutschen Güterkraftverkehrs ein.
- Seit 1977 ist er für den Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs beziehungsweise die Nachfolgeorganisation Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) aktiv. Seit 1995 als Hauptgeschäftsführer, seit 2012 zusätzlich als Geschäftsführendes Präsidialmitglied.
- Schmidt wurde 1952 geboren, er studierte und promovierte an der Johann Wolfgang Goethe-Universität in Frankfurt/Main. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder.



trans aktuell: Herr Prof. Schmidt, Sie haben vier Jahrzehnte lang für die Interessen des deutschen Güterkraftverkehrs gekämpft. Die nächste Mitgliederversammlung ist für Sie die letzte als Hauptgeschäftsführer, ehe sie zum Jahreswechsel in den Ruhestand gehen. Mit welchen Gefühlen fahren Sie zu der Veranstaltung?

Prof. Schmidt: Die Mitgliederversammlung sollte unabhängig davon zu sehen sein, ob ich nächstes Jahr noch Hauptgeschäftsführer bin oder nicht. Es geht dort um wichtige Themen, die uns beschäftigen haben, und die uns wei-

ter beschleunigen. Ich werde es genießen, mir ein schönes Ausflugs- oder Reiseziel auszusuchen, mich ins Auto zu setzen und dort spazieren zu gehen. Wir haben uns einvernehmlich darauf geeinigt, dass ich bei bestimmten Projekten oder Phasen auf Zuruf zur Verfügung stehe, wenn mein Wissen um Details und Entwicklungslinien benötigt wird. Dieses Wissen will ich gerne weitergeben. Ich werde aber nicht als die graue Eminenz des BGL oder als ewiger Berater fungieren.

... sondern den Ruhestand genießen. Was haben Sie sich als Erstes vorgenommen?

Ich werde es genießen, mir ein schönes Ausflugs- oder Reiseziel auszusuchen, mich ins Auto zu setzen und dort spazieren zu gehen.

Jahr wird es wegen der Bundestagswahl aber etwas ruhiger. Daher ist das jetzt der richtige Zeitpunkt für einen Wechsel. Die Grausamkeiten stehen erst im Folgejahr an – zum Beispiel in Zusammenhang mit der Mautausweitung oder dem Klimaschutzplan. Ich nenne nur mal externe Kosten bis 40 Cent je Kilometer, die im Raum stehen, oder die Besteuerung des Kraftstoffs nach Energiegehalt. Das wäre aus dem Stand heraus eine 70-prozentige Erhöhung der Mineralölsteuer.

Gehört zu diesen Grausamkeiten Ihrer Ansicht nach auch eine CO₂-orientierte Maut?

Darüber sollte die Politik nicht vorschnell entscheiden. Nichts gegen eine CO₂-orientierte Besteuerung der Mobilität, aber dann, bitte schön, nicht über die Maut, sondern gesamteuropäisch über den Verbrauch und damit letztlich über die Energiesteuer. Wer eine CO₂-orientierte Maut für schwere Nutzfahrzeuge pro Kilometer will, begünstigt damit die Sprinter noch weiter. Wollen das die Politiker? Die Transporter haben, bezogen auf die Transportleistung, doch eine verheerende Umweltbilanz im Vergleich zu schweren Nutzfahrzeugen. Daher kann eine CO₂-Tarifierung in der Maut nach Größe der Fahrzeuge nur unsinnige Resultate bringen. Wenn, dann müsste aus Umweltgesichtspunkten die Frachtkonsolidierung mithilfe großer Fahrzeuge belohnt werden, um die Mentalität der Verbraucher – jetzt angerufen und gleich geliefert – zu ändern.

Apropos Transporter: Die kommen in großer Zahl aus Osteuropa. Acht westeuropäische Verkehrsminister wollen diese Invasion nun bremsen. Kann das gelingen?

Die große Herausforderung beim Sozialdumping wird darin liegen, sich europäisch zu einigen. Es gibt Anzeichen dafür, dass diese Entwicklung tatsächlich vorankommt. Den Polen und Rumänen gehen inzwischen die Fahrer aus, weil immer weniger Menschen diese Arbeits- und Lebensbedingungen mitmachen wollen. Zuvorsichtlich stimmt mich auch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, wonach das Arbeits- und Sozialrecht desjenigen Landes gilt, in dem der Fahrer überwiegend beschäftigt wird. Das ist etwas, das wir seit Jahren auch in der gesetzlichen Umsetzung fordern. Wenn wir eine europäische Lösung in diese Richtung bekommen, hilft es nichts mehr, seinen Fuhrpark nach

Ungarn oder Rumänien umzufliegen, wenn die Fahrer überwiegend in anderen europäischen Ländern tätig sind.

Wie ließe sich das kontrollieren?

Mir wäre es recht, es gäbe eine europäische Regelung. Man kann an eine Aufzeichnung durch den digitalen Tachografen denken, wonach mit Beginn und Ende der täglichen Ruhezeit der Ort festgehalten wird, an dem der Lkw steht. Wenn man zum Beispiel eine Aufzeichnung zu Schichtbeginn und nach Grenzübertritt vorschreiben würde, wäre der überwiegende Einsatzort des Fahrers schnell festgelegt. Das würde diejenigen ins Mark treffen, die folgendes Geschäftsmodell praktizieren: Wir schrauben einfach andere Nummernschilder an den Lkw und setzen billiges Personal drauf.

Verlader sollen hier nicht mehr auf die Nase fliegen, sondern erkennen, wer seriös arbeitet und sich an die Regeln hält. Dazu soll auch Ihr jüngstes Projekt beitragen, der Trusted Carrier. Warum braucht es dieses System?

Weil wir mit dem Trusted Carrier etwas für den Mittelstand tun wollen. Wir stärken die Position der gesetzestreu agierenden Transportlogistiker, die wir vertreten. Wer mitmacht, verpflichtet sich, auf Anforderung des Verladers die Ware selbst zu fahren und sie gegebenenfalls nur an andere Trusted Carrier als Subunternehmer weiterzugeben. Wir machen Verladern damit ein Angebot. Wer es nicht braucht, wählt weiterhin den Billigsten – mit all seinen Folgen und der Gefahr, dass der Lkw nicht kommt oder die Ware verschwindet. Die Qualität und Sicherheit, die wir bieten, hat Vorteile für beide Seiten. Das gibt Grund zur Hoffnung, dass wir so eines Tages auch wieder zu einem ausgewogeneren Preis-Leistungs-Verhältnis kommen, wenn Qualität und Zuverlässigkeit im Markt gefragt sind.

Sie sind soeben aus Genf zurückgekehrt, wo die International Road Transport Union (IRU) auch über eine Beteiligung am Trusted Carrier beraten hat. Wie ist der Stand der Dinge?

Die IRU wird das Projekt in ihre koordinierende Trägerschaft übernehmen. Sie wird dafür das Dach bilden und die Clearingstelle bei länderübergreifenden Funktionen übernehmen. Nach aktuellem Stand wollen mehrere IRU-Mitgliedsverbände aus West- und Osteuropa mitmachen. Neu

ist auch, dass in zwei großen Frachtenbörsen die Bereitschaft besteht, Trusted Carrier für Auftraggeber erkennbar zu machen.

Wie sieht die Zeitschiene aus?

Der Start soll schnellstmöglich erfolgen. Wir müssen einem so großen Tanker wie der IRU aber noch etwas Zeit geben. Die IRU braucht erst eine entsprechende Datenbank und gemeinsame Standards. Wer zum Beispiel in Deutschland aus dem System fliegt, soll auch nicht als Trusted Carrier in Polen weiterfahren dürfen und umgekehrt. Dafür braucht die IRU eine Art Schiedsstelle, die als Hüter des Systems auftritt.

Wird es einen gemeinsamen Start mit den anderen Ländern geben oder macht Deutschland den ersten Schritt?

Wir haben für Dezember eine Abstimmungsrunde mit Verladern, IRU und Laderaumbörsen anberaumt. Dann wird sich entscheiden, ob wir im Januar oder Februar in Deutschland den ersten Schritt gehen und den Probebetrieb in einen Echtbetrieb überführen.

Geht das BGL-Präsidium mit gutem Beispiel voran und hat seine Lkw schon registriert?

Selbstverständlich sind die Kollegen mit ihren Unternehmen schon registriert oder in der Anmeldephase. Jeden Tag kommen neue Fahrzeuge dazu. Aktuell sind es einige Hundert.

Wie groß ist die Skepsis innerhalb des BGL, was die Teilnahme osteuropäischer Länder angeht? Damit können auch Unternehmen wie Waberer's mitmachen – und mit Blick auf die Preissituation wäre nichts gewonnen.

Das sehe ich anders. Unser Fokus sind mittelständische Transportlogistikunternehmen, die sich an Qualitätsanforderungen halten und eigene Fahrzeuge einsetzen. Wer mit schmutzigen Lkw vorfährt oder den Mindestlohn nicht einhält, dürfte sich dafür kaum interessieren. Dennoch dürfen alle mitmachen, die ein echtes Interesse daran haben, Sicherheit und Qualität der Transportleistung zu erhöhen. Der Wettbewerb wird in Zukunft auf einem ohnehin ganz anderen Niveau stattfinden. Ich bezweifle aber, dass Firmen mit bestimmten Geschäftsmodellen daran ein Interesse haben.

Text und Foto: Matthias Rathmann | Montage: Monika Hauge

„DER BGL IST MIR SEHR ANS HERZ GEWACHSEN“

ter beschäftigen werden. Darüber werde ich Bericht erstatten. Um mich muss man sich keine Sorgen machen. Das Leben besteht aus verschiedenen Phasen. Man gibt die unbeschwertere Freiheit mit der Schultüte ab und bekommt sie zurück, wenn man in Rente geht. Da bin ich nun angelangt.

Gar kein Abschiedsschmerz?

Das wäre gelogen. Der BGL ist zwar nicht meine Firma, mir als Institution fürs Gewerbe aber sehr ans Herz gewachsen. Entsprechend gern und zufrieden blicke ich auf 40 Jahre zurück. Ich räume ein, dass es nicht nur sonnige Tage gegeben hat. Die meisten Tage waren bewölkt – und ich befürchte, dass die Unwetterphasen für das Gewerbe anhalten werden. Mein Nachfolger Professor Engelhardt wird also stark gefordert sein. Umso wichtiger ist es mir, dass der Übergang reibungslos funktioniert.

Stehen Sie dem BGL in dieser Übergangsphase zur Verfügung?

Das kann eine Fahrt in die Lüneburger Heide, zur Baumbüchse nach Südtirol oder eine Reise an den Golf von Sorrent sein. Daneben habe ich meine Hobbys Fotografie, Musik und meinen Garten, der auch bearbeitet werden will.

War Ihr Nachfolger, Prof. Engelhardt, Ihr Wunschkandidat?

Er war unser aller Favorit, und es gab im Präsidium dazu eine Einstimmigkeit. Ich räume ein, dass es einen zweiten starken Kandidaten gab. Prof. Engelhardt war mit seinen tiefen Einblicken in die Praxis und seiner wissenschaftlichen Orientierung aber die Nummer eins. Er kann es wuppen. Er hat in seiner aktuellen Tätigkeit einen großen Fuhrpark und Logistikbetrieb zu steuern, kennt also Themen wie Ausflagen und Sozialdumping oder die Marktteilung durch Spediteure und Subunternehmer. Das muss man ihm nicht erklären. Die gewerbepolitische Positionierung des BGL und der aktuelle Stand der Diskussion in Brüssel und Berlin sind dagegen nicht selbsterklärend. Aber dazu stehen ihm starke Helfer im Präsidium und auch ich auf Zuruf zur Seite, sodass der Einstieg schnell zu schaffen ist.

Welches sind die vordringlichsten Themen für Professor Engelhardt?

Es stehen jede Menge Herausforderungen ins Haus. Nächstes

DIE JAHRESTAGUNG

- BGL-Mitgliederversammlung am 17. und 18. November in Frankfurt im Hotel The Westin Grand
- Am 18. November sprechen BGL-Präsident Adalbert Wandt und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) über aktuelle Branchen- und Mobilitätsthemen

Digitalisierung als Chance sehen

Die Anforderungen an Automobillogistiker steigen – trans aktuell-Symposium bei Karldischinger Logistikdienstleister



WER IST ZUSTÄNDIG?

Die IG Metall ist im Bereich industrielle Kontraktlogistik zuständig, wenn....

- der Kontraktlogistiker seiner Arbeit auf dem Betriebsgelände eines Unternehmens verrichtet, das in den Organisationsbereich der IG Metall fällt
- an einem Satellitensandort der Logistiker zu mehr als 75 Prozent für ein OEM Tätigkeiten aus dem Bereich industriellen Kontraktlogistik ausübt
- der Bereich Aftersales im Betrieb es Hersteller ausgeführt wird

Verdi ist zuständig, wenn....

- der Kontraktlogistiker nicht im Wesentlichen nur für einen Abnahmekunden seine Arbeit ausführt
- eine Abgrenzung nach den genannten Kriterien nicht möglich ist, wird das wirtschaftliche Gepräge betrachtet und dann entschieden.
- der Kontraktlogistiker Leistungen wie Fahrzeugversand (bis zum Verkehrsträger Lkw, Zug, Schiff), Verpackung und Versand von CKD-Teilen erbringt

Die Räder drehen sich immer schneller. Das gilt für die Automobilindustrie und damit auch für die in dieser Branche tätigen Logistikunternehmen. Worauf sich die Dienstleister einstellen müssen, zeigte ein trans aktuell-Symposium bei Karldischinger Logistikdienstleister in Ehrenkirchen.

Um die Zukunft gut zu meistern, sollten sich die Automobillogistiker mit an die Spitze der Digitalisierung setzen. Davon zeigte sich Karlhubert Dischinger, Präsident des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL), überzeugt. Derzeit gebe es aber nur einen Anteil von sechs Prozent der Vorstände und Führungskräfte in deutschen Großunternehmen, für die das Thema digitale Transformation oberste Priorität habe. Jede Herausforderung berge Chancen, betonte Dischinger. Er erwähnte neue Techniken im Lager wie Robotics oder im Fuhrpark, wo Platooning und autonomes Fahren derzeit diskutiert würden. „Die Robotik wird ein schnell wachsender Bereich, das sieht auch der Verband so“, sagte Dischinger. Auch auf die Verbreitung des 3D-Drucks gelte es sich einzustellen.

Der Fachkräftemangel werde die Branche dazu zwingen, noch mehr in Aus- und Fortbildung zu investieren. Und auch die Löhne blieben nicht außen vor. „Wir müssen unsere Mitarbeiter mittel- und langfristig besser bezahlen“, sagte der Verbandspräsident. Das werde angesichts der immer noch günstigeren Konkurrenz aus Osteuropa eine Herausforderung für den Mittelstand, der sich außerdem immer größeren Kunden gegenüber sehe. Hier stelle sich die Frage, wie groß seine Investitionsfähigkeit sei.

Dischinger verschwieg nicht, dass Risiken und Unsicherheit zugenommen haben. Aber es sei schließlich die Aufgabe des Unternehmers, die Folgen dieser Risiken für die eigene Firma abzuschätzen und entsprechend zu reagieren.

So lasse sich der Fachkräftemangel durch eine stärkere Attraktivität des Unternehmens abmildern und die günstigere Konkurrenz sollte dazu führen, die eigenen Geschäftsmodelle zu überdenken. Grundsätzlich gelte es, mehr in die Zukunft zu schauen, als der Vergangenheit nachzutrauern: „Mehr Fernglas als Rückspiegel“, empfahl Dischinger.

Prof. Dr. Frank Bayer von der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) in Lörrach betonte, dass die zu erwartenden Veränderungen in der Logistik massiver ausfallen werden, als angenommen. Das gelte auch für die Geschwindigkeit, mit der sie sich durchsetzen, sagte Bayer, der den Studiengang Spedition, Transport und Logistik an der DHBW leitet. Es gelte, sich auf radikale Brüche und eher nicht auf eine Evolution einzustellen. Momentan seien das Platooning, der E-Highway oder LNG als Treibstoff Vorboden einer völlig neuen Mobilität. Das autonome Fahren sei eine Chance für die Branche, nichtsdestotrotz werde es einen Fachkräftemangel auch bei Fahrern geben.

Hoffnungsträger 3D-Druck

Die Industrie messe dem 3D-Druck, der zu einer dezentralen Produktion führen könne, eine große Bedeutung bei, sagte der Wissenschaftler. Kontraktlogistiker könnten sie als Value-added Service in der Ersatzteillogistik anbieten. Das bedeute zwar eine geringere Anzahl von Transporten, eröffne aber die Chance neuer Geschäftsmodelle.

Eine zu erwartende Veränderung könnte laut Bayer auch eine Verringerung der Wertschöpfungstiefe beim Autohersteller sein. Die könne dann zum Ausscheiden des Logistiker führen – oder aber es entstehen neue Services. Eine Steigerung der Wertschöpfungstiefe, die nicht zuletzt aufgrund der Lieferanten-

Blockade bei VW im August vorstellbar sei, bewirke eine neue Zusammenstellung der Supply Chains. Und wenn Wettbewerber wie Google auf den Markt drängten, gebe es zu ihnen zwar zunächst keine Beziehungen, sie könnten aber auch zu neuen Auftraggebern werden. Verschärfte Compliance-Vorgaben in der Lieferkette könnten schließlich zu einer besseren eigenen Aufstellung führen.

Bayer unterstrich, dass trotz aller Digitalisierung eins bei der Zukunftsgestaltung nicht verlorengehen dürfe – das sei der gute alte Geschäftssinn. „Man kann nicht alles errechnen, man braucht auch das richtige Gespür“, sagte er. Ebenso unverzichtbar seien die richtigen Mitarbeiter, die flexibel und prozessorientiert seien und mitdächten. Auch eine Vernetzung zwischen Automobilindustrie und Logistikern auf unterschiedlichen Arbeitsebenen könne sich als sehr hilfreich erweisen.

Beim Automobilzulieferer Muhr und Bender (Mubea) aus Attendorn wurde die Beherrschung der zunehmenden Komplexität der Supply Chain als wichtiges Thema definiert und angegangen. So wurde gemeinsam mit einem Logistikdienstleister die Lieferkette vereinfacht und beweglicher gestaltet, berichtete der Leiter der Unternehmenslogistik, Arno Runte. „Wer seinen Informationsfluss beherrscht, beherrscht auch die steigende Komplexität der Prozesse“, sagte Runte.

Er erläuterte, dass Mubea von einer Sendung alle relevanten Daten erfasst und eine Vorkontierung in Bezug auf die Leistungsempfänger erfolgt. Die Eingaben werden anschließend plausibilisiert. Das Ergebnis ist nicht nur eine einheitliche Kommunikation sondern auch eine Erhöhung der Qualität von Adressstammdaten sowie des Informationsgehalts der Transportdaten. Es gibt eine klare Zuordnung der Abrechnungsdaten zur Sendung

und somit zum Leistungsempfänger.

Eine Real Time-Datenbank, die den jeweiligen Status – wie avisiert, beauftragt oder storniert – darstellt, sorgt dafür, dass aus der Gesamtheit der Aufträge eine sofortige Optimierung erreicht werden kann. Durch die Abbildung der Sendungskosten entsteht zudem ein Bewusstsein für diese. Und bei der Beauftragung eines Frachtführers werden transport- und abrechnungsrelevante Daten mitgeliefert sowie eine Referenznummer zum Transport gebildet. So werden laut Runte beispielsweise Rückfragen in Bezug auf Durchführung und Vergütung vermieden und durch die eindeutige Zuordnung zum Auftrag wird auch die Rechnungsprüfung vereinfacht.

Eine Vereinfachung erhofft sich die Automobilbranche auch vom Thema 3D-Druck, den etwa MAN Truck & Bus bereits erfolgreich umgesetzt. „Mit der generativen Fertigung kann das Kundenversprechen verlässlicher und wirtschaftlicher realisiert werden“, sagte Felix Beck, Vice President Logistics Center und verantwortlich für die Ersatzteillogistik bei MAN Truck & Bus in Salzgitter.

Als Pilotprojekt diente eine ZSB Liegenaufnahme, ein Kunststoffteil, das für die Schlafliège im Fahrerhaus benötigt wird. Das Teil war seit 2014 lieferkritisch, die dafür notwendigen Werkzeuge nicht mehr vorhanden. MAN rechnete nur noch mit einem Restbedarf von 300 Stück bis 2021. „In diesem Fall waren Lieferzeit und Fixkosten der Hebel für die Entscheidung“, sagte Beck auf dem Symposium. Im Vergleich zwischen konventioneller und generativer Fertigung ergab sich ein Break Even bei einer Stückzahl von 220 Stück – statt im üblichen Spritzguss wurden die Teile also im 3D-Druck erstellt.

Bis der 3D-Druck aber zum Standard wird, ist noch einiges zu tun. Laut Beck ist die Qualitätsfreigabe die größte Herausforderung – eine Werkstoffprüfung und die konstruktive Prüfung mit den Ergebnissen des Werkstoffs stehen dabei an erster Stelle.

Von einer Daueraufgabe kann sprechen, wer mit der Personalarbeit in der Automobilbranche betraut ist. „Gute Mitarbeiter sind wichtig, um Prozesse weiterentwickeln zu können“, sagte Johannes Fischer, für den Trailerhersteller Schmitz-Cargobull Leiter der Personalbetreuung im



en

in Ehrenkirchen



Werk Altenberge. Eine volatile Marktlage und die Entwicklung zum Systemanbieter seien weitere Herausforderungen. In Summe verlange all dies einen flexiblen Einsatz auch beim Personal.

Feedback der Mitarbeiter

Um das umzusetzen, arbeitet Fischer mit dem Personaldienstleister Dekra Arbeit auf Basis der Arbeitnehmerüberlassung zusammen. Schmitz Cargobull hat eigene Instrumente entwickelt, derer sich alle Beteiligten bedienen: Es gibt ein standardisiertes Anforderungsprofil für den Dienstleister, regelmäßige Einarbeitungsveranstaltungen für die neuen Mitarbeiter sowie Feedback-Bögen.

Die enge Zusammenarbeit mit dem Kunden Schmitz Cargobull und die geforderten Kenntnisse über die Arbeitsprozesse seien kein Problem für Dekra Arbeit, sagte Suzana Bernhard von der Geschäftsführung der Dekra Arbeit Gruppe: Der Standort Altenberge werde durch ein fünfköpfiges Team der Dekra Arbeit mit immer gleichen Ansprechpartnern betreut. Über die Schwes-

terorganisation Dekra Akademie gebe es zudem auch ein gutes Rekrutierungspotenzial.

Ein besondere Herausforderung sei die regionale Bündelung von mehreren großen Unternehmen: „Das spitzt sich immer mehr zu – viele Unternehmen suchen damit zunehmend im gleichen Pool nach Mitarbeitern.“ Als seriöse Arbeitgebermarken könnten Schmitz Cargobull und Dekra allerdings bei der Mitarbeitergewinnung punkten.

Was die Automobilhersteller zudem beschäftigt, ist die Frage, welche Gewerkschaft denn nun im Bereich industrielle Kontraktlogistik zuständig ist, sagte im Rahmen des Symposiums Rechtsanwalt Stefan Brötz, Geschäftsführer des Arbeitgeberverbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (AVSL). IG Metall und Verdi haben demnach die Abgrenzungsdetails weiter konkretisiert (siehe Kästen). Und betroffen ist nicht nur die Automobilindustrie und der Fahrzeugbau, sondern auch die Stahlindustrie sowie die Luft- und Raumfahrtindustrie und der Schiffsbau.

Text: Regina Weinrich, Ilona Jüngst |
Fotos: Thomas Küppers

MEHR IM NETZ



EINE BILDERGALERIE ZUR VERANSTALTUNG FINDEN SIE UNTER:
etm.de/dischinger



Neun Köpfe, ein Thema (von links oben nach rechts unten): Karlhubert Dischinger (VSL), Felix Beck (MAN), Prof. Frank Bayer (DHBW), Johannes Fischer (Schmitz Cargobull), Suzana Bernhard (Dekra Arbeit), Arno Runte (Mubea), Stefan Brötz (AVSL), Matthias Rathmann (trans aktuell), Karlkristian Dischinger (Karl dischinger Logistikdienstleister).

Schichtwechsel in Ihrem Fuhrpark.

Tauschen Sie jetzt Ihren gebrauchten Transporter gegen einen neuen Mercedes-Benz Citan, Vito oder Sprinter und sichern Sie sich eine attraktive Eintauschprämie von bis zu 3.000 €*! Auf alle Service-Pakete* erhalten Sie zusätzlich einen Preisvorteil von 50%. www.transporter-topdeal.de

* Eintauschprämie und Service-Pakete von Mercedes-Benz ServiceCare gelten nur für gewerbliche Kunden und nur bei Bestellung und Lieferung bis 31.12.2016. Alle Preisangaben zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Alle Angebotsdetails bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz

Vans. Born to run.



Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart



Schlagkraft für die Straße

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) begrüßt Aufbau einer Bundesfernstraßengesellschaft



Es darf fleißig gebaut werden: An Geld mangelt es nicht. Allein die Ausweitung der Lkw-Maut soll zwei Milliarden Euro jährlich in die Kasse spülen.

Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) begrüßt die Einigung von Bund und Ländern zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft. Die neue Organisation soll unter der Zuständigkeit des Bundes stehen und zentral Planung, Bau und Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen übernehmen. „Einen besseren Zeitpunkt können wir hierfür gar nicht finden“, sagte BWVL-Präsident Jochen Quick beim Dialogforum seines Verbands in Hamburg.

Quick erläuterte, dass zum einen genügend Investitionsmittel vorhanden seien und zum anderen soeben ein neuer Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgestellt worden sei, der neue Prioritäten setze. Künftig steht der Erhalt im Vordergrund. Neubauten müssen einen größeren Nutzen stiften, weil sie zum Beispiel Engpässe beenden oder Lücken schließen.

Der BWVL-Präsident ist überzeugt, dass die neue Gesellschaft eine Antwort auf strukturelle Pro-

bleme in der Verkehrspolitik ist. „Mal fehlen Planungsingenieure, mal streiten Bund und Länder um Zuständigkeiten, mal können sich Verwaltungen untereinander nicht einigen oder eine geschützte Tierart setzt Projekte matt“, erklärte Quick. Dank der neuen Strukturen könne man bei Planung und Bau von Verkehrsprojekten nun deutliche Fortschritte erzielen.

Dass es am nötigen Geld nicht fehlt, stellten sowohl Quick als auch der neue Präsident des Verbands Pro Mobilität, Eduard Oswald, sowie der Leiter der Abteilung Grundsatzangelegenheiten im Bundesverkehrsministerium, Dr. Gerhard Schulz, fest. „14 Milliarden Euro werden wir zum Ende der Legislaturperiode haben“, berichtete Schulz – ein Plus von 40 Prozent innerhalb weniger Jahre. „Das ist kein Strohflecken, diese Investitionssumme wollen wir langfristig“, betonte er. Die Zuversicht stützt sich darauf, dass der Anteil der Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung weiter steigen wird.

Beschlossene Sache ist die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, wovon sich das Ministerium zwei Milliarden Euro jährlich zusätzlich erhofft. Bei der Gelegenheit nahm Schulz dem Gewerbe die Ängste, dass es zu unterschiedlich hohen Mautsätzen auf Bundesstraßen und Autobahnen kommen werde. Beide Straßenarten entsprächen dem Netzgedanken der Eurovignetten-Richtlinie. Auf beiden bewege sich der überörtliche Verkehr. Schulz hält es für undenkbar, dass auf Bundesstraßen – erst recht in wirtschaftlich schwachen Ballungsräumen – künftig höhere Tarife gelten sollen.

Für die Verbände kommt es nun darauf an, dass die zusätzlichen Mittel schnell und wirkungsvoll in den Verkehr zurückfließen. „Wir haben keinen Anlass, uns auszuruhen“, sagte Pro Mobilität-Präsident Oswald. „Unsere Verkehrsnetze sind in die Jahre gekommen, es gibt genügend Warnsignale.“ BWVL-Präsident Quick formulierte es noch deutlicher: „Wir alle wissen,

dass der Erhalt unserer Infrastruktur in der jüngeren Vergangenheit auf allen staatlichen Ebenen sträflich vernachlässigt worden ist.“

Text: Matthias Rathmann | Foto: ddp

QUICK BLEIBT BWVL-PRÄSIDENT

- Jochen Quick bleibt Präsident des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL). Die Delegierten haben den Baustofflogistiker aus Buchholz bei der Mitgliederversammlung in seinem Amt bestätigt. Quick führt den Verband, der 1.200 Unternehmen aus den Bereichen Werkverkehr, Verlager und Spedition vertritt, seit 2012.
- Ebenfalls wieder gewählt wurde Vizepräsident Klaus Hartmann, der die Logistik beim Küchenhersteller Nobilia leitet. Für den ausgeschiedenen Vizepräsidenten Lüder Meyer (Badenhop Fleischwerke) rückt Andreas Ott (Pfleiderer) nach. Ebenfalls im Präsidium bestätigt wurden Jörg Eichhorn (Dauphin) und Willi Stollenwerk (Stollenwerk). Neu hinzugekommen ist Rainer Farsch (Spedition Nosta).

Freude über den Durchbruch

ADSp 2017 als gemeinsames Regelwerk – Verbände zeigen sich beim BWVL-Dialogforum erleichtert

Kröten schlucken mussten alle Verhandlungspartner. Hier und da einen Kompromiss in Kauf zu nehmen, erschien allen aber als das kleinere Übel. Andernfalls wäre kein Interessenausgleich gelungen – so wie es bei den neuen Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) der Fall ist. Alle dahinterstehenden Akteure feiern die Neufassung 2017 als Durchbruch und als ein Ende der Insellösungen. So ist die Praxis aus diesem Jahr bald Geschichte, als jede Seite versuchte, einseitig eigene Geschäftsbedingungen den Verträgen zugrunde zu legen – seien es die ADSp von 2016 durch Spediteure, die VBGL durch Frachtführer oder die DTLB durch die Verladerschaft.

Dass ihre eigenen Klauseln damit ein Auslaufmodell sind, können alle Seiten verschmerzen, wie beim Dialogforum des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) deutlich wurde. „Wir sind froh, dass der Konkurrenzkampf der Bedingungswerke

ein Ende hat“, betonte BWVL-Geschäftsführer Detlef Neufang. Hubert Valder, Geschäftsführer beim Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL), ergänzte: „Wir sind bei den ADSp 2017 wieder bei dem, was zuvor 90 Jahre funktioniert hat: bei einem Interessenausgleich von Spediteuren und der verladenden Wirtschaft.“

Neufang und Valder fungierten als Verhandlungsführer in der Abstimmungsrunde, die nur rund ein halbes Jahr dauerte, von der Öffentlichkeit unbemerkt agierte und mit breiter Akzeptanz von acht Verbänden endete. Neben BWVL und DSLVL stimmten für das Gewerbe auch der BGL und die AMÖ sowie für die Verladerschaft die Organisationen BDI, BGA, DIHK und HDE zu. Für das Gros der von den jeweiligen Mitgliedsfirmen auszuführenden Beförderungsgeschäfte sind die ADSp demnach eine gute Basis. „Für das Massengeschäft Transport sind die ADSp 2017 in jedem Fall ausreichend“, sagte Neufang. Sie gelten für fast

alle Tätigkeiten, die ein Spediteur ausführt, seien es Fracht-, Lager-, Speditions-, Umschlags- oder Zollgeschäfte. Für Geschäfte mit Verbrauchern, Verpackungsarbeiten oder für Umzüge kommen die Klauseln aber nicht infrage.

Ein Erfolg für Unternehmen des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) ist die Tatsache, dass eine Regelung zum Standgeld aufgenommen wurde. Danach muss die Entladung eines 40-Tonnners außer bei Schüttgütern binnen zwei Stunden nach Meldung an der Pforte erledigt sein. Doch bei diesem Punkt gilt – wie für die ADSp insgesamt: Es sind abweichende Regelungen möglich. Dass das Bedingungsnetzwerk auch für Transportdienstleister gilt, hängt damit zusammen, dass in der Begriffsdefinition der Frachtführer dem Spediteur gleichgesetzt wurde.

Es spielt künftig auch keine Rolle mehr, wo ein Schaden auftritt. Zu Lande, zu Wasser und in der Luft ist die Haftung pro Kilo

auf 8,33 Sonderziehungsrechte (SZR) oder maximal 1,25 Millionen Euro beschränkt. Hier musste die Frachtführerseite in den sauren Apfel beißen, hatte sie bisher bei Lagergeschäften eine Deckelung bei fünf SZR je Kilo vereinbart. Was die Haftung der Auftraggeber angeht, ist diese auf 200.000 Euro je Schadensfall beschränkt.

Spediteure wiederum begrüßen, dass ein Palettentausch nicht vorausgesetzt werden kann, ebenso wenig eine Be- oder Entladung der Lkw. Andererseits müssen sie laut DSLVL-Fachanwalt Valder künftig den Auftrag auf Vollständigkeit beziehungsweise Mängel prüfen und sich zur Erfüllung bestimmter Anforderungen an Mitarbeiter und Fahrzeuge verpflichten.

Dass die Parteien zu ihrem neuen Vertragswerk stehen, wurde beim BWVL-Dialogforum mehr als deutlich. BGL-Justiziar Dr. Guido Belger kündigte an: „Wir werden die ADSp 2017 unseren Firmen ab 1. Januar zur Anwendung empfehlen.“ BWVL-Präsident Jochen



Warten auf die Entladung: Nach zwei Stunden können Spediteure bei einem 40-Tonner künftig ein Standgeld verlangen.

Quick zeigte sich stolz, dass man an einem Strang gezogen habe. „Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Das gilt besonders in der Logistik.“

Text: Matthias Rathmann | Foto: Jan Bergrath

Stelle frei

Akuter Fahrermangel plagt die Branche – Spediteur Franke aus Sachsen erwägt, seine Firma zu schließen

PROJEKT DER IHK ZWICKAU

- Die IHK Chemnitz in Zwickau hat ein Pilotprojekt zur Integration von Migranten initiiert, das zurzeit gemeinsam mit dem Jobcenter Zwickau und dem Verkehrsinstitut Chemnitz realisiert wird
- Dabei werden Migranten nach einer Vorauswahl durch Jobcenter und Verkehrsinstitut nach dem Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetz auf den Einsatz als Lkw-Fahrer vorbereitet: „Das Projekt läuft sehr gut. Die Migranten sind sehr interessiert und fleißig“, bestätigt IHK-Geschäftsführer Torsten Spranger
- Vor der Schulungsmaßnahme absolvieren die Teilnehmer Praktika in den Unternehmen



Fahrer gesucht: Nicht nur bei Unternehmer Holger Franke bleiben Stellen unbesetzt.

Holger Franke sieht schwarz. Nicht die Auftragslage bereitet dem Spediteur im sächsischen Meinsdorf Sorge, sondern der Fahrermangel. „Zurzeit haben wir 14 Fahrzeuge. 16 hatten wir noch zu Jahresanfang“, sagt er. Diese Lkw kann der 56-Jährige gerade noch so besetzen. Früher hatte er noch zwei Reservefahrer, um Krankheitsfälle und Urlaub zu überbrücken. „Wenn jetzt einer richtig ausfällt, dann reißt es ein Loch“, sagt der Unternehmer.

Die Personalsituation in dem 1895 gegründeten Unternehmen bezeichnet der Chef als „tickende Zeitbombe“. Denn der jüngste Fahrer ist 40. Die meisten Fahrer sind Mitte 50. Nachwuchs ist nicht

in Sicht. „Es hat ja keiner mehr Lust, unter diesen Bedingungen zu arbeiten“, erklärt Franke. „Die Fahrer werden oftmals von den Kunden niedergemacht“, sagt er und schildert die Schikanen an den Rampen. „Da wird negative Stimmung gemacht. Wie soll das einen jungen Menschen motivieren?“

Nicht nur der Umgang an den Ladestellen, sondern auch bei Kontrollen lasse zu wünschen übrig, pflichtet ihm Torsten Spranger, Geschäftsführer der IHK Chemnitz (Regionalkammer Zwickau), bei. „Über die letzten Jahre hat sich das Image des Berufsfelds zunehmend negativ entwickelt“, sagt er. Schwere und anstrengende Arbeit sei das eine. „Hinzu kommt, dass

Berufskraftfahrer – gerade im Fernverkehr – oft tagelang nicht zu Hause und von ihren Familien getrennt sind“, sagt er. Zudem würden Fahrer mit immer neuen Auflagen konfrontiert.

Weil deutsche Mitarbeiter rar sind, greifen Transporteure in Ostsachsen zunehmend auf ausländische Fahrer zurück, wie der Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) berichtet. Spediteur Franke aber hat sich dagegen entschieden. „Wenn sie kein richtiges Deutsch können, gibt es zusätzliche Probleme – vor allem bei Gefahrgutpapieren“, meint er.

Selbst auszubilden könnte ein Ausweg aus dem Dilemma sein. Franke hat es vor drei Jahren

letztmalig mit zwei Lehrlingen versucht, die beide nicht durchgehalten haben. Beide hätten es nur auf die Fahrerlaubnis abgesehen gehabt, die gut 10.000 Euro kostet. „Seitdem bilden wir keinen mehr aus“, sagt der Unternehmer.

Mit Aktivitäten, wie Bildungsmessen und Infotagen, versucht die IHK Chemnitz, junge Leute für die Fahrerbranche zu gewinnen. Doch bei solchen Veranstaltungen am Wochenende fehle es oft an der entsprechenden Besucherkiel, klagt LSV-Geschäftsführer Dietmar von der Linde. Unter der Woche gilt ein solcher Messebesuch in den Schulklassen als Pflichtveranstaltung, aber am Wochenende verhalte es sich anders. „Das Frei-

zeitverhalten der Jugendlichen hat sich gründlich verändert. Auch bekommen sie in der Wirtschaft mehr Geld“, sagt von der Linde. „Die Not ist schon groß.“

Spediteur Franke hat seine Konsequenzen gezogen: Wenn sich die Situation nicht verbessert, will Franke die Firma nur noch bis zu seiner Rente erhalten. Denn auch sein Sohn hat keine Lust, das Unternehmen fortzuführen. „Sein Argument – und da muss ich ihm zustimmen – war, dass er dann auch keine Arbeitskräfte haben würde.“ Der Senior kann die Entscheidung nachvollziehen, bedauert sie aber trotzdem: „Das Talent hätte er.“

Text und Foto: Herbert Schadowald

DER NEUE STRALIS 

TESTEN SIE DEN
TCO₂ CHAMPION

- Total Cost of Ownership reduzieren
- CO₂-Ausstoß verringern
- Kraftstoffeinsparung durch TCO₂ Live Paket mit TCO₂ Smart Report, TCO₂ Advising und TCO₂ Driving



Vereinbaren Sie gleich eine Testfahrt bei Ihrem IVECO-Händler in Ihrer Nähe. Über 100 Fahrzeuge stehen deutschlandweit zur Verfügung.

Terminvereinbarung und weitere Informationen unter www.champion-testen.de

IVECO

Ihr Partner für nachhaltigen Transport

40 Prozent weniger CO₂ als Ziel

Bundesregierung beschließt Klimaschutzplan 2050 – Verkehrsbereich ist besonders in der Pflicht



Grün unterwegs: Der nationale Klimaschutzplan benennt als einen Beitrag zur Eindämmung der Emissionen auch den Einsatz von Elektro-Lastenrädern.

Quasi in letzter Minute und nach vielen Querelen hat sich die Bundesregierung zur Weltklimakonferenz in Marrakesch doch noch auf einen Klimaschutzplan 2050 geeinigt. Er soll den Weg in eine Zukunft ebnen, die weitgehend ohne den Ausstoß von Treibhausgasen auskommt. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) musste ihr ursprüngliches Vorhaben mehrfach zurückstutzen.

Dem Verkehrssektor wurde bis 2030 das Ziel gesetzt, 40 Prozent CO₂ einzusparen. Die meisten Maßnahmen hier sind wohlbekannt, eine Güterverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße gehört auch dazu. „Mit dem Klimaschutzplan zeigen wir, was die Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens konkret für Deutschland bedeutet“, sagte Hendricks. „Durch rechtzeitige Weichenstellungen machen wir den Klimaschutz zum Motor für die Modernisierung unserer Volkswirtschaft.“

Ausgehend von einer Steigerung der Fahrleistung des Lkw-Verkehrs zwischen 2010 und 2030 um etwa 28 Prozent auf 99,7 Milliarden Fahrzeugkilometer jährlich nennt der Plan zwei Ansätze zur CO₂-Senkung. Bei leichten

Nutzfahrzeugen, auf die etwa 62 Prozent der Lkw-Fahrleistung entfielen, könne zu großen Teilen auf die für den Pkw-Bereich entwickelten Antriebstechnologien sowie auf bereits vorhandene Leichtbautechnologien zurückgegriffen werden, heißt es.

Effizientere Motoren

Bei schweren Nutzfahrzeugen bestehe ein Verringerungspotenzial von etwa 30 Prozent durch die weitere Effizienzsteigerung der Verbrennungsmotoren und Getriebe sowie die Hybridisierung. Dazu gehörten ebenfalls die Verwendung von Wasserstoff und Flüssigerdgas (LNG) beziehungsweise EE-Methan in optimierten Gasmotoren, eine Verbesserung der Aerodynamik und der Einsatz von Reifen mit optimiertem Rollwiderstand.

Ausdrücklich erwähnt werden auch „Anpassungen der Fahrzeuglänge“. Zusätzliche Emissionsminderungen ließen sich unter anderem durch Platooning erreichen, im regionalen Lieferverkehr würden bereits elektrische Antriebe erprobt. Der Oberleitungs-Lkw wird nicht explizit genannt.

Um den Anteil des Schienengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt am Modal Split zu erhöhen, sollen sogenannte Zielkorridore erarbeitet werden. Bestehende Förderprogramme zur Verkehrsverlagerung sollen weiter gestärkt werden. Grundsätzlich will man die Vernetzung aller Verkehrsträger in einem Gesamtsystem berücksichtigen, in dem jeder seine Stärken einbringt. Der Zuwachs der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr wurde zwischen 2010 und 2030 auf 43 Prozent geschätzt, bei der Schifffahrt lag er bei 23 Prozent.

Die Bundesregierung will sicherstellen, dass durch Investitionen ins Schienennetz und in seine Elektrifizierung die notwendigen Voraussetzungen für die Verlagerung von der Straße geschaffen werden, „zumindest aber die prognostizierte Transportleistung auch tatsächlich erbracht werden kann“.

Mit einem Konzept zum Schienenverkehr 2030/2050 soll ein entsprechender Rahmen gesetzt werden. Es werde geprüft, in welchem Umfang durch einen forcierten Infrastrukturausbau, der die Leit- und Sicherungstechnik sowie der Terminals des Kombinierten Verkehrs einschließt, Güterverkehr verlagert werden könnten.

Der Plan zum Klimaschutz erwähnt auch Elektro-Lastenfahräder, die sowohl im KEP-Bereich als auch bei anderen Dienstleistungen mit geringem Transportaufwand zum Einsatz kommen könnten. Eine Verkehrsverringerung sei darüber hinaus durch eine Stärkung regionaler Produktions- und Konsumstrukturen möglich.

In Angriff genommen wird derzeit der Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe, ein weiterer Arbeitsschwerpunkt ist eine Digitalisierungsstrategie für den Verkehr. Hiervon erhofft man sich auch Effizienzsteigerungen: „Automatisierung und Vernetzung werden die Mobilität grundlegend ändern.“

Revision alle fünf Jahre

Der Klimaschutzplan muss alle fünf Jahre überarbeitet werden, Maßnahmen können überprüft und verbessert werden. Das Papier insgesamt soll die Leitplanken für ein grundsätzliches Umsteuern in Wirtschaft und Gesellschaft markieren.

Text: Regina Weinrich | Foto: DPD

DIE KLIMAZIELE

Weltweit:

Vor einem Jahr hatten sich in in Paris fast 200 Nationen auf ein völkerrechtlich verbindliches Klimaabkommen verständigt. Ziel ist, den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen.

Deutschland-weit:

Nach den Vorstellungen der Bundesregierung wird Deutschland bis 2030 seinen Ausstoß von Treibhausgasen um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 senken, bis 2040 sollen es mindestens 70 Prozent sein. „Nur noch in Ausnahmefällen wird in fossile Energieträger und davon abhängige Verarbeitungsprozesse investiert“, lautet die Vorgabe.



„Klimaschutz als Motor für die Modernisierung unserer Volkswirtschaft“

BUNDESUMWELT-MINISTERIN
BARBARA HENDRICKS

Die Chancen erkennen

Von Zustimmung bis Skepsis: Reaktionen zum Klimaschutzplan

Das Deutsches Verkehrsforum (DVF) wertet den Klimaschutzplan als „extreme Herausforderung“. Der Präsidiums vorsitzende Dr. Ulrich Nußbaum betont, die Klimaziele müssten wirtschaftlich und technologisch machbar sein. Kurzfristige regulatorische Eingriffe seitens der Bundesregierung lehnt er ab.

„Notwendig ist eine intelligente Mischung aus Marktanreizen, einer konsequenten Innovationsförderung und gezielten Verbesserungen der Struktur unseres Verkehrssystems“, sagt er. Die Dekarbonisierung müsse planbar und längerfristig angelegt sein, damit Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland nicht verloren gingen.

Um den Erhalt von Arbeitsplätzen geht es auch der IG Metall. In ihrem jüngst vorgelegten Positionspapier „Neue Abgasnormen als Chance nutzen“ fordert sie strenge Grenzwerte für CO₂ und NO_x. Auch wenn es hier vorrangig um Pkw geht, will die Gewerkschaft Europa grundsätzlich als Schaulfenster für die besten Umwelttechnologien im Automobilsektor etabliert sehen. „Klima- und Umweltschutz gefährden nachhaltig

keine Beschäftigung, sondern fördern notwendige Innovationen und damit die Wettbewerbsfähigkeit“, lautet ihr Credo.

Die Gewerkschaft befindet sich damit auf einer Linie mit rund 40 Unternehmen, die einen „zügigen Umstieg auf 100 Prozent erneuerbare Energien“ gefordert hatten. Darunter waren die Deutsche Telekom, die Commerzbank, der Baukonzern Hochtief, Ikea, die Metro und die Otto-Gruppe, die Energieversorger EnBW und MVV Energie, sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

VDA: Ziele unrealistisch

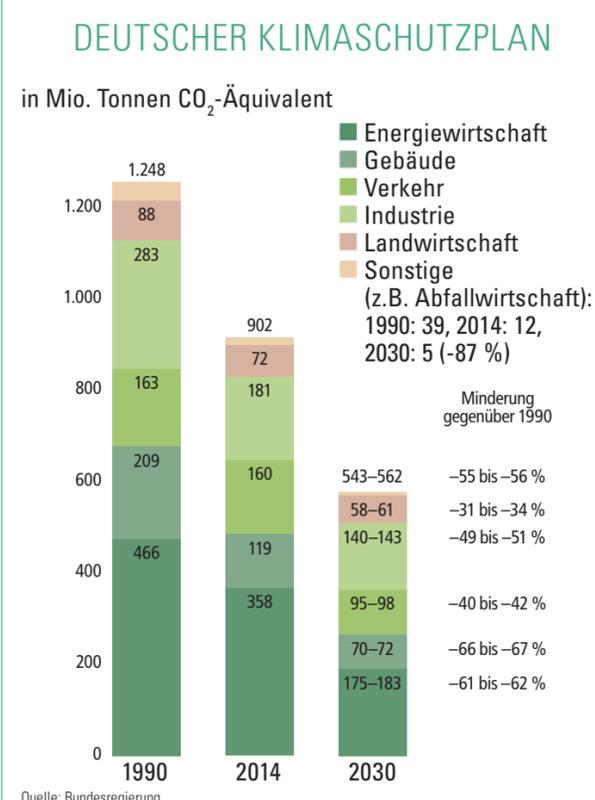
Der Verband der Automobilindustrie (VDA) aber hält die im Klimaschutzplan für den Verkehr vorgesehenen Ziele angesichts des prognostizierten Wachstums für unrealistisch. Es bestehe die Gefahr eines nationalen Alleingangs, warnt VDA-Präsident Matthias Wissmann. Spürbare Fortschritte könnten nur im internationalen Schulterschluss gelingen, vor allem in Asien und den USA müssten die Anstrengungen verstärkt werden. „Es gilt die Balance zu

halten zwischen Ökonomie und Ökologie“, sagt Wissmann.

Konträr ist die Position der Allianz pro Schiene, die das Papier ausdrücklich begrüßt. „Gegen den Widerstand der Autolobby ist im Klimaschutzplan ein ehrgeiziges CO₂-Minderungsziel für den Verkehrssektor festgeschrieben worden“, erklärt die Organisation. Ein Ziel für das Klimasorgenkind Nummer eins sei überfällig gewesen, sagt Geschäftsführer Dirk Flege. Er hofft jetzt auf eine neue Dynamik in der Verkehrspolitik.

Der Naturschutzbund NABU begrüßt ebenso die Ziele für den Verkehr. „40 Prozent sind ein gutes Einsparziel“, sagt NABU-Präsident Olaf Tschimpke. Es sei wichtig und richtig, dass für jeden Wirtschaftssektor Zwischenziele bis 2030 genannt seien.

Text: Regina Weinrich | Grafik: Florence Frieser



Neue Konkurrenz droht

Europäische Fahrzeuglogistiker forcieren digitale Lösungen – elektronischer Frachtbrief erstes Ziel

Die Megatrends der Zukunft beschäftigen auch die Fahrzeuglogistiker: Wolfgang Göbel, Präsident des Verbands der europäischen Automobil-Logistiker (ECG), stimmte seine Kollegen auf der ECG-Konferenz in Hamburg auf die Herausforderungen ein: „Wir müssen nicht nur in Menschen und Fahrzeuge investieren, sondern auch in Ideen.“

Vier Arbeitsgruppen der ECG arbeiten laut Göbel an den wichtigsten Themen der Branche: Digitalisierung, Interessenvertretung, Qualität und Kapazität. Die größte Herausforderung aktuell läuft unter dem Begriff der Digitalisierung, liegt aber nur mittelbar in der Hand der Unternehmen: das Thema elektronischer Frachtbrief.

„Wir müssen mehr Druck auf die EU und die nationalen Regierungen ausüben, damit die Digitalisierung der Frachtpapiere vorangeht“, sagte auch die EU-Politikerin Gesine Meißner (FDP) bei der Konferenz. ECG-Präsident Göbel beklagte, dass bereits zehn Länder – zuletzt Frankreich – eine entsprechende Vereinbarung zu dem Uno-Protokoll ratifiziert hätten, Deutschland, als einer der wichtigsten Märkte, habe sich aber noch nicht dazu durchgerungen – nach Angaben der Politik deswegen, weil es keine Nachfrage gebe.

„Wenn aber Deutschland nicht vorausgeht, dann wird es schwierig, das EU-weit umzusetzen“,



sagte Göbel. Die Internationale Straßentransport Union (IRU) will sich daher über ihre Landesorganisationen mit einer Umfrage zum E-CMR an die Dienstleister richten. „Wir erhoffen uns eine eindeutige Zustimmung, mit der wir dann an die Politik herantreten“, sagte Zeljko Jetic von der IRU.

Eine andere EU-Initiative, die den Logistikern wenig Freude bereitet, dreht sich um die Wochenruhezeit im Lkw. „Ein allgemeines Verbot würde keine Verbesserung der Situation bedeuten, die durch den Fahrermangel sowieso schon angespannt ist“, sagte Gröbel. Eine

Venture-Kapital findet, sondern die Finanzierung auf klassische Weise macht.“

Mit einem Dinosaurier, der vor einer Evolution stehe, verglich Chris Godfrey von Renault Nissan Alliance Logistics Europe die Branche. Wenn Kunden vermehrt den Autokauf online abwi-

ckeln, so seine These, wollen sie auch direkt das Auto vor die Garage gestellt haben. Eine Herausforderung für die OEMs, aber auch für die Händler und Logistiker.

Eine pünktliche Autozustellung, wann und wo der Kunde es wolle, benötige neue Hebel: eine komplette Senungsverfolgung, die

auch die Hersteller einbeziehe, Untergliederung der Prioritäten, neue Zustellkonzepte, höherer Technikeinsatz und vermehrte Zusammenarbeit mit allen Beteiligten. Aber nur das schaffe auch zusätzliche Wertschöpfungsmöglichkeiten und damit Umsatz für die Industrie. Wenn die Hersteller

und die Logistiker diesen Weg nicht beschreiten, werde es ein anderer Anbieter tun. „Darüber müssen die Logistiker nachdenken und auch mal abseitige Wege gehen“, sagte Godfrey.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Fraunhofer IAO, ECG

ZANKAPFEL WOCHENRUHEZEIT



„Für Investitionen findet unsere Branche kein Venture-Kapital“

WOLFGANG GÖBEL, PRÄSIDENT DES VERBANDS DER EUROPÄISCHEN AUTOMOBIL-LOGISTIKER

Folge sei hingegen, dass selbst das Gewinnen von Fahrern aus Osteuropa noch schwieriger würde. „Wir werden vermutlich eher eine Erleichterung durch das automatische Fahren erreichen, als dass sich die Situation grundlegend verbessert“, sagte Göbel.

Laut Ben Waller vom britischen Beratungsunternehmen ICDP muss die Fertigfahrzeug-Lieferkette ins 21. Jahrhundert gebracht werden: Ein Benchmark zeige zwischen 1994 und 2012 einen schlechteren Service, eine veraltete Infrastruktur, geringe Investitionstätigkeiten und eine schlechtere Datenqualität als andere Branchen. Dies und der fehlende Zugang zu den Auftragsdaten der Hersteller (OEM) erschweren es der Branche, eine langfristige Kapazitätsplanung zu machen und ihre die Transportströme anzupassen.

Die Digitalisierung der Verkaufskanäle durch die OEM – etwa durch BMW – und ein verändertes Kundenverhalten stellen weitere Herausforderungen in puncto IT dar, etwa bei der Frage der genauen Ortung oder der Transparenz zwischen allen Beteiligten in der Transportkette. Nicht zuletzt gehe es darum, die Chancen und Anforderungen von Herstellern und Dienstleistern in Einklang zu bringen – bevor ein Dritter wie etwa Uber die Regeln neu schreibe.

Laut ECG-Präsident Göbel ist der Kunde der Treiber des Geschäfts. Die Hersteller seien viel zu langsam darin, einen Standard für die Digitalisierung zu schaffen, an dem sich auch die Branche orientieren könne. Den Vergleich mit den neuen Start-ups nennt Göbel einen „Clash of cultures“ – es bestehe die Gefahr, dass die Branche überrollt werde. „Denn es ist auch ganz klar, dass für nötige Investitionen unsere Branche kein

www.der-neue-crafter.de

Sichern Sie sich den International Van of the Year 2017 schon jetzt.

Nur für kurze Zeit mit attraktiver Frühbucherprämie¹.

Der neue Crafter. Die neue Größe.

Eine Experten-Jury aus 24 Ländern ist sich einig: Der neue Crafter ist Van of the Year 2017. Bestellen Sie ihn ab sofort und profitieren Sie von seiner attraktiven Frühbucherprämie¹. Weitere Informationen bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner oder unter www.der-neue-crafter.de

Nutzfahrzeuge

¹Gültig bis zum 18.02.2017. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

Wieder Leben im Kaufhaus

Besuch bei Amazon Prime Now am Ku'damm Berlin – Zustellung in Ein- und Zwei-Stunden-Fenstern



Der Traum des gestressten Konsumenten: Den Wocheneinkauf mit wenigen Klicks bestellen und die Ware wenig später an der Haustüre entgegennehmen. In München und Berlin ist das bereits für die Kunden von Amazon Prime Now Realität. trans aktuell hat hinter die Kulissen des Online-Lieferservices geschaut.

Ausgangspunkt ist in Berlin die bekannteste Shoppingmeile, der Kurfürstendamm. Der Gebäudekomplex Ku'damm Karree aus den frühen 1970er-Jahren hat allerdings schon bessere Zeiten gesehen. Nur Touristen, die zum Erlebnismuseum The Story of Berlin wollen, sorgen für ein bisschen Leben im Erdgeschoss. Der Großteil der Ladenfläche steht leer – die Gebäudearchitektur ist für heutige Vorstellungen von einem Einkaufserlebnis nicht mehr attraktiv. Genau hier hat sich Amazon Prime Now im Mai 2016 auf einer Fläche von 3.000 Quadratmetern mit seinem digitalen Einkaufskonzept angesiedelt, das sich anschießt, dem heutigen stationären Handel Marktanteile abzuknöpfen.

Für einen Mitgliedsbeitrag von 49 Euro jährlich (ab 2017: 69 Euro) werden aus Amazon-Kunden Prime-Mitglieder. Über die Amazon Prime Now-App können sie – vorerst nur in den Metropolregionen Berlin und München –

ab einem Mindestbestellwert von 20 Euro Dinge des täglichen Bedarfs bestellen und sich kostenlos im Rahmen eines Zwei-Stunden-Fensters zustellen lassen.

Wer bereits eine Stunde nach Bestellung seine Waren möchte – und auch in einem dafür definierten Bereich seine Lieferadresse hat –, bezahlt dafür 6,99 Euro. Das Angebot lässt fast keine Wünsche offen: Getränke, Lebensmittel, auch frische und tiefgekühlte, verpacktes Obst und Gemüse, Drogerieartikel, Bücher, Babybedarf und Spielwaren, DVDs und andere Medien, Bekleidung, Elektronik.

„Wir sind datengetrieben“, sagt Amazon-Sprecher Stephan Eichenseher, der sich ansonsten bei Fragen nach Sendungszahlen und der mittelfristigen Strategie bedeckt hält. Anhand der Sucheingaben in der App sehen die Amazon-Leute, welche Produkte nachgefragt werden, und stocken dann das Sortiment entsprechend auf. Dabei wird auch auf regionale Unterschiede Rücksicht genommen – in München gibt es ein eigenes „Brezenteam“ und auch das Getränkesortiment enthält regionale Spezialitäten. „Wir haben ein definiertes Bestandsminimum und planen dementsprechend unsere Beschaffung“, sagt Eichenseher. Aus insgesamt 31 Amazon-Logistikzentren – von Brieselang über Koblenz bis nach Polen und

Tschechien – kommen die Produkte an den Ku'damm.

Im Sinne einer chaotischen Lagerhaltung findet sich im oberen Stockwerk in den Regalreihen die Sonnenmilch neben der Heckenschere und neben der Rahmsoßen-Packung, die sich das Regalfach außerdem mit Spielzeugfiguren für das Kinderzimmer und Nudeln italienischer Herkunft teilt. Der Vorteil: Weil nicht jedes Produkt ein einzelnes Regal belegt, wird Platz gespart, außerdem sparen sich die Mitarbeiter beim Kommissionieren Schritte.

Auffüllen am Morgen

Nur die wenigstens Kunden wünschen sich eine Zustellung am Morgen oder Vormittag, deshalb werden morgens meist die Regale aufgefüllt, nachmittags und abends die Bestellungen abgearbeitet. Diese werden auf die Handschanner der Mitarbeiter gespielt. Zu Kommissionierung scannt der Mitarbeiter den Lagerplatz und die Ware und untersucht sie auf Beschädigungen. Danach wird die Ware in Papiertüten gelegt, deren Aufkleber ebenfalls gescannt wird. Maximal vier Tüten passen auf einen Kommissionierwagen, den die Mitarbeiter durch die Reihen schieben.

Eine Rolltreppe erinnert daran, dass die jetzigen Amazon Prime Now-Flächen früher ein Kaufhaus waren. Die Kommissionierer nutzen aber aus Sicherheitsgründen einen Aufzug, um in die untere Ebene zu kommen. Dort lagern große Artikel, etwa LED-Fernseher, und dort ist auch die Getränkeabteilung untergebracht, ebenso wie der Kühlraum für gekühlte und tiefgekühlte Lebensmittel. Diese werden für die Auslieferung gesondert in Isolieraschen aus Kunststoff gelegt, die vom Fahrer wieder mitgenommen werden.

An Rollwagen mit vorkommissionierten Sendungen vorbei geht es zum Warenausgang: Eine rote Linie markiert, wo die Übergabe der Sendungen an die beiden Dienstleister Go! und Interkep stattfindet. Draußen im Hof werden die Fahrzeuge beladen: Lieferfans, die vor allem die Berliner Außenbezirke beliefern, elektrisch angetriebene Lastenfahräder und neuerdings auch Elektroroller für eine CO₂-freie Zustellung. Das ist nicht das einzige Plus: Im dichten Berliner Verkehr dürfen die zweirädrigen Zustellfahrzeuge auch die Taxispur nutzen.

Die Kunden und die Bestellungen sind vielfältig: Zur Mittagszeit wird viel Kühlware versendet – typische Lebensmittel rund um ein Mittagessen, Sushi, aber auch mal Champagner. Die Bestellungen, die

morgens eingehen, spiegeln zum Großteil einen gewöhnlichen Supermarkteinkauf wider, inklusive Wasserkasten und Toilettenpapier. Die Auslieferung findet zwischen 8 und 24 Uhr statt, Nachtschwärmer können bis 21.45 Uhr bestellen, um noch bis spätestens um Mitternacht beliefert zu werden. Die Tourenplanung spielt Amazon direkt auf die App der Fahrer. Über die App können Kunden zudem sehen, wo der Fahrer sich gerade mit der Sendung befindet, und sogar mit ihm kommunizieren. „Die Schnittstelle mit dem Kunden zu schaffen, das macht für uns die Lieferqualität aus“, sagt Eichenseher, und ergänzt: „Je schneller eine Lieferung erfolgt, desto geringer ist der Anteil der Kunden die wir nicht antreffen.“

Text und Foto: Ilona Jüngst

MEHR IM NETZ



WIE ES BEI AMAZON PRIME NOW AUSSIEHT, SEHEN SIE HIER: etm.de/apn

DAS LIEFERKONZEPT

- Amazon Prime Now steht Amazon Prime-Mitgliedern in bestimmten Postleitzahlenbereichen zur Verfügung
- Geliefert werden ab einem Mindestbestellwert von 20 Euro Artikel des täglichen Bedarfs
- Innerhalb eines wählbaren Zwei-Stunden-Fensters ist die Zustellung kostenlos, die Lieferung innerhalb einer Stunde kostet 6,99 Euro

Potenzial ist vorhanden

Studie von Logwert zu Logistikinnovationen – Wirtschaft sieht beim Transport Nachholbedarf

Welche Innovationen braucht die Logistik in den nächsten Jahren und wie wirtschaftlich sinnvoll sind diese? Dieser Frage ist das Kompetenzzentrum Logwert nachgegangen, in dem Experten des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) und der Hochschule Heilbronn zusammenarbeiten. Unterstützt vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg hat Logwert eine Studie zu den „Logistikinnovationen in Baden-Württemberg“ erarbeitet. „Wenn die verarbeitende Wirtschaft das Herz ist, dann bildet die Logistik die Blutbahnen, die das Herz am Schlagen halten“, sagte Jochen Pahlke vom Wirtschaftsministerium im Rahmen der Heilbronner Verkehrsgespräche 2016, bei denen die Studie vorgestellt wurde.

Um zu erfahren, welche Trends aus Sicht der Wissenschaft sowie von Verlager- und Dienstleisterseite Innovationen beeinflussen, bestand der erste Schritt der Studie

aus umfangreichen Befragungen. Erste Erkenntnis: Die verladende Wirtschaft stellt die Frage nach Wichtigkeit und Innovationsbeitrag für die Dienstleister sind Wirtschaftlichkeit und Realisierungsgrad am bedeutsamsten, sagte Dr. Tobias Bernecker, Studiendekan der Hochschule und wissenschaftlicher Leiter von Logwert.

Sechs Innovationsfelder

Insgesamt sechs Innovationsfelder werden in der Studie thematisiert: Transport und Umschlag, Lagerung und Ladeeinheiten, IT und Technik, Prozesse und Organisation, grüne Logistik, Arbeit und Sozialbedingungen. Im Bereich Transport und Umschlag wird von beiden Seiten sowohl Handlungsbedarf als auch Potenzial für Logistikinnovationen gesehen. Vor allem die Logistikdienstleister sehen etwa in der Bündelung von Transporten den größten Hebel.

Der Bereich IT und Technik zeichnet sich laut Bernecker dadurch aus, dass dem Thema ein hohes Innovationspotenzial von beiden Seiten zugerechnet wird, insbesondere auch bei Online-Plattformen sowie Antrieb und Kraftstoff. Allerdings halten die wenigsten das Thema für das eigene Unternehmen für wichtig. Beim Thema Lagerung und Ladeeinheiten zeige sich ein homogeneres Bild. Die höchsten Innovationspotenziale sehen die Verlager demnach wegen der Frage der Flächeneffizienz in der Optimierung der Leergutströme und der datengestützten Ein- und Auslagerung. Lediglich im Bereit Arbeit teilen Verlager und Dienstleister die Einschätzung, dass die Arbeitgeber-Attraktivität gesteigert werden müsse. Es fehlt allerdings an Innovationspotenzial für den Bereich.

Im Gesamten, so die Autoren der Studie, „überwiegt aus Sicht der Unternehmen der theoretische Nutzen von Logistikinnovationen gegenüber der tatsächlichen Wichtigkeit dieser Maßnahmen

für die Unternehmenspraxis“. Dabei ist laut Bernecker erwiesen, dass sich Logistikinnovationen positiv auf Effektivität und Effizienz auswirken. Während die Extralogistik aber derzeit einen hohen Innovationsbedarf habe, gebe es Innovationen besonders im Bereich der Intralogistik.

Schlussfolgerung: Das Innovationspotenzial ist noch nicht ausgeschöpft. Verlager schätzen laut Bernecker die Relevanz und die Innovationskraft der Logistikdienstleister höher ein als diese selbst. Innovationshemmnisse auf deren Seite sind allerdings der Zeitaufwand und die Amortisationsdauer – Hürden, die durch immer kürzere Vertragslaufzeiten nicht eben geringer werden. Bernecker regte daher an, das Thema auf beiden Seiten weiter intensiv zu diskutieren – „Logistikinnovationen sind immer bis zu einem gewissen Grad riskant, aber sie bieten auch viele Chancen, besser zu werden.“

Text: Ilona Jüngst

90
Prozent

UND MEHR DER LOGISTISCHEN INNOVATIONEN WERDEN LAUT DER STUDIE AUF DRUCK DURCH DEN AUFTRAGGEBER INITIIERT

Wenn Pakete Staub ansetzen

Was beim Thema Verjährung bei Frachtansprüchen zu beachten ist und welche Lösung es gibt

Als Anlass der Generalsanierung des Mineralbads im Jahr 1983 bestellte die Stadt Stuttgart als Geschenkgabe 5.000 Schmuckteller in der Porzellanstadt Selb. Jetzt sind sie wieder aufgetaucht: Ein Spediteur hatte einen Betrieb übernommen und in der Lagerhalle im hintersten Winkel die verstaubte Palette mit den Tellern gefunden. Die Bäderverwaltung Stuttgarts freute sich über die unerwartete Lieferung. Das ist nicht

immer so – oft wird über das Thema Verjährung von Ansprüchen zäh gestritten.

„Alle Ansprüche, die in Zusammenhang mit einem Transport entstanden sind, unterliegen den transportrechtlichen Verjährungsregelungen“, sagt Carsten Vyvers, Rechtsanwalt bei der Frankfurter Kanzlei Arnecke Sibeth. Dies gelte sowohl für etwaige Schadenersatzansprüche wie auch für mögliche Rückforderungsansprüche wegen überbezahlter Fracht oder Ansprüche gegen die Bezahlung der Fracht selbst. Die jeweiligen Fristen hängen dabei vom anwendbaren Recht ab – HGB (Handelsgesetzbuch), CMR (Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen) oder MÜ (Montrealer Übereinkommen) bei der Luftfracht.

Die Fristen gelten meist auch beim Palettenhandling: „Da Ansprüche aus dem Palettentausch und Ähnlichem in den meisten Fällen in Zusammenhang mit einem Transport entstehen, gelten auch die transportrechtlichen Verjährungsregelungen“, sagt Vyvers. Etwa besagt § 439 HGB, dass der Anspruch gegen einen Frachtführer aus deutschem Frachtvertrag einer Verjährungsfrist von einem Jahr (bei Fahrlässigkeit) oder drei Jahren (bei Vorsatz oder Leichtfertigkeit) unterliegt, gleiches gilt bei Anspruch gegen einen Spediteur aus einem Speditionsvertrag.

„Die Einjahresfrist wird oft übersehen und Frachtlohnansprüche können dann gegebenenfalls



nicht mehr geltend gemacht werden“, sagt der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht.

Was aus seiner anwaltlichen Erfahrung zu beachten ist: „Verhandlungen mit der Gegenseite können theoretisch eine Hemmung der Verjährung herbeiführen. Hierauf sollte man sich im Streitfall jedoch lieber nicht verlassen.“ Stattdessen rät er dazu, bei drohendem Fristablauf eine

Verjährungsverzichtserklärung einzuholen. Der drohende Fristablauf wird hierdurch verhindert und die Frist um einen vorher bestimmten Zeitraum verlängert. Dies ist laut Vyvers deutlich günstiger als die andernfalls notwendige Erhebung einer Klage oder der Antrag auf Erlass eines Mahnbescheides.

Im Falle der Stuttgarter Teller war das alles nicht nötig: Nach

33 Jahren konnte natürlich kein für den Transport Verantwortlicher mehr ausgemacht werden. Die Leitung des Mineralbades jedoch will die Teller – ihrem ursprünglichen Zweck entsprechend – an besonderen Anlässen in den kommenden Jahrzehnten verschenken.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Jüngst, Fotolia | Montage: Frank Haug

ÜBLICHE VERJÄHRUNGSFRISTEN IM TRANSPORTRECHT

- Anspruch gegen Frachtführer aus Frachtvertrag: § 439 HGB, Frist ein oder drei Jahre (bei Vorsatz oder Fahrlässigkeit)
- Anspruch gegen Spediteur aus Speditionsvertrag §§ 436, 439 HGB, Frist ein oder drei Jahre
- Anspruch gegen den Spediteur, falls die ADSp gelten: Punkt 64 ADSp, Frist acht Monate
- Anspruch aus Beförderung bei Geltung der CMR: Art. 32 CMR 1, Frist ein oder drei Jahre (bei Vorsatz oder Fahrlässigkeit)
- Anspruch aus einer Lagerung gegen den Lagerhalter: §§ 467 ff. HGB, § 439 HGB, Frist siehe oben
- Anspruch aus Seefrachtverträgen und Konnossementen: §§ 556 ff. HGB, § 612 I HGB, Frist ein Jahr
- Anspruch aus Luftfrachtvertrag (nach MÜ): Art. 35 MÜ, zwei Jahre



„Intelligent angepackt:
KRONE Qualität in tragender Rolle.“

Wolfgang Bellon, Leiter Qualität Nutzfahrzeug Gruppe

Typisch KRONE: Es gibt kein noch so kleines Detail an Ihrem Trailer, dem wir nicht größte Aufmerksamkeit schenken. Auf diesem Weg haben wir bereits etliche Ideen ins Rollen gebracht. So bekommen Sie den Komplett-Trailer aus einer Hand: unserer. Und haben für Service, Wartung und Reparatur nur einen Ansprechpartner. Bei der Fertigung haben Qualität und Haltbarkeit oberste Priorität – bis ins kleinste Detail. Damit Ihre Life Cycle Costs auch in Zukunft am Boden bleiben.



Lass Infos anrollen!

KRONE
Wir transportieren Zukunft

Klinken putzen für den Lkw

Bernd Thiel hat sich einen Kindheitstraum erfüllt – mit Spreewaldgurken fing alles an



Bereits in der Schule wusste Bernd Thiel: Ich werde Lkw-Fahrer. „Nee, nee“, winkten seine Eltern ab, „du lernst was Vernünftiges.“ So begann er nach dem Schulabschluss nach der 10. Klasse 1982 eine zweijährige Lehre als Baufacharbeiter. In diesem Betrieb, unweit seines Heimatortes im Spreewald, agierte Vater Thiel als Einsatzleiter.

Doch die Sehnsucht nach dem Lenkrad ließ den Jugendlichen nicht los. Deswegen drückte er nach der Lehre anderthalb Jahre die Bank der Abendschule, um das Zertifikat als Berufskraftfahrer zu erhalten. „Im Dorf sind wir mit Treckern aufgewachsen“, erzählt Bernd Thiel schmunzelnd.

Eine ehemalige Dachdeckerei profilierte sich im Baustoffhandel – mit wachsender Lkw-Flotte. Gleichzeitig absolvierte der engagierte Fahrer eine zweijährige Schulung zur fachlichen Eignung, um eine Spedition führen zu können. „Das wollte ich eigentlich schon zu DDR-Zeiten, um mich dann mit einem Gütertaxis selbstständig machen zu können“, erzählt Bernd Thiel.

Mit diesem Abschluss holte ihn Hans-Jürgen Ihlo in sein Beeskower Fuhrunternehmen. „Wir kannten uns und ich hätte den Betrieb übernehmen sollen“, erläutert er. Doch es kam anders. Im Frühsommer 2000 machte ihm die Niederlassung Frankfurt

stammen von dem schwedischen Hersteller. „Wir wollten ursprünglich gar nicht so groß werden. Aber unsere Kunden drängen uns dazu“, sagt der Chef von 50 Mitarbeitern. Vor allem die Textiltransporte, auf die sich die Firma inzwischen spezialisiert hat, sind für das Unternehmenswachstum verantwortlich. „Es ist eben bekannt, wer zuverlässig ist“, erklärt Bernd Thiel, der ausschließlich deutsche Fahrer beschäftigt. Das zähle bei vielen Kunden. Und über Auftragsmangel kann sich der Transportmanager nicht beklagen. „Wir müssen viele Aufträge sogar ablehnen.“

Angefangen hatte alles mit Stahltransporten. Inzwischen

älter ist. „Wir haben Wartelisten für Fahrer“, berichtet er. Denn das gute Betriebsklima in dem familiengeführten Unternehmen spreche sich offenbar herum. „Alles verläuft im lockeren Rahmen. Schließlich macht der Ton die Musik“, sagt Bernd Thiel, der sich sieben Tage die Woche mit seiner Frau Manuela das Büro teilt. „Wir haben nie längeren Urlaub gemacht“, stellt er fest.

Urlaub mit dem Hauber

Thiel, der sich seinen Kindheitstraum erfüllte und sein Hobby zum Beruf machte, lebt Logistik. Davon zeugt beispielsweise der gelbe Volvo-Hauber mit Schlafkabine auf dem Betriebshof, mit dem er nicht nur zum Standesamt fuhr, sondern den er auch gerne präsentiert – so beispielsweise auf der Skåne Truckshow im schwedischen Ljungbyhed. Zugleich nutzte er ihn, um die dortigen Kunden zu besuchen, und um auch noch einen Kurzurlaub mit seiner Frau zu machen. Gegenwärtig lässt er einen alten Feuerwehr-Trailer zu einem Wohnmobil umbauen, damit dann auch der jetzt knapp zweijährige Enkel mit auf die Reise gehen kann.

Auf die Frage, ob er mit dem Erreichten glücklich sei, antwortet Bernd Thiel etwas schelmisch: „Wenn es mir gut ginge, würde ich unter Palmen liegen. Wenn es mir schlecht gehen würde, dann würde ich hier nicht sitzen.“

Text und Foto: Herbert Schadewald

„WENN ES MIR SCHLECHT GEHEN WÜRD, DANN WÜRD ICH HIER NICHT SITZEN“

1986 konnte der junge Mann seinen Traum endlich realisieren – als Lkw-Fahrer im Tiefbau. Nach einem Jahr wechselte er zu einem Fuhrunternehmen und war dort im Fernverkehr für die Ersatzteilbeschaffung zuständig. In der DDR lief viel nur über Tauschgeschäfte. So fuhr er mit einer Ladung der begehrten Spreewaldgurken in die Südbezirke (Dresden, Chemnitz, Leipzig), um dort die notwendigen Lkw-Teile zu übernehmen.

Mauerfall macht's möglich

Der Mauerfall öffnete dem Spreewälder das breite Speditionsspektrum. Und Bernd Thiel nutzte diese Chance. Er fuhr für verschiedene Unternehmen durch Deutschland, nach Frankreich und Österreich. „Das war sehr abwechslungsreich“, kommentiert er und fügt hinzu: „Ganz, ganz viel habe ich von Fritz Dörr gelernt.“ Denn während seine Kollegen bei dieser Möbelspedition in Hannover-Langenhagen ihren Feierabend zu Hause verbrachten, führte Bernd Thiel lange Gespräche mit dem Chef.

1993 kehrte er in die Heimat und zum Baugewerbe zurück.

(Oder) von CTS Cremerius Transport Service ein verlockendes Angebot zur Selbstständigkeit: „Ich bekam Tankkarten und Trailer.“ So gründete Bernd Thiel am 1. September 2000, seinem 35. Geburtstag, die eigene Spedition.

Obwohl er von Hans-Jürgen Ihlo sehr unterstützt wurde, fehlte dem jungen Fuhrunternehmer zunächst das nötige Zugfahrzeug. Mit keinem Geld in der Tasche ging Bernd Thiel bei den Lkw-Anbietern Klinken putzen. Fast alle schüttelten nur den Kopf. Doch Volvo bot ihm schließlich für vier Wochen einen Vorführgewagen an. Dann hatte er die Investitionssumme zusammen, um eine Volvo-Sattelzugmaschine zu kaufen. „Die habe ich immer noch“, berichtet er stolz. Rund 2,4 Millionen Kilometer hat der gepflegte Traditionstruck inzwischen absolviert. Die ersten 1,3 Millionen Kilometer steuerte Bernd Thiel ihn selbst. Dann übergab er ihn an einen Kollegen. „Jetzt fahre nur ich ihn wieder – durchschnittlich knapp 3.000 Kilometer im Monat. Denn einmal in der Woche muss ich raus, nach Hamburg oder so“, erzählt der 51-jährige Unternehmer.

Volvo ist zur Hausmarke von Bernd Thiel geworden. Fast alle der 41 gelben Zugmaschinen

sind die gelben Lastzüge aus dem Spreewald auch mit Obst und Gemüse, Getränken, Sammelgütern sowie Medienerzeugnissen beladen, die zu deutschen Kunden gebracht werden. Darüber hinaus gibt es einen Sammelgut-Linienverkehr zwischen Deutschland und Schweden. „Wir haben inzwischen viele Standbeine, damit wir ausgleichen können. Aber ein Sommerloch gibt es schon durch die Textilbranche nicht“, legt der Logistiker dar. Und nach gut einem Jahrzehnt hat er den Stand erreicht, dass die Kunden bei ihm anrufen.

Ausländische Konkurrenten fürchtet Bernd Thiel nicht. „Wir sind davon verschont, weil wir zuverlässig sind. Und wir bedienen Kunden, die die Zuverlässigkeit brauchen und schätzen“, erläutert er. So ist der Spediteur auch in der Lage, gute Preise auszuhandeln. Das Geld investiert er ausschließlich in die Firma. Deshalb sind die Sattelzugmaschinen nicht nur äußerst komfortabel, sondern auch mit umfangreichen Sicherheitspaketen ausgestattet. „Da wird nicht gespart und das motiviert die Fahrer“, berichtet der Manager.

Über Fahrermangel kann Bernd Thiel nicht klagen – obwohl er nicht ausgebildet und ein großer Teil der Beschäftigten schon

Russow leitet Mobility

Zum 1. Januar 2017 übernimmt Kristin Russow die Leitung Mobility Services beim Versicherungsmakler Schunck. Russow wurde im September 2015 als Senior Underwriterin für das Unternehmen tätig und übernahm im Januar 2016 als Leiterin Broking die Mitverantwortung für den Geschäftsbereich.



Fraikin stärkt Management

Der Nutzfahrzeugvermieter Fraikin Deutschland hat das Management gestärkt. Alexander Roas leitet die Abteilung Technik

beim hiesigen Ableger des französischen Unternehmens. Neuer

Kaufmännischer Leiter (CFO) für den Finanzbereich und das Controlling ist Mathias Heinrich.



Dettendorf im IHK-Ausschuss

Bei der IHK für München und Oberbayern wurde Speditionsunternehmer und IHK-Vizepräsident Georg Dettendorf als Vorsitzender des Verkehrsausschusses bestätigt. Sein zentrales Thema ist die Infrastrukturpolitik.



Eine Frage der Haftung

ZF-Chef Dr. Stefan Sommer tritt für Standards bei der Nutzung von Daten aus Fahrzeugen ein



ZUR PERSON

- Dr. Stefan Sommer wurde 1963 in Münster in Nordrhein-Westfalen geboren
- Er studierte Maschinenbau mit Schwerpunkt Automatisierungstechnik an der Ruhr-Universität in Bochum
- Seit Mai 2012 ist Sommer Vorsitzender des Vorstands von ZF Friedrichshafen

trans aktuell: Herr Dr. Sommer, bei welchen Nutzfahrzeuganwendungen wird das autonome Fahren sich zuerst Bahn brechen?

Sommer: Lassen Sie mich, bevor ich darauf näher eingehe, verdeutlichen, weshalb überhaupt ZF die Automatisierung auch bei Nutzfahrzeugen so konsequent vorantreibt. Vor allem wollen wir dadurch die Sicherheit steigern – bis hin zum großen Ziel der Vision Zero, also hin zu null Unfällen und Verkehrstoten. Natürlich werden künftige Nutzfahrzeuggenerationen auch die Abläufe in der Logistik beschleunigen und mithelfen, die Lenkzeiten der Fahrer effizienter zu nutzen. Unterm Strich wird das automatisierte Fahren die Transportunternehmen beim Kostensparen unterstützen. Ein Beispiel: Unser ZF Innovation Truck 2016 erkennt das Umfeld bei hohem und niedrigem Tempo dreidimensional und zuverlässig; er verarbeitet die Daten in seinem

port beteiligten Parteien. Für deren Nutzung müssen unbedingt Standards entwickelt werden.

Wer macht das Rennen bei der Digitalisierung – Zulieferer oder Fahrzeughersteller?

Wir stehen mit unseren Lösungen nicht im Wettbewerb zu den Fahrzeugherstellern, sondern ergänzen deren Angebot. Für den Kompetenzausbau in den Feldern Sensorik, Steuerungselektronik und mechatronische Systeme war die Übernahme des US-Unternehmens TRW 2015 für uns eine wichtige Wegmarke. Das setzen wir jetzt fort mit weiteren weichenstellenden Investitionen, durch Zukäufe und Beteiligungen, zum Beispiel am Lidar-Spezialisten Ibeo und am Software-Unternehmen Double Slash. Gleichzeitig bauen wir im indischen Hyderabad ein neues Technologiezentrum zur Software- und Applikationsentwicklung mit bis zu 2.500 Ingenieuren

Erprobung von automatisierten Fahrzeugen freizugeben.

Was muss neben der Freigabe von Teststrecken vorab noch geklärt werden?

Zum Beispiel, wer die Verantwortung trägt, wenn doch ein Unfall passiert. Diese Frage

müssen wir künftig anders diskutieren. IT hat seine eigenen Zusammenhänge und braucht entsprechend eigene Regeln. Wir verwenden Echtzeitdaten – das ist eine andere Welt. Wer haftet, wenn diese Daten fehlerhaft sind? Das muss nicht unbedingt die Schuld des Fahrzeugherstellers

und der von ihm entwickelten Algorithmen sein. Hieran können auch Programmcodes von dritten Parteien oder die Übertragungsinfrastruktur schuld sein. Damit muss sich der Gesetzgeber auseinandersetzen.

Text: Thomas Rosenberger | Foto: ZF

NEUE PLAYER TRETEN AM MARKT AUF

elektronischen Hochleistungsgehirn; und er setzt die digitalen Befehle mit fortschrittlicher Mechanik direkt um. So kann er beispielsweise einem Stauende automatisch ausweichen. Die Realisierung des wirklich autonomen Fahrens hängt ja stark von der Komplexität des jeweiligen Verkehrsumfelds ab. Je höher die ist, umso größer werden die Herausforderungen – und die sind übrigens gar nicht so sehr fahrzeugtechnischer Natur. Deshalb kommen autonome Nutzfahrzeuge schneller auf abgesperrten Arealen wie Betriebshof, Hafengebiet oder Mine.

Wird es, wie in anderen Fällen, auch einen Wettstreit der Telematik- beziehungsweise Technologie-Plattformen geben?

Das glaube ich nicht. Ein solcher Wettstreit würde bei den Kunden nur Unzufriedenheit erzeugen. Das können wir uns nicht leisten. In Deutschland orchestriert insbesondere der Verband der Automobilindustrie (VDA) den Dialog zwischen Zulieferern und Fahrzeugherstellern. Bestimmte Funktionalitäten müssen alle Anbieter gewährleisten. Die Daten aus den Fahrzeugen gehören jedoch nicht allen am Trans-

port beteiligten Parteien. Für deren Nutzung müssen unbedingt Standards entwickelt werden.

Wie werden neue Wettbewerber aus dem IT- und Startup-Bereich den Wettbewerb verändern?

Neue finanzstarke Player, vor allem aus der IT-Branche, werden im Nutzfahrzeugmarkt auftreten, mit denen wir dann im Wettbewerb stehen. Europa muss daher möglichst schnell einen regulatorischen Rahmen schaffen, damit beispielsweise die US-amerikanischen Unternehmen im globalen Wettbewerb nicht auf und davon ziehen. In den USA sind die Gesetzgebungsprozesse weiter gediehen und liberaler zugunsten der neuen Technologie. Die wirtschaftliche Dynamik im Segment der Digitalisierung ist aktuell sehr hoch. Wir wollen hier ein globaler Player sein. Damit wir nicht den Anschluss verlieren, reicht es nicht, einzelne Straßen für die

www.mercedes-benz.com/roadefficiency

Niedrige Gesamtkosten
+ hohe Sicherheit
+ hohe Fahrzeugnutzung

Effizienz ist die Summe der Details.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Hoher Fahrkomfort tr

Überarbeiteter Volvo FH 460 tritt mit zahlreichen Neuerungen zum Test an – Globetrotter-Hau

Modellpflege Rundumschlag: Nachdem Volvo im Jahr 2012 das seit 1993 gepflegte Grundkonzept des FH komplett umgekrempelt hatte, sind seither eher moderate Töne angesagt. Wobei sich jüngst im Maschinenraum durchaus Gravierendes getan hat. Der 12,8

Liter große Reihensechser D13K arbeitet nun mit Common-Rail-Einspritzung statt mit Pumpe-Düse-Elementen. Die Varianten mit 420 und 460 PS weisen zudem ein höheres Verdichtungsverhältnis auf (18 statt 17:1), die 500- und 540-PS-Versionen einen neuen Turbolader.

Allen gemein sind Softwareupdates sowie Neukonstruktionen bei Kolben und Pleuellagerung. Bei den schwächeren Varianten ergibt sich dadurch eine Gewichtseinsparung von 16 Kilogramm, beim 500- und 540-PS-Motor sind es mit geschraubter Pleuellager 32 Kilogramm weniger. Die Motorkurven der verschiedenen PS-Varianten präsentieren sich inklusive der maximalen Drehmomente weitgehend unverändert. Geblieben ist es auch bei einer ungekühlten Abgasrückführung, die nur zum Aufheizen der Abgase in Kaltlaufphasen dient. Der Adblue-Verbrauch liegt entsprechend auf dem verhältnismäßig hohen Level von SCR-only-Motoren.

Gearbeitet hat Volvo auch an der Aerodynamik: Beim vor-

deren Stoßfänger, den Seitenspoilern und in den Radkästen wurde der Luftwiderstand minimiert. Schade aber, dass die Verstellung des Dachspoilers ein ziemlich mühsames Geschäft ist. Eine Kurbel wie etwa beim DAF XF würde die Arbeit deutlich erleichtern.

In neuer Fassung tritt ein FH 460 mit Globetrotter-Fahrerhaus zum Test an. Trotz üppiger Ausstattung kann vorab das Leergewicht überzeugen. Selbst mit Fahrer und vollen Tanks (400 plus 405 Liter Diesel, 64 Liter Adblue) steht der Testwagen noch recht leicht auf der Waage – zwar ohne Reserverad, aber mit rund 105 Kilogramm schwerem Voith-Retarder. Mit der verstärkten Motorbremse VEB+ gibt es beim Kapitel Bremsen keine Kompromisse. In Kombination klettert die maximale Bremsleistung auf rund 1.120 PS.

Was der Retarder an Mehrgewicht bedeutet, gleicht beim Testwagen allein die 11,5-Tonnen-Hinterachse mit neuer Aufhängung aus, die gegenüber der 13-Tonnen-Version knapp 125 Kilogramm spart. Ein Quäntchen trägt auch die neue Generation der integrierten Standklimaanlage I-Park Cool bei, die nun ohne Spannungswandler auskommt. Per Smartphone-App lässt sich das Fahrzeug übrigens bequem bereits vor Fahrtbeginn abkühlen.

Den 460-PS-Motor kombiniert Volvo im Testwagen mit dem „normalen“ I-Shift-Getriebe in Direktgang-Ausführung (das Doppelkupplungsgetriebe gibt es momentan nur mit Overdrive) und mit der Achsübersetzung 2,64:1. Entsprechend niedrig liegt das Drehzahlniveau auf der Autobahn mit rund 1.210 Umdrehungen bei 85 km/h. Sehr leise geht es dabei zu, wobei das für alle Lebenslagen gilt, auch unter Volllast.

Überhaupt liegt der Fahrkomfort im FH Globetrotter auf höchstem Niveau. Mit der doppelten Lenkradverstellung liegt das Volant Pkw-mäßig in der Hand, die Lenkung selbst arbeitet sehr präzise und es sind keine Vibrationen am Steuer spürbar. Eingebaut ist das System Volvo Dynamic Steering (VDS), bei dem die Lenkung von einem Elektromotor unterstützt wird. In diesem Fall sitzt der Elektromotor auf einem Lenkgetriebe von TRW, die Standardlenkung stammt dagegen von ZF. Kaum vorstellbar, dass sich Fahr- und Lenkverhalten mit der Einzelradaufhängung Volvo IFS, die es inzwischen auch in Verbindung mit VDS gibt, noch toppen lassen – ein entsprechend konfiguriertes Testfahrzeug steht jedoch noch aus.

Einwandfrei präsentieren sich auch Wankverhalten und Federungskomfort, die schrauben-/luftgefederte Kabine und das blatt-/luftgefederte Fahrwerk harmonisieren gut. Wie gehabt ist die



Kabine auch rundum mit Schrauben- beziehungsweise Luftfedern zu haben. Die Sichtverhältnisse überzeugen ebenfalls, besonders zu erwähnen sind das schlanke Spiegeldesign mit guter Sicht. Zum Frontspiegel ist eine optionale Kamera verbaut, die den toten Winkel minimiert. Das Bild wird bei gesetztem Blinker entweder generell im kombinierten Navi-/Dynafleet-Display eingeblendet – so im Testfahrzeug – oder nur in einem bestimmten Geschwindigkeitsbereich. Die Einstellung lässt sich in der Werkstatt ändern.

Schalten mit Tasten

Die automatisierte Schaltung wird mit Tasten im Armaturenbrett bedient – seit einiger Zeit eine Alternative zum I-Shift-Hebel rechts am Fahrersitz. Die Eingriffsmöglichkeiten für den Fahrer können wahlweise komplett freigegeben oder weitgehend eingeschränkt sein. Im vorliegenden Fall waren Eingriffe möglich, inklusive Kick-down zum schnellen Überholens.

Zur Programmierung zählen drei Ecolevel, die unterschiedliche Über- und Unterschwinger beim Ausrollen beziehungsweise vor Kuppen aufweisen. Im gefahrenen Level 3 sind das minus/plus 5 km/h mit der Option auf weite-

re plus 3 km/h, wenn das System das etwa vor dem beschleunigten Anrollen auf eine Steigung für sinnvoll erachtet. Rechtlich ist das mit kurzzeitig 93 km/h eine Grauzone.

Die Schaltstrategie ist in Verbindung mit dem vorausschauenden Tempomat I-See okay, wenngleich etwas zu sehr auf Ganghalten fixiert, die Endabrechnung allerdings mittelpflichtig: 35,1 Liter Diesel plus 2,75 Liter Adblue, dazu im Mittel 82,1 km/h, sind in dieser PS-Klasse eher durchschnittlich. Verbrauchsmindernde Zusätze wie ein auskuppelbarer Luftpresser und eine vorzugsweise im Schubetrieb arbeitende Lichtmaschine sind dabei bereits enthalten.

Wie gehabt orientiert sich I-See nicht an hinterlegtem Kartenmaterial mit Topografie-daten, sondern basiert auf einer zentralen Datenbank mit gespeicherten Touren. Nach Anfangsschwierigkeiten funktioniert das inzwischen weitgehend einwandfrei und bei neueren Fahrzeugen ist I-See auch noch nachrüstbar.

Die Sicherheitsausrüstung gibt alles her, was für das Volvo-Flaggschiff lieferbar ist. Als da wären: Impuls-Streckbremse (bis 40 km/h gegen den „Klappmesser-Effekt“ zuschaltbar), radarbasierte Spurwechselunterstützung (überwacht ab 35 km/h den Nahbereich bei nach rechts gesetztem Blinker), kamerabasierter



Den toten Winkel minimieren: Eine optional bestellbare Kamera am Außenspiegel macht es möglich.



Dr.-Ing. Christian Wiehen (2.v.l.) ist für sein Lebenswerk mit dem „Europäischen Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge“ geehrt worden. Der Preis wird von der Europäischen Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU), dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und DEKRA gemeinsam vergeben.

„**Dr. Christian Wiehen erhält die Ehrung für seine exzellenten Ingenieurleistungen** auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeugkombinationen“, sagte Prof. Dr. Egon-Christian von Glasner, Präsident der EVU (r.). Christian Wiehen wurde 1954 in Hamburg geboren. Er schloss 1981 ein Maschinenbaustudium an der TU Hannover ab und promovierte dort 1985 zum Dr.-Ing..

Er begann seine Karriere bei **WABCO Westinghouse Fahrzeugbremsen** in Hannover als Leiter der Entwicklung von hydraulischen Bremssystemen. Nach verschiedenen anderen Positionen im Konzern wurde er im Jahr 2008 Chief Technology Officer der WABCO Holdings Inc. und Geschäftsführer der WABCO Holding GmbH in Hannover. Seit dieser Zeit ist er – neben seiner Verantwortlichkeit für die Gesamtentwicklung

von fahrdynamischen Systemen – maßgeblich an der Entwicklung und weiteren Optimierung von Notbremsassistentensystemen (AEBS) für Nutzfahrzeuge und Busse beteiligt.

Frank Leimbach, Representative Technical Affairs bei DEKRA (2.v.r.), erklärte in Vertretung von DEKRA Vorstand Clemens Klinke dazu: „Der Europäische Sicherheitspreis Nutzfahrzeuge geht auch in diesem Jahr an einen ausgewiesenen Experten, der mit seinen herausragenden Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wesentlich an der insgesamt sehr positiven Entwicklung der Unfallstatistik von Nutzfahrzeugen mitgewirkt hat.“

Christian Kellner, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) (l.), würdigte die Leistung von Christian Wiehen mit den Worten: „Gemeinsam mit seinen Mitgliedern setzt sich der DVR vehement dafür ein, die Unfallzahlen und Unfallfolgen weiter zu reduzieren. Hierbei leitet uns die Sicherheitsphilosophie ‚VISION ZERO‘. Fahrerassistenzsysteme, wie von Christian Wiehen entworfen, haben in der Vergangenheit einen wichtigen Beitrag zur Unfallreduktion geleistet und werden das in Zukunft noch verstärkt tun.“



Aufgeräumter Arbeitsplatz: Charakteristisch im Volvo-Cockpit ist das zentrale Rundinstrument.

trifft auf gute Nutzlast

us, präzises VDS-Lenksystem und I-Shift-Getriebe mit I-See gestalten den Fernverkehr angenehm



Spurhalteassistent und Abstandsregeltempomat mit Kollisionswarner sowie Notbremsfunktion (seit November 2015 für Neufahrzeuge ohnehin Vorschrift), Fahrerwarnsystem (analysiert die Lenkmuster auf typische Anzeichen von Müdigkeit), LED-Tagfahrlicht, Xenon-Scheinwerfer, dynamisches Kurven- und statisches Abbiege-licht, Bremslichter mit Notbrems-Blinkfolge und Reifendrucküberwachung. Eine Berganfahrhilfe gibt es sowieso und seit Einführung des neuen FH löst und schließt die Feststellbremse beim Losfahren beziehungsweise Abstellen automatisch.

Das Thema Bremsen im Tempomatbetrieb hat Volvo praxisgerecht gelöst: Beim kurzen Antippen des Bremspedals bleibt die Geschwindigkeitsregelung aktiv, bei härterem Einsatz sowie beim Zug am Motorbrems-/Retarderhebel fliegt der Tempomat raus. Auch der I-Roll-Freilauf lässt sich ausschalten, etwa im Stadtverkehr, indem der Bremshebel in die zweite von fünf Stellungen gebracht wird. Zu beachten ist aber, dass die Motorbremse beim Tritt auf das Bremspedal dann nicht mehr vorgeschaltet ist. In der ersten Stellung (A) ist das dagegen der Fall. Übrigens erkennt der im Dynafleet-System enthaltene Fahrertrainer, dass in der A-Stellung der Tritt auf das Pedal keinen Punktabzug rechtfertigt – das ist nicht bei allen Systemen der Fall.

Aufgeräumt präsentieren sich die Servicepunkte vorne,



Für alles eine App: Standheizung und -klimaanlage lassen sich bequem über das Smartphone regeln.

mit Ölstab zusätzlich zur elektronischen Kontrolle und einem ausziehbaren Ölstützen zum bequemen Nachfüllen. Bei den Anschlüssen schafft ein Aluminiumrohrbogen Ordnung, den es als Sonderzubehör gibt. Auch in der Kabine gibt es jede Menge Wahlmöglichkeiten, was schon bei der Matratze in den Versionen weich, mittelfest und fest anfängt. Alternativ ist eine ausziehbare Liege mit maximal 95 Zentimeter Breite lieferbar. Oben ist die größere von zwei lieferbaren Schrankwänden eingebaut, die rund 250 Liter fasst. Die flachere 150-Liter-Version lässt die Option auf eine zweite Liege, vorzugsweise im luftigeren Globetrotter XL. Generell geben sich Globetrotter XL und Globetrotter abgesehen von knapp 15 Zentimetern mehr Innenhöhe nur wenig.

Serienmäßig sind beim FH auch die Weitwinkelspiegel elektrisch verstellbar, im Wettbewerbsvergleich nicht selbst-

verständlich. Schön sind die seitlichen Rollos gelöst, die sich ohne Fummelei hoch und runter schieben lassen. Gern gesehen sind im FH auch die dimmbaren Innenleuchten über einen einfachen Dreh-/Druckknopf. Ob es Ledersitz und Lederlenkrad sein müssen, bleibt Geschmacksache,

allemaal gemütlich ist der drehbare Beifahrersitz. Dazu gesellt sich der Fernseher vis-à-vis, der crashsicher über der Fahrertür montiert ist. So bietet der Volvo FH zum hohen Fahrkomfort auch ebenso hohe Feierabendqualitäten.

Text: Ralf Becker | Fotos: Jacek Bilski

TECHNISCHE DATEN

Motor	wassergekühlter Reihensechszylinder (Volvo D13K460) mit Turbolader und Ladeluftkühlung
Hubraum	12.800 cm ³
Nennleistung	338 kW/460 PS bei 1.400 bis 1.800/min
Drehmoment	2.300 Nm bei 1.000 bis 1.400/min
Getriebe	Volvo I-Shift AT2612F; automatisiertes Zwölfganggetriebe
Verbrauch Diesel	35,1 l/100 km
Verbrauch Adblue	2,75 (= 7,8 % vom Diesel) l/100 km
Leergewicht	7.360 kg
Nutzlast	10.640 kg
Kaufpreis	102.500 Euro
Feste Kosten pro km	30,88 Cent
Variable Kosten pro km	44,29 Cent

Die Marken der BPW Gruppe: BPW | ERMAX | HBN-Technik | HESTAL | idem telematics

Wir unterstützen Fahrzeughersteller,
damit alles passt.



Und helfen Fahrzeugbetreibern,
damit es läuft.

Ganz gleich, ob Sie Fahrzeughersteller oder -betreiber sind, die Orientierung an Ihren Bedürfnissen steht bei uns an erster Stelle. Das bedeutet, wir entwickeln passende Lösungen – wie maßgeschneiderte Logistikkonzepte – für Fahrzeughersteller, die den Herstellungsprozess effizienter gestalten. Fahrzeugbetreibern bieten wir zum Beispiel innovative Telematikanwendungen, die helfen, Transport- und Verladeprozesse sicherer und wirtschaftlicher zu machen. www.bpw.de | www.wethinktransport.de

we think transport



MEHR IM NETZ

Um den Inhalt hinter dem Link zu öffnen, müssen Sie ein Benutzerkonto auf eurotransport.de haben und folgenden Code in Ihre Benutzerdaten im Feld „Abonnement-Nr. trans aktuell“ eintragen: 55747. Bestätigen Sie Ihre Eingabe durch Klick auf „Abonnummern speichern“. Der Code gilt bis zur nächsten Ausgabe.



DIETECHNISCHEN
DATEN DER DREI LKW:
www.etm.de/fh460

Chancen für die Logistik

Die Anforderungen der Digitalisierung heute und morgen – SAP läutet Transformation ein



Nach Ansicht von Rolf Schumann, Chief Technology Officer (CTO) bei SAP, ist die Digitalisierung alles andere als neu. Eines habe sich jedoch in der jüngsten Vergangenheit geändert: „Es ist kein IT-Thema mehr, sondern ein gesellschaftliches.“

Auf der einen Seite stünden nun die Cloud sowie die Big-Data-Analyse – auf der anderen Seite sind die Geschäfts- und Logistik-

wäre, wenn wir heute schon die Frage wüssten, auf die wir eigentlich bereits die Antwort haben?“

Um tatsächlich Veränderungen in Gang zu setzen, „muss man es schaffen, das Verhalten der Menschen zu ändern“, sagt Schumann. Sony habe mit dem Walkman für einige Zeit die Art und Weise, wie Menschen Musik hören, verändert. Dann kam Apple und zeigte, wie es besser geht.

Im übertragenen Sinn bedeutet dies für den Logistikprozess, dass das Regal nie leer ist. Hierfür wird in Echtzeit ein Kontext in der Cloud geschaffen, wobei Korrelation die Kausalität schlägt. Soll heißen: „Wir müssen lernen, mit einer gewissen Unschärfe an die Sache heranzugehen“, erklärt der CTO.

Letztlich sei die digitale Welt ein Abbild der realen Welt in einer Datenbank. Doch jetzt, da zunehmend alles miteinander vernetzt wird, könnten Entscheidungen neu überdacht werden. „Wir denken noch in der alten digitalen Welt, obwohl wir deren Grenzen nicht mehr haben“, so Schumann.

Uns gehe es vielfach noch zu gut, um innovative Lösungen zu initiieren, meint der SAP-Mann. Als Beispiel führt er den Hamburger

Hafen an. Der stand mit dem Rücken zur Wand, als sich die Verantwortlichen für einen IT-basierten Ausweg aus der chronischen Überlastung entschieden. Unter anderen Voraussetzungen wäre schlicht ein neues Terminal gebaut worden.

Eigene IT einbetten

Um den Anforderungen der Logistik gerecht zu werden, setzt SAP auf die Hochleistungs-Analyse-Anwendung Hana (High Performance Analytic Appliance). Diese sogenannte In-Memory-Datenbank, die ab 30. November in der Version 2 zur Verfügung stehen soll, ermöglicht Echtzeitanalysen. Außerdem lässt sich über diese Entwicklungsplattform (siehe Kasten) von SAP die eigene IT-Landschaft einbetten. Im neuen Release soll dann auch der lesende Datenzugriff auf Sekundärsysteme möglich sein. Diese waren bisher nur über eine individuell angeforderte Datenreplikation ansprechbar.

Interessant ist das Ganze zunächst vornehmlich für Verladere. Zumindest solange das TM-Modul (Transport Management)

eher auf diese Klientel zugeschnitten ist. Sie können nun mithilfe von Hana in die SAP-Cloud.

Auch die SAP-Branchenlösung Best4Log-X, auf die beispielsweise der Logistikdienstleister Greiving und die Spedition Schwarz setzen, wird weiterentwickelt. Inwieweit sich Best4Log-X und Hana verschmelzen lassen, bleibt abzuwarten. Allerdings trimmt SAP selbst das TM-Modul zunehmend in Richtung Logistikdienstleister. Manches ist eben doch eine Frage der IT.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: Fotolia/vege

ECHTZEIT-ANALYSE IN DER HANA-CLOUD

prozesse. „Smart Data ist nun die Verbindung zwischen Big Data und den Geschäftsprozessen – aber wo ist dann die Stupid Data?“, fragt der Leiter der SAP-Innovationsabteilung. Fakt sei, dass man rund 90 Prozent der Daten nicht brauche. Aber ist das tatsächlich so? „Was

DIE PLATTFORM

- Die Hochleistungs-Analyse-Anwendung Hana 2 steht ab dem 30. November zur Verfügung
- SAP S/4 Hana Supply Chain nennt sich der Logistik-Kern der Plattform
- Zu diesem gehören die Produktionsplanung, die Bestandsführung, das Warehouse-Management, optional die Produktions- und Feinplanung sowie die Verfügbarkeitsprüfung

Dieben und Lügner keine Chance

Mit der Telematik Ctrack hat Heinrich Walter Bau einen gestohlenen Radlader wiedergefunden

Für Michael Dülger, Leiter der maschinentechnischen Abteilung (MTA) bei Heinrich Walter Bau, war die Telematik von Ctrack häufig Retter in der Not. Oft geht es um kleinere Vergehen im Straßenverkehr. Einem vermeintlichen Temposünder verhalf Ctrack gar zum Freispruch: Im Verfahren

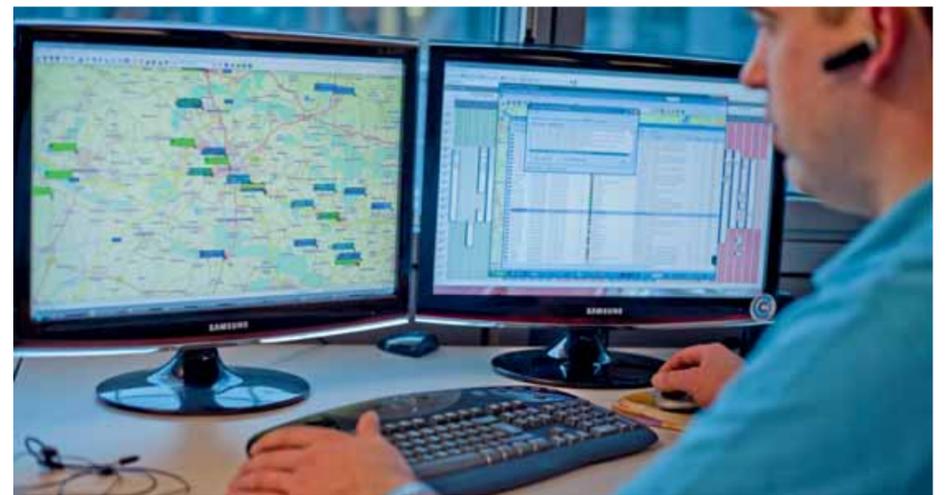
wies Dülger anhand des Tracking-Berichts des Fahrzeugs nach, dass der Fahrer zum betreffenden Zeitpunkt an anderer Stelle war. Des Rätsels Lösung: Die Uhrzeit des Blitzers war falsch eingestellt.

Immer öfter erreichen Dülger Anschuldigungen von Pkw-Fahrern. Die behaupten dann un-

ter Nennung des Kennzeichens, dass ein Schüttlaster zu einem bestimmten Zeitpunkt seine Ladung verloren habe. Dadurch sei die beheizbare Windschutzscheibe mit Blendschutzkeil demoliert worden. Mittlerweile hat er dafür nur noch ein müdes Lächeln übrig und schickt einen Screenshot aus Ctrack heraus. Dieser zeigt die Position des betreffenden Fahrzeugs zur fraglichen Zeit. Das Ganze verbindet Dülger mit der Bitte, die Forderung schriftlich geltend zu machen. „Von denen höre ich nie wieder etwas“, berichtet er aus seiner Erfahrung heraus.

Nicht ganz alltäglich war dagegen der Diebstahl eines Radladers auf einer Baustelle in Essen-Bergerhausen. Bei der nächtlichen Bewegungsmeldung auf seinem Smartphone glaubte Dülger zuerst an einen Fehlalarm. Morgens im Büro reichte ihm ein Blick auf den Bewegungsbericht von Ctrack, um zu sehen, dass tatsächlich Langfinger zugeschlagen hatten.

Sofort alarmierte er die Polizei und lotste vor dem Monitor sitzend die Beamten zum Standort. Dort parkten viele Lkw. Doch kein Problem. „Vom First der großen weißen Halle gerade aus weiter, da müsste es sein“, so die Info von



Dülger an die Polizisten. Die reagierten sofort und steuerten auf ein dort geparktes Fahrzeug zu.

Ein Blick unter die Plane – und schon war der Verdacht bestätigt. Der Radlader im Wert von rund 90.000 Euro wurde sichergestellt. Wäre das nicht der Fall gewesen, hätte das Unternehmen immerhin 10.000 Euro Selbstbeteiligung an die Versicherung zahlen müssen. „Wird zu oft ein Fahrzeug gestoh-

len, schmeißt die Versicherung einen möglicherweise ganz raus“, berichtet Dülger. Dank der Telematik konnte das aber abgewendet werden. Die GPS-Boxen von Ctrack fahren in knapp 100 Fahrzeugen und Maschinen der Flotte von Heinrich Walter Bau mit – und haben sich laut Dülger schon lange bezahlt gemacht.

Text: Carsten Nallinger | Foto: Ctrack

DIE UNTERNEHMEN

Ctrack

- Ist ein Unternehmen der Inseego Corporation, die in 55 Ländern aktiv ist
- Im Portfolio sind Lösungen für Fahrzeugverfolgung, Flottenmanagement und Versicherungstelematik
- Hauptsitz von Ctrack ist in Pretoria, Südafrika

Heinrich Walter Bau

- Hat seinen Hauptsitz in Borken und Niederlassungen in Warendorf und Herten
- Geschäftsfelder sind Straßen- und Tiefbau, Ingenieurbau und Bauwerksinstandsetzung, Hochbau sowie Anlagenbau
- Das Unternehmen ist eine Tochter des französischen Eiffage-Konzerns

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



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

KAUFEN MIETEN LEASEN + 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**

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

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

Tankcontainer- und Chassisvermietung
TC-RENT
Trailer & Container Rental
schnell - flexibel - unbürokratisch
Telefon 04882 590 140
E-Mail info@tc-rent.de
www.tc-rent.de

DAS LEBEN IST BEGRENZT. IHRE HILFE NICHT.
Ein Vermächtnis zugunsten von **ÄRZTE OHNE GRENZEN** schenkt Menschen weltweit neue Hoffnung.
Wir informieren Sie gerne. Schicken Sie einfach diese Anzeige an:
ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin

MOTOREN

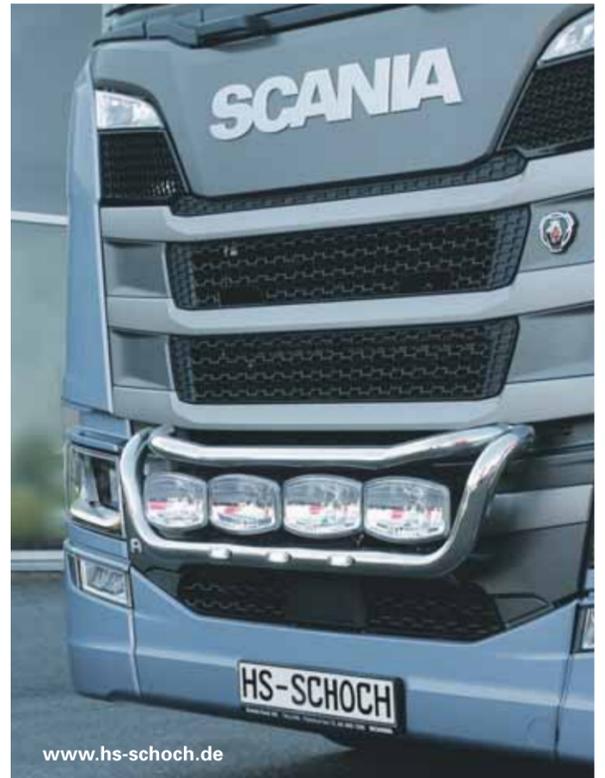
Die Motorenklinik
• Spezialist für alle Mercedes- und MAN-Motoren
• Ständig 150 Motoren ab Lager
• Zylinderköpfe und Einspritzpumpen im Tausch
• Reparatur und Instandsetzung von Zylinderköpfen und Einspritzpumpen
• Turbolader im Tausch
• Flächendeckendes Servicenetz
Notruf 02206-95860
Gesicherte Qualität nach RAL GZ 797
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008
Alle PKW, LKW+Bus Motoren generalüberholt im Tausch ab Lager bis **2 Jahre Garantie**
MOTOREN AG FEUER
Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben verkaufte Auflage: 139.371 (IVW 02/2016)
€ 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

LKW, ANHÄNGER, AUFLIEGER

eker *Easy loading*
Der Seitentüren-Spezialist aus Skandinavien
▶ **Kühlkoffersattel** mit ATP Zulassung FNA / FRC
▶ **Koffersattel** mit universeller Ladungssicherung
▶ **Sicherheitssattel** für Gefahrguttransporte EXIII
www.ekeri.de
(D) 41812 Erkelenz
Telefon: 02431 - 9745900
MEVISSSEN Trailerservice ✕

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR



JUST IN TIME
Passgenau und individuell an die Fahrzeugfront angepasst, verleiht der Frontlampenbügel von **HS-Schoch** dem neuen Scania noch mehr Anmut.
In aufwändiger Handarbeit auf Hochglanz poliert, strahlen die **Styling Accessoires von HS-Schoch** diesen unwiderstehlichen und dauerhaften Glanz aus.
More coming soon.
+49(0)7363/9609-0
25 1991 - 2016
HS Schoch
LKW-Zubehör/Truckstyling
Am Mühlweg 2
73466 Lauchheim

2005-2016 **1. PLATZ** Tuning und Styling
www.transaktuell.de

www.transaktuell.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-Kühlfbox Engel MK-43
Achtung: 300 Liter Kühl- / 100 Liter Frost
Kompressor-Kühlfbox Engel MK-43
Aktion...€679,-
Kompressor-Kühlfbox Engel MK-43
Aktion...€498,-
PIEPER-www.truckerdepot.de
Sancti: 14 - 18, D-50964 Gladbeck
Tel.: 02043 4 99-27 • Fax: 02043 4 99 61

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

JUMBO[®]
distribution

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

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

Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!



★ Autohöfe in ganz Europa
★ Raststätten und Tankstellen
★ Bewertungen aller Autohöfe
★ Sicherheitsparkplätze
★ erweiterter Suchfilter

FERNFAHRER

Jetzt KOSTENLOS herunterladen:
fernfahrer.de/apple und fernfahrer.de/android

D CH A NL PL F GB ES IT HU

Mit der neuen Version der **FERNFAHRER** Autohöfe App für Apple und Android haben wir die drei Hauptwünsche unserer inzwischen über 70.000 Nutzer umgesetzt: Wir haben unser Kartenmaterial auf ganz Europa ausgeweitet, Autohöfe können ab sofort bewertet werden und wir haben Raststätten und viele Tankstellen mit aufgenommen – ebenfalls europaweit. Wir wünschen erholsame Pausen!

Präsentiert von **TRA**

Eine Initiative des BRV und seiner Mitglieder, unterstützt durch BIPAVER.

Die deutschen Runderneuerungs-Fachbetriebe zeigen billigen Lkw-Neureifen die Rote Karte! Für unsere Umwelt.



Wir zeigen den billigen Lkw-Neureifen die Rote Karte! Denn die Runderneuerung schont unsere Umwelt deutlich durch weniger Rohstoff- und Energieverbrauch sowie 2/3 weniger CO₂-Ausstoß während der Produktion. Die deutschen Runderneuerungs-Fachbetriebe helfen Ihnen gerne. Vertrauen Sie auf unser Siegel für mehr Sicherheit durch Qualität.

Runderneuerte mit Qualität. Wie neu gemacht. www.deutschland-runderneuert.de

BRV Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA
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

GESCHÄFTS-VERBINDUNGEN

Firma in England oder in den Niederlanden ansiedeln! Sparen Sie Steuern, Krankenkassen- und Sozialbeiträge!
INFO: WWW.LCI.HR
oder EU-Freecall: 00800 21225555

Betriebsbereite Firma kaufen! mit EU-Genehmigung, Konto, Steuerunterlagen
Information: WWW.LCLHR

www.lastauto-omnibus.de

www.transaktuell.de

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben verkaufte Auflage: 139.371 (VV 02/2016)

€ 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

LASTENFREIE GMBH mit Transportgenehmigung und viele weitere betriebsbereite Firmen zum sofortigen Einsatz zu verkaufen!
INFO: WWW.LCI.HR
oder EU-Freecall: 00800 21225555

AUS- UND WEITERBILDUNG

DAKO

Polnische Zeitarbeitsfirma bietet Mitarbeiter/innen im Bereich des Mitarbeiterleasing an und sucht Geschäftspartner in Deutschland.

Tel. +48 32 230 03 72
Mobil: +48 784 042 529
E-Mail: m.trybuszczuk@dakojob.eu

Unser Ziel:
Sie werden Pate und sie lernt lesen.



Ulrich Wicker: „Mädchen brauchen Ihre Hilfe!“
Plan
gibt Kindern eine Chance

Nähere Infos: www.plan-deutschland.de

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



**Bis 31.01.2017 anmelden und
100 € Preisnachlass sichern!**

Deutschlands Logistikbranche wächst und sucht gut ausgebildete Fachkräfte! Starten Sie jetzt durch – mit der berufsbegleitenden Aufstiegsfortbildung der DEKRA Akademie zum/zur

Fachwirt/-in für Logistiksysteme (IHK)

Termin: 04.03 – 09.11.2017

Gerne informieren wir Sie ausführlich zu Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten. Rufen Sie uns an unter: 0821.44091-43 oder senden Sie eine E-Mail an virtuelle.akademie@dekra.com

Weitere Infos finden Sie auch auf www.dekra-akademie.de



 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.

