

Teilnehmen und gewinnen!

Welche sind die besten Nutzfahrzeuge 2017? Wählen Sie aus 200 Bauweisen (Seiten 24 bis 29). Unter allen Einsendungen verlosen wir tolle



Preise, Hauptgewinn ist ein Mercedes-Benz Citan Tourer. Gleichzeitig fragen wir Sie auf den Wahlkarten, welche Berichte Ihnen in dieser Ausgabe gut gefallen.

Geben Sie dazu die jeweilige Nummer neben der Überschrift an.



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



Grenzenlos grün ¹

Logistiker aus Limburg und NRW starten Projekt für schwere E-Lkw

Die Elektromobilität hält Einzug in gewerbliche Flotten. Den Anfang machten die Paketfahrzeuge, nun folgt der Schwerverkehr. Fünf Logistikdienstleister haben sich vorgenommen, innerhalb der nächsten dreieinhalb Jahre gemeinsam neun Zugmaschinen auf die Straße zu bringen. Als wäre dieses Unterfangen bei Gesamtgewichten von 44 Tonnen im kombinierten Verkehr nicht anspruchsvoll genug, kommt eine weitere Besonderheit dazu: Bei „Electric Green Last Mile“ (eGLM) handelt es sich um das erste grenzüberschreitende Projekt zur Erprobung von schweren Elektro-Lkw im Speditionsalltag.

Teilnehmer sind Unternehmen aus der Region Limburg in den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen (NRW). Die Federführung liegt bei der Industriebank LIOF aus Maastricht, unterstützt wird das Ganze vom Ingenieurbüro FIER Automotive und der EU-Organisation Interreg, deren Spezialität grenzüberschreitende Kooperationen sind. Am gestrigen Donnerstag stellten die Projektpartner in Maastricht ihre Pläne vor.

Mit von der Partie war auch Jochen Köppen, Geschäftsführer der Spedition Köppen aus Duisburg. Sein Unternehmen ist auf Logistik

von Tankcontainern spezialisiert – im Vor- und Nachlauf innerhalb von NRW beziehungsweise zu den Westhäfen in den Niederlanden. Ein weiteres Geschäftsfeld sind Serviceleistungen, etwa Lagern, Reinigen oder Reparieren von Containern. Die 50 eigenen Zugmaschinen sind mit Dieselantrieb unterwegs – noch. Denn Köppen wird im Rahmen des Projekts zwei E-Lkw in seine Flotte aufnehmen. Wahrscheinlich ist er auch der Unternehmer, der ein entsprechendes Pilotfahrzeug auf Herz und Nieren testet, ehe weitere Lkw innerhalb des Projekts angeschafft werden.

„Wir sind heutzutage mehr denn je mit den Themen Lärm- und CO₂-Vermeidung konfrontiert“, sagt der Spediteur gegenüber trans aktuell. Die Zufahrten zu den neun Terminals in Duisburg seien meist nicht direkt von der Autobahn erreichbar, sondern führten an Wohngebieten vorbei. Die Bevölkerung reagiere sehr sensibel auf den Fahrzeuglärm. „Wenn wir eine Akzeptanz des Güterverkehrs erreichen wollen, müssen wir uns mit diesen Themen beschäftigen“, erklärt Köppen. Hinzu komme, dass sich auch seine Kundschaft zunehmend mit nachhaltigen Logistiklösungen beschäftige.

Bei einer Veranstaltung des Logistik Clusters NRW hatte der

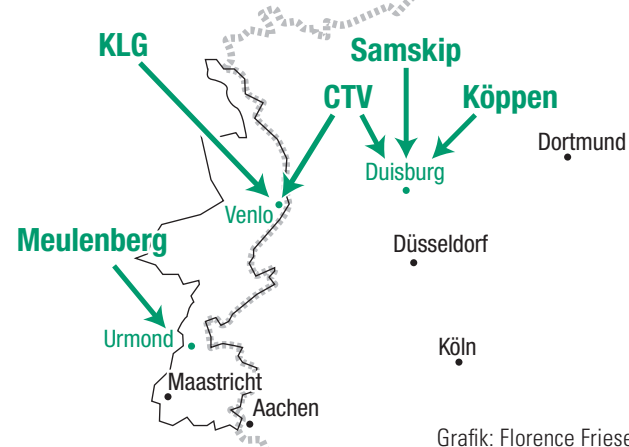
Spediteur von dem grenzüberschreitenden Vorhaben gehört und Interesse signalisiert. Die anderen Logistikpartner bei eGLM sind die Containerspezialisten CTV und Samskip sowie die holländischen Speditionen KLG und Meulenberg. Jedes Unternehmen ist etwas anders aufgestellt, daher wird es nach Köppens Auffassung auch nicht nur eine E-Lkw-Variante geben.

Der Zeitplan sieht vor, dass die Partner im Frühjahr ein Lastenheft erstellen und das Projekt bis Juli ausschreiben. Ende 2017 soll ein Prototyp vorfahren, mit dem Köppens Erfahrungen sammeln will. Es soll zügig vorangehen – damit die letzte Meile rasch grün wird.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Jan Bergrath, Montage: Monika Haug

DIE PROJEKTPARTNER

Folgende fünf Logistikdienstleister machen am grenzüberschreitenden Projekt Electric Green Last Mile mit:



Grafik: Florence Frieser

Seitenwechsel: Vom Chef zum Praktikanten – Thomas Hoyer vom Mineralölhändler Hoyer machte als „Undercover-Boss“ neue Erfahrungen.



Seite 7

Schwerpunkt: Trends und Angebote der Miete- und Leasingsspezialisten.

Seiten 8-9

E-Mobilität: Die Spedition Bode aus Reinfeld beteiligt sich am Feldversuch mit Oberleitungs-Lkw.



Seite 16

Trailer: Schmitz Cargo-bull-Finanzvorstand Andreas Busacker spricht über die weiteren Pläne des Fahrzeugbauers.



Seiten 18-19

DEFIZITÄRE GÜTERBAHN DB CARGO – EINIGUNG ÜBER DAS WEITERE VORGEHEN ZUR SANIERUNG

Bei der Sanierung der angeschlagenen Güterbahn DB Cargo sind Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite ein entscheidendes Stück vorangekommen. Es gebe eine grundsätzliche Einigung zwischen der Unternehmensleitung und dem Gesamtbetriebsrat über einen zukunftsgerichteten Umbau des Schienengüterverkehrs, der DB Cargo wieder Wachstumschancen eröffnen werde, sagte ein Bahn-Sprecher Medienberichten zufolge.

Der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats von DB Cargo, Jörg Hensel, bestätigte die Annäherung. „Der vorgelegte Interessenausgleich ist an Stel-

Höhere Qualität bei niedrigeren Kosten

DIE ZIELE DES PROGRAMMS ZUKUNFT BAHN

len, die unseren Betriebsräten wichtig sind, noch einmal verändert worden.“ Dadurch habe man eine neue Bewertung vornehmen können. Gleichwohl erklärt die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dass die Zustimmung zum Interessenaus-

gleich nicht als Zustimmung zur angestrebten Restrukturierung von DB Cargo zu verstehen sei. Die Bahn plant für ihre Güterbahn, die mit rückläufigen Mengen und roten Zahlen kämpft, harte Einschnitte. Sie will nach Angaben der „Welt“ bis 2021 insgesamt 1935 Vollzeitstellen streichen, davon 350 dieses Jahr. Der Konzern zielt mit seinem Programm „Zukunft Bahn“ bei DB Cargo auf verbesserte Prozesse in Produktion und Vertrieb ab. „Damit wollen wir eine deutliche Qualitätssteigerung und wettbewerbsfähigere Kosten erreichen“, heißt es. 2018 solle der Turnaround vollzogen sein. rat



Foto: Kombiverkehr

Schiff und Zug erfolgreich

In 24 Stunden von Verona nach Kiel – der Direktzug des Fährunternehmens Stena Line in Kooperation mit Kombiverkehr ist ein voller Erfolg. Seit kurzem verkehrt daher ein dritter Rundlauf, ein vierter ist für das zweite Quartal 2017 geplant.

Starke Schiene ²

Kombiverkehr und Hupac mit Zuwächsen 2016 – Neue Achsen und Angebote



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 „Abonnieren speichern“. Unter dem Button „Aktuelles Heft“ auf der Webseite ist dann die neueste Ausgabe zu finden.

Die Kombi-Operateure Kombiverkehr und Hupac haben im vergangenen Jahr ihre Sendungszahlen weiter gesteigert. Der deutsche Dienstleister Kombiverkehr erzielte ein leichtes Plus von 0,7 Prozent und blieb mit 985.424 beförderten Einheiten knapp unter der magischen Marke von einer Million. National gab es ein Plus von 0,6 Prozent auf 202.927 Sendungen, international von 0,8 Prozent auf 782.498 Sendungen.

Kombiverkehr-Geschäftsführer Robert Brehahn wies auf die erschwerten Bedingungen für die Schiene infolge niedriger Dieselpreise auf der Straße, infolge von Streiks oder der vorübergehenden Schließung des KV-Terminals Ludwigshafen hin. „Doch es zeigt sich, dass im nationalen und internationalen Verkehr weiterhin nachhaltiges Wachstum möglich ist“, erklärte er.

Der Schweizer Operateur Hupac konnte voriges Jahr wieder an die Vorkrisenjahre anknüpfen und erzielte mit einem Plus von 11,5 Prozent auf rund 737.000 Sendungen einen neuen Bestwert. Besonders groß war der Zuwachs demnach im transalpinen Verkehr durch die Schweiz, wo

es ein Plus von 19,4 Prozent gab. Stark gefragt sind die Korridore, die sich auch für Megatrailer mit vier Meter Höhe eignen. Hupac unterhält nach eigenen Angaben derzeit insgesamt 50 Abfahrten pro Woche von beziehungsweise nach Italien via Lötschberg und Simplon, die sich für solche Fahrzeuge eignen.

Firmenzüge laufen gut

Auch der Ende 2015 aufgelegte Geschäftsbereich Company Shuttle habe maßgeblich zum Verkehrswachstum beigetragen. Pro Woche betreut Hupac bereits 44 Züge im Auftrag einzelner Transport- und Logistikunternehmen. Ein kleineres Wachstum von 1,5 Prozent gab es beim nicht-transalpinen Verkehr, welcher die Märkte Spanien, Osteuropa und Fernost umfasst. Die transalpinen Verkehre via Österreich und Frankreich waren hingegen leicht rückläufig.

Für das laufende Jahr sieht der Operateur Hupac, der dieses Jahr sein 50-jähriges Bestehen feiert, weitere Wachstumsmöglichkeiten im maritimen Hinterlandverkehr.

Dafür wurde eigens das Tochterunternehmen Hupac Maritime Logistics gegründet. Die von Sven Lehmann geführte Geschäftseinheit werde von Duisburg aus operieren und sich auf die Westhäfen Rotterdam und Antwerpen konzentrieren. Des Weiteren öffnet der Kombi-Operateur sein europäisches Netzwerk für Verkehre aus und nach China. Das Geschäftsfeld nennt sich „Landbridge China“. Entsprechende Züge seien bereits in der Projektphase und würden im ersten Halbjahr 2017 umgesetzt.

Auch Kombiverkehr meldet für 2017 weitere Angebote: Ein neuer internationaler Zug verkehrt zwischen Duisburg-Ruhrort Hafen und dem niederländischen Moerdijk. Weitere neue Kapazitäten schaffe das Unternehmen von und zu den deutschen Ostseehäfen sowie zwischen Deutschland und Italien. Ein neuer Kurzshuttlezug zwischen Köln und Ludwigshafen soll künftig als wichtiger Zubringer für nationale und internationale Transporte dienen.

Im Blick hat das Unternehmen auch die Türkei. Zum Beispiel ist neuerdings über das italienische Terminal Triest auch der Hafen

Alsancak erreichbar. Zuvor gab es bereits Verbindungen nach Ambarli, Haydarpasa, Pendik, Mersin und Cesme.

Kombiverkehr zeigt sich zufrieden mit dem Jahresergebnis, macht sich aber gleichzeitig auch für einheitliche Rahmenbedingungen und damit für mehr Fairness zwischen den Verkehrsträgern stark. „Das würde die Akzeptanz gegenüber dem Kombinierten Güterverkehr nicht nur bei heutigen, sondern auch bei potenziellen Nutzern weiter erhöhen und die Verlagerung auf die klimafreundliche Schiene weiter fördern“, sagt Kombiverkehr-Geschäftsführer Armin Riedl.

Text: Matthias Rathmann, Carsten Nallinger, Franziska Nieß |
Fotos: Hupac, Kombiverkehr

KOMMENTAR

von Regina Weinrich



Fakten schaffen

Die Belgier haben die Transportbranche vor vollendete Tatsachen gestellt, als sie das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit 2014 unter Strafe stellten. Dieses Vorpreschen im Alleingang könnte endlich Klarheit in eine allzu schwammige EU-Gesetzgebung bringen, denn jetzt hat der Generalanwalt des Europäischen Gerichtshofs den Rechtsstreit zwischen belgischem Staat und einem klagenden Transportunternehmen analysiert. Unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten und sozialen Belangen bestätigt er das Verbot. Die Kritiker von Sozialdumping freuen sich, andere sehen in der praktischen Umsetzung eine große Herausforderung. Wie immer das endgültige Urteil ausfällt – danach gibt es zumindest keine unterschiedlichen Interpretationen mehr, sondern es herrscht gleiches Recht für alle. Das müsste dann nur noch jemand kontrollieren.

Mehr zum Vorgehen in Belgien: [Seite 4](#)



Hupac meldet für 2016 Rekord-Sendungszahlen, Kombiverkehr blieb knapp unter der Marke von einer Million Einheiten.

IMPRESSUM

trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management
Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de: Matthias Rathmann (rat)
Redaktion: Markus Bauer, Franziska Nieß (fni), Ilona Jüngst (ilo), Susanne Spatz (sp), Claudia Wild (wil), Knut Zimmer (kuz)
Resortleitung Business Intelligence: Carsten Nallinger (cn)
Weitere Mitarbeiter: Juliane Dünger (bez), Hans-Jürgen Wildhage (hju)
Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta Sichel, 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 Volkart, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-14 03

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

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268
Abonnenten-/Leserservice: trans aktuell, Vertrieb, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm-verlag.de, Web: www.transaktuell.de/shop
Anzeigenpreisliste: Nr. 26, 2017, Gerichtsstand Stuttgart



Die 60.000er-Marke geknackt ³

Markt für schwere Lkw in Deutschland: Scania behauptet sich als stärkster Importeur auf Platz 3



„Wir wollen unsere Position weiter ausbauen“

HOLGER MANDEL,
VORSITZENDER DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG
BEI MANTRUCK & BUS
DEUTSCHLAND

Der deutsche Markt für schwere Lkw und Zugmaschinen (über 16 Tonnen) ist weiter auf Wachstumskurs: 62.240 Neuwagen im abgelaufenen Jahr bedeuten einen Zuwachs von 3.297 Einheiten oder plus 5,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie (VDA), erwartet für 2017 einen weiteren, leichten Zuwachs – der Boom-Wert aus 2007 liegt noch knapp 5.000 Einheiten entfernt.

Positiv beteiligt am stark gewachsenen Marktvolumen sind aber nur vier von sieben relevanten Lkw-Marken aus den Konzern Daimler (Mercedes-Benz), Paccar (DAF), Volkswagen (MAN) und Volvo. Der Marktführer selbst ist es, der mit einem Stückzahlzuwachs von 2.349 Einheiten (plus 12,4 Prozent) das positive Marktgeschehen absolut gesehen zu einem großen Teil allein bewerkstelligt. In absoluten Zahlen folgen auf Mercedes-Benz Trucks mit gehörigem Abstand Volvo (plus 636 Fahrzeuge), MAN (plus 455) und DAF mit 340 Zugmaschinen und Lkw-Chassis mehr als im Jahr 2015.

Die anderen drei Marken Scania, Iveco und Renault bringen negative Zahlen in das Spiel der Marktkräfte. Scania verliert 193 Trucks und Chassis auf das Vorjahr, Iveco büßt 183 und Renault 152 Stück ein. Konnte Volvos französische Truck-Abteilung noch vor Jahresfrist das relativ beste Ergebnis am deutschen Neuwagenmarkt oberhalb von 16 Tonnen einfahren, ist derzeit wieder der Rückwärtsgang eingelegt. Knappe 50 Prozent Plus zeigte das Zahlenwerk am 31. Dezember 2015. In absoluten Zahlen standen 1.007 Neuwagen zum Jahresende 2015 jenen 673 Einheiten aus dem Jahr 2014 gegenüber.

Schlusslicht Renault Trucks

Jetzt, ein Jahr später, sind es nur noch 855 Renault-Modelle oberhalb von 16 Tonnen, die neu auf deutsche Straßen kamen. Das bedeutet ein Gesamtminus im Jahr 2016 von 152 Einheiten oder minus 15,1 Prozent. Von den jeweils reichlich 2.100 neu zugelassenen Zugmaschinen und Lkw der Jahre 2007

und 2008 ist die französische Marke damit weiterhin erheblich entfernt. Der überschaubare Marktanteil sinkt 2016 auf 1,4 Prozent.

Mit Mini-Marktanteilen musste sich der Stückzahl-Sieger des Jahres 2016 noch nie herumschlagen. Ein Mehrsatz von 2.394 Neuwagen bringt Daimlers Lkw-Marke Mercedes-Benz auf ein Gesamtergebnis von 21.742 Sattelzugmaschinen und Lkw. Das bedeutet einen Zuwachs von 12,4 Prozent und bringt den Stuttgarter Hersteller bei der Teilhabe am Neuwagenmarkt um 2,1 Punkte auf 34,9 Prozent voran. Platz eins am deutschen Lkw-Markt ist wieder stramm in schwäbischer Hand. Der Vollständigkeit halber muss gesagt werden, dass Daimler auf anderen Weltmärkten deutlich zu kämpfen hatte (siehe Seite 6).

Auffällig am 2016er-Mercedes-Ergebnis in Deutschland ist die Performance, mit der die Sternmarke bei den Lkw-Chassis zugelegt hat. Chassis für Wechselbrückenfahrzeuge, für Kipper oder Spezialfahrzeuge, wurden mit 11.095 Einheiten besonders gut an den Kunden gebracht. Das gegen-

über den weitgehend durchstandardisierten Sattelzugmaschinen allgemein als noch hinreichend lukrativ angesehene Geschäft mit den Langchassis legte bei Mercedes-Benz um 1.740 Stück zu.

Daimler stark bei Chassis

Betracht man allein diesen Teilmarkt der Nichtsattelzugmaschinen, steht Mercedes-Benz traditionell für beinahe die Hälfte aller Neuzulassungen. Im Mittel der vergangenen 15 Jahre trugen 46 von 100 neuen, klassischen Lastwagenchassis oberhalb von 16 Tonnen den Stern am Kühlergrill. Aktuell sind es 43,6 Prozent.

Für das laufende Jahr zeigt sich Stefan Buchner, Leiter Mercedes-Benz Lkw, optimistisch. „Die Lkw-Märkte bleiben herausfordernd. Aber Mercedes-Benz wird seine Technologieführerschaft einmal mehr eindrucksvoll unter Beweis stellen“, verspricht er. „Der Lkw der Zukunft wird autonom, elektrisch und vernetzt fahren. Wir haben diese Themen angestoßen. Und genau so wollen wir weitermachen.“

Gefolgt werden die Stuttgarter wie üblich von MAN, die aktuell 28 von 100 Neuwagen am Lkw-Markt beisteuern. „Für 2017 rechnen wir mit einem Gesamtmarkt knapp unter dem Niveau von 2016. Wir wollen mit der MAN TG-Baureihe des Modelljahres 2017 unsere Position am Markt weiter ausbauen“, kündigt Holger Mandel an, Vorsitzender der Geschäftsführung bei MAN Truck & Bus Deutschland.

Platz drei geht, mit weitem Abstand, an Scania. 9,7 Prozent erreicht der Marktanteil der schwedischen Traditionsmarke, wenn man die Sattelzugmaschinen außen vor lässt. Volkswagen-Trucks ist in diesem Teilmarkt noch klar auf Distanz zu Daimler.

Noch 2015 war Scania zweiter Sieger nach der Zuwachsstückzahl. Die Marke, die sich unverändert als relativ hochpreisiger Anbieter aus der Premiuliga sieht, erreichte 7.362 Neuzulassungen am deutschen Markt. Gegenüber dem Vorjahr 2014 war das seinerzeit ein Zuwachs von 984 Einheiten oder 15,4 Prozent. Der dritte Zulassungsrang war damit erneut gesichert. In der Konzern-relevanten Addition lagen Scania und MAN zusammen locker vor Mercedes-Benz – ein Zahlenspiel, das zukünftig vielleicht an Bedeutung gewinnt.

In der Stückzahladdition weisen die VW-Marken den Konkurrenten aus Stuttgart erneut auf den zweiten Platz. 2015 betrug das Delta zugunsten Wolfsburgs 3.288 Stück, aktuell sind es immer noch 1.156. Ein Grund für den Rück-

gang ist Daimlers Aufholjagd, ein anderer Scantias Durchhänger. Der Modellwechsel zum neuen R-S-Modell mag ein Grund dafür sein, dass 2016 weniger Trucks mit dem Greif neu in den Verkehr kamen.

7.169 neue Sattelzugmaschinen und Lkw erreichen die Schweden bis Dezember. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Rückgang um 2,6 Prozent oder 193 Fahrzeugeinheiten. In der Folge sinkt der Marktanteil um einen Punkt auf 11,5 Prozent. Getrieben wird der Absatzzrückgang vom Ergebnis bei den Sattelzugmaschinen. Minus 341 Einheiten lautet das Teilergebnis hier, während es bei den Lkw-Chassis einen Zuwachs von 148 Stück zu verzeichnen gilt.

Die Bronzemedaille des besten Importeurs geht damit erneut an Scania. DAF, von 2003 bis 2013 auf diesen Platz abonniert, holt sich 2016 zum wiederholten Mal die Wertung für die stärkste Zugmaschinenmarke eines Importeurs. Und das immer noch deutlich: 5.696 Stück, ein klares Resultat hinter Daimler (10.647) und MAN mit 8.505 Einheiten. Dennoch bleiben die Niederländer auch 2016 auf dem vierten Rang in der Zulassungsstatistik. Mit 340 Fahrzeugeinheiten über dem 2015er-Resultat legt der Hersteller aber um 5,2 Prozent zu; der drittbeste Zuwachswert nach der bereits dargestellten Mercedes-Sonderkonjunktur. Und hinter Volvo.

Volvo hinter DAF

Die Göteborger reihen sich hinter DAF ein. Die Zahl der neuzugelassenen Zugmaschinen liegt mit 4.591 Stück um fünf Prozent über dem Vorjahresniveau. Bei den Lkw beträgt das Plus satte 23,7 Prozent, macht 2.182 gegenüber 1.764 Einheiten 2015. Der Marktanteil macht eine Aufwärtsbewegung von 10,4 auf nun 10,9 Prozent. Rechnet man die Renault-Fahrzeuge dazu, kommen 7.628 Neuwagen zusammen. Damit übertrifft die – inzwischen voll-integrierte – Volvo-Renault-Familie das Scania-Ergebnis locker.

Bleibt Iveco. Hier bringt das Jahr 2016 negative Zuwächse. Minus 183 Stück gegenüber dem 2015er-Resultat machen zusammen 3.118 Zugmaschinen und Lkw. Im Teilmarkt der Sattelzugmaschinen, wo ein frisch renoviertes Modell laut Werbung die Rolle des Kosten- und CO₂-Champions spielen soll, ist ein beträchtlicher Neuzulassungsrückgang um 13,4 Prozent zu verzeichnen. Der Marktanteil sinkt von 5,6 auf 5,0 Prozent.

Text: Hans-Jürgen Wildhage |
Fotos: Karl-Heinz Augustin, MAN

STABILE NACHFRAGE NACH SCHWEREN NUTZFAHRZEUGEN

Der Markt für Lkw und Sattelzugmaschinen (SZM) über 16 Tonnen

| Marke (Konzern) | Jan. bis Dez. 2016 | | Jan. bis Dez. 2015 | | Veränderung 2016/2015 | | |
|--------------------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|-----------------------|--------------|------------|
| | Fahrzeuge | Marktanteil | Fahrzeuge | Marktanteil | Fahrzeuge | Marktanteil | %-Punkte |
| | Stück | Prozent | Stück | Prozent | Stück | Prozent | %-Punkte |
| Mercedes-Benz (Daimler) | 21.742 | 34,9 | 19.348 | 32,8 | + 2.394 | + 12,4 | + 2,1 |
| SZM | 10.647 | 28,9 | 9.993 | 27,5 | + 654 | + 6,5 | + 1,4 |
| Lkw | 11.095 | 43,6 | 9.355 | 41,4 | + 1.740 | + 18,6 | + 2,2 |
| MAN (Volkswagen) | 15.729 | 25,3 | 15.274 | 25,9 | + 455 | + 3,0 | - 0,6 |
| SZM | 8.505 | 23,1 | 8.304 | 22,8 | + 201 | + 2,4 | + 0,3 |
| Lkw | 7.224 | 28,4 | 6.970 | 30,9 | + 254 | + 3,6 | - 2,5 |
| Scania (Volkswagen) | 7.169 | 11,5 | 7.362 | 12,5 | - 193 | - 2,6 | - 1,0 |
| SZM | 4.711 | 12,8 | 5.052 | 13,9 | - 341 | - 6,7 | - 1,1 |
| Lkw | 2.458 | 9,7 | 2.310 | 10,2 | + 148 | + 6,4 | - 0,5 |
| DAF (Paccar) | 6.854 | 11,0 | 6.514 | 11,1 | + 340 | + 5,2 | - 0,1 |
| SZM | 5.696 | 15,5 | 5.476 | 15,1 | + 220 | + 4,0 | + 0,4 |
| Lkw | 1.158 | 4,6 | 1.038 | 4,6 | + 120 | + 11,6 | + 0,0 |
| Volvo | 6.773 | 10,9 | 6.137 | 10,4 | + 636 | + 10,4 | + 0,5 |
| SZM | 4.591 | 12,5 | 4.373 | 12,0 | + 218 | + 5,0 | + 0,5 |
| Lkw | 2.182 | 8,6 | 1.764 | 7,8 | + 418 | + 23,7 | + 0,8 |
| Iveco | 3.118 | 5,0 | 3.301 | 5,6 | - 183 | - 5,5 | - 0,6 |
| SZM | 1.983 | 5,4 | 2.290 | 6,3 | - 307 | - 13,4 | - 0,9 |
| Lkw | 1.135 | 4,5 | 1.011 | 4,5 | + 124 | + 12,3 | + 0,0 |
| Renault (Volvo) | 855 | 1,4 | 1.007 | 1,7 | - 152 | - 15,1 | - 0,3 |
| SZM | 678 | 1,8 | 874 | 2,4 | - 196 | - 22,4 | - 0,6 |
| Lkw | 177 | 0,7 | 133 | 0,6 | + 44 | + 33,1 | + 0,1 |
| Summe | 62.240 | 100,0 | 58.943 | 100,0 | + 3.297 | + 5,6 | 0,0 |
| SZM | 36.811 | 100,0 | 36.362 | 100,0 | + 449 | + 1,2 | 0,0 |
| Lkw | 25.429 | 100,0 | 22.581 | 100,0 | + 2.848 | + 12,6 | 0,0 |
| deutsche Marken | 37.471 | 60,2 | 34.622 | 58,7 | + 2.849 | + 8,2 | + 1,5 |
| SZM | 19.152 | 52,0 | 18.297 | 50,3 | + 855 | + 4,7 | + 1,7 |
| Lkw | 18.319 | 72,0 | 16.325 | 72,3 | + 1.994 | + 12,2 | - 0,3 |
| Importmarken | 24.769 | 39,8 | 24.321 | 41,3 | + 448 | + 1,8 | - 1,5 |
| SZM | 17.659 | 48,0 | 18.065 | 49,7 | - 406 | - 2,2 | - 1,7 |
| Lkw | 7.110 | 28,0 | 6.256 | 27,7 | + 854 | + 13,7 | + 0,3 |

Erfasster Zeitraum: jeweils 1. Januar bis 31. Dezember, ohne „Sonstige“ (275, Vorjahr 227 Stück)

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Datenaufbereitung: Scania Deutschland

Verdi will fünf Prozent

Für die 2017 anstehenden Tarifverhandlungen in der Branche Postdiensten, Speditionen und Logistik empfiehlt die Gewerkschaft Verdi den Tarifkommissionen eine Steigerung von fünf Prozent. Flächentarifverhandlungen stehen demnach in Hamburg, Schleswig-Holstein, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, Hessen, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz sowie Berlin und Brandenburg an, ebenso Verhandlungen über wichtige Haustarifverträge.

Teststrecke in Frankreich

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und sein französischer Amtskollege Alain Vidalies haben vereinbart, ein deutsch-französisches Digitales Testfeld einzurichten. Erste Tests sollen noch in diesem Quartal starten, teilt das Verkehrsministerium mit. Die Teststrecke werde in Merzig/Saarlautern beginnen und über Saarbrücken bis ins französische Metz führen.

Mehr Umweltzonen

Der EU-Kommission geht die Verbesserung der Luftqualität in Europa zu langsam voran. Wirksame Maßnahmen seien die stufenweise Abschaffung von Steuervergünstigungen oder die Schaffung von Umweltzonen in Innenstädten. Dafür müssten die größten Quellen der Verschmutzung ins Visier genommen und für alle Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß Zufahrtsbeschränkungen ausgesprochen werden.

Hotel statt Kabine ⁴

Kampf gegen Sozialdumping I: EuGH-Anwalt gegen Verbringen der Wochenruhezeit im Fahrerhaus



Der Europäische Gerichtshof und eine Aktion von neun europäischen Verkehrsministern haben dem Kampf gegen Sozialdumping im Straßenverkehr neues Gewicht verliehen. EU-Kommissarin Violeta Bulc wird damit auch ein Handlungsrahmen für ihre für Mai angekündigten Straßen-Initiativen aufgezeigt.

Jetzt gibt es eine Einschätzung von höchster juristischer Ebene: Der Generalanwalt des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in Luxemburg, Evgeni Tanchev, ist in seinen Schlussanträgen zu dem Ergebnis gekommen, dass Lkw-Fahrer die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbringen dürfen. Der EuGH muss in seinem Urteil die Argumentation nicht übernehmen, folgt aber für gewöhnlich den Schlussanträgen.

Das oberste EU-Gericht war vom Belgischen Staatsrat um Klärung angerufen worden, nachdem das belgische Transportunternehmen Vaditrans BVBA gegen den

belgischen Staat geklagt hatte. Ziel war es, einen Erlass vom April 2014 zu kippen, mit dem festgelegt worden war, dass die 45-Stunden-Ruhezeit nicht im Fahrzeug verbracht werden darf. Bei Übertretung dieses Verbots wurde eine Geldbuße in Höhe von 1.800 Euro fällig.

Bislang hatte sich der Gerichtshof noch nicht unmittelbar mit der Frage befasst, ob es Fahrern erlaubt ist, die in Artikel 8 Absatz 6 und 8 der Verordnung Nr. 561/2006 behandelten regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten in der Kabine zu verbringen. In der Verordnung selbst ist das nicht ausdrücklich festgelegt. Der Generalanwalt weist in seinen Schlussanträgen unter anderem darauf hin, dass Fahrer in 19 von 24 untersuchten Mitgliedstaaten diese Ruhezeit nicht im Lkw verbringen dürfen.

Neben Belgien hatten die deutsche, die französische und die österreichische Regierung sowie die EU-Kommission schriftliche Erklärungen eingereicht, wonach die bestehenden Regelungen als

Verbot ausgelegt werden müssen. Nur so könnten die Ziele der Verordnung erreicht werden, die Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Vaditrans sowie die estnische und die spanische Regierung waren gegenteiliger Ansicht.

Es geht um die Sicherheit

Der Generalanwalt machte deutlich, dass das gegenwärtige Verfahren keineswegs bloße technische Aspekte der Straßenverkehrspolitik der Union betrifft. Es gehe vielmehr um die Betrachtung komplexer sozialrechtlicher Probleme, die unter anderem für die Straßenverkehrssicherheit und den Arbeitnehmerschutz von großer Bedeutung seien.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) begrüßten, dass eine ein-

heitliche Regelung innerhalb der EU absehbar sei. Es stelle sich allerdings die Frage, ob durch eine entsprechende Auslegung der internationale Verkehr beeinträchtigt werde und wie solche Vorgaben kontrolliert werden könnten, hieß es vom DSLV. Der europäische Dachverband Clecat betonte, vor einem Verbot wöchentlicher Ruhezeiten in der Kabine müssten zunächst Unterkunftsmöglichkeiten und sichere Parkplätze geschaffen werden.

Der stellvertretende Hauptgeschäftsführer des BGL, Dr. Adolf Zobel, sagt, mit einer Entscheidung im Sinne der Schlussanträge des Staatsanwalts wären noch längst nicht alle sozialen Probleme für die Fahrer gelöst. Das Verbringen von Wochenruhezeiten im Lkw sei schließlich nur eine Auswirkung des Sozialdumpings. Letztlich gehe es um eine klare Abgrenzung von Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit.

Die europäische Transportarbeitergewerkschaft ETF beton-

te, die Schlussanträge seien ein richtiger Schritt in einem langen Kampf für die Würde und bessere Arbeits- und Lebensbedingungen von Berufskraftfahrern. Operateure im Straßenverkehr hätten die Verantwortung, die Ruhezeiten genauso gewissenhaft zu organisieren wie ihre Flotten und die Arbeitszeiten der Fahrer. Künftige Regelungen müssten für die Fahrer ein eigenes Zimmer in einem Hotel oder Motel vorsehen. Dazu gehörten auch sanitäre Einrichtungen und warme Mahlzeiten.

Damit ist die Gewerkschaft recht nah an der Position von neun westeuropäischen Verkehrsministern, die sich zu einer „Road Alliance“ zusammengeschlossen und einen Acht-Punkte-Plan präsentiert haben. Sie wollen es etwa unter Strafe stellen, wenn gebietsfremde Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit auf Parkplätzen verbringen (siehe Artikel unten).

Text: Regina Weinrich | Foto: Jan Bergrath

Sicherheits-Vorkehrungen

Kampf gegen Sozialdumping II: Verkehrsminister gründen Road Alliance



Die Verkehrsminister der „Road Alliance“ wollen in einem Acht-Punkte-Plan auf die Einhaltung der sozialen Grundrechte des Fahrpersonals und der Regeln des Binnenmarktes drängen. Zu der Allianz gehören Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, Österreich, Schweden und Norwegen. Für Deutschland wurde das Papier von Bundesverkehrsminister Alexander Do-

brindt (CSU) unterzeichnet. Die Minister haben sich in ihrem Aktionsplan vereinbart, national getroffene Regelungen untereinander zu vereinheitlichen.

Grundsätzlich müssten die Unternehmen ihre Arbeitsorganisation so verbessern, dass die Fahrer sich rechtskonform verhalten könnten, fordern sie. Es gelte zu verhindern, „dass nicht niedergelassene Transportunternehmen mit denselben Fahrern Arbeits-

zyklen von mehreren Monaten hintereinanderschalten“. Deshalb solle das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit auf einem Parkplatz im Ausland bestraft werden. Es gehe schließlich auch um die Sicherheit der Fahrer sowie um die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer.

Im Visier haben sie auch leichte Nutzfahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen, die internationale Verkehre und Kabinenfahrer fahren. Für sie

müsse es strengere Regelungen geben, denn sie hätten beunruhigende Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Umwelt und destabilisierten den Markt. Die Neun wollen außerdem den Datenaustausch ihrer Kontrollbehörden untereinander, beispielsweise bei Verstößen, vereinfachen und auf eine schnellere Einführung des intelligenten Tachographen drängen.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) befürwortet den Plan. Er stelle für das deutsche Transportgewerbe eine ausgezeichnete Arbeitsgrundlage für die notwendigen Reformen dar. Der Europäische Speditionsverband Clecat hingegen befürchtet, dass einige der Vorschläge die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Branche beeinträchtigen könnten.

Text: Regina Weinrich | Foto: Siemens

Flüchtlingskrise eingegrenzt ⁵

Calais ringt um Normalität – Bei Transporten nach Großbritannien ist weiter Vorsicht geboten

MEHR IM NETZ



PROBLEM FLÜCHTLINGE – BELGIEN SPERRT DESWEGEN PARKPLÄTZE. MEHR UNTER: etm.de/cal



Nach den dramatischen Szenen des vergangenen Sommers hat sich die Lage für Transportunternehmen in Calais stabilisiert. Schlepper versuchen allerdings nach wie vor, Migranten auf Lkw in Richtung Großbritannien unterzubringen.

Die Zeichen der Entspannung sind da. So hat die Rollende Autobahn zwischen Calais und Perpignan, die den Betrieb wegen Beschädigungen von Sattelanhängern im Juli einstellen muss-

te, ihre Fahrten Richtung Süden wieder aufgenommen. Auch Straßentransporteure berichten, dass sich die Situation im Rahmen des Möglichen normalisiert habe. Andererseits sah sich die belgische Region Flandern jetzt genötigt, von Schleppern bevorzugte Lkw-Parkplätze nachts zu sperren.

„Bei uns läuft alles stabil, wir fahren keine Ausweichrouten mehr“, sagt Jens Pejril, Geschäftsführer von Fixemer Logistics aus Perl. Die Gefahr, dass auf dem

Weg nach England blinde Passagiere an Bord klettern, bestehe seit mehr als einem Jahrzehnt, derzeit seien die Verkehre aber nicht mehr so stark beeinträchtigt wie im vergangenen Sommer. Die Fahrer sind in einem großen Radius um die Terminals herum zu besonderer Vorsicht angehalten. „An neuralgischen Punkten ist das Risiko nach wie vor sehr groß“, betont er.

In Calais ist die Zahl der auf Lkw entdeckten Migranten um

mehr als 90 Prozent zurückgegangen. Derzeit seien es noch etwa 200 Menschen pro Woche, während zu Zeiten des „Dschungels“, des so genannten wilden Camps der Flüchtlinge, 2.000 Personen versuchten, auf diese Weise den Kanal zu überqueren, sagte Hafen-Chef Jean-Marc Puissesseau der BBC. Im Hafen von Cherbourg wurden seit Jahresbeginn 90 Versuche verteilt, illegal auf einem Lkw nach Großbritannien zu gelangen. Das ist nach Angaben des Präfekten der

Region Manche, Jacques Witkowski, im Vergleich zum Zeitraum des Vorjahres eine Halbierung.

In Nordfrankreich sitzt die Angst vor einer erneuten Eskalation der Lage tief. Staatlicherseits wird deshalb alles getan, damit es zumindest in Calais nicht wieder zu einer größeren Ansammlung von Flüchtlingen kommen kann. Alles, was in irgendeiner Form anziehend wirken könnte, wird vermieden, die Arbeit von Hilfsorganisationen erschwert. Nach

deren Einschätzung halten sich hunderte Geflüchtete nahezu unsichtbar in der Region auf.

Seit Oktober hat es bislang einen Todesfall gegeben, als Mitte Januar ein Äthiopier bei dem Versuch, einen Lkw zu entern, auf der A 14 starb. Die Behörden versuchen weiterhin, das Problem der Schlepper in den Griff zu bekommen. So wurden Ende Januar in Caen drei Rumänen zu Gefängnisstrafen zwischen 30 und 18 Monaten verurteilt, die versucht hatten, acht Afghanen und Pakistani in einem Lieferwagen nach Großbritannien zu befördern.

Die Schleuser gehen skrupellos vor. So berichten französische Medien, dass in einem Kühl-Lkw am 1. Februar bei Dünkirchen zwölf Menschen gefunden wurde, darunter zwei Kinder – bei minus 18 Grad. Den polnischen Fahrer treffe keine Schuld, es seien Menschenschmuggler am Werk gewesen, hieß es. Auch der portugiesische Fahrer eines Kühlzugs wurde entlastet, nachdem im Hafen Quistreham bei Caen am 25. Januar acht Erwachsene und drei Kinder aus seinem Lkw geholt wurden. Sie seien schon viel früher an Bord gelangt, stellten die Behörden fest. Am selben Tag rief ein aus Belgien kommender Fahrer wegen verdächtiger Geräusche bei Compiègne die Polizei. Die fand eine irakische Familie mit drei Kindern im Fahrzeug.

Text: Regina Weinrich |
Foto: Fotolia/fatmanphotouk

„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

Anträge nur noch digital möglich ⁶

Alles Wichtige zur Mautharmonisierung – Eckpunkte für die aktuelle Förderperiode stehen fest

Die Förderprogramme De-minimis, Aus- und Weiterbildung seien im neuen Jahr zwar „sehr gut angefallen“, erklärte das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) auf der vergangenen Verbändeanhörung Ende Januar. Das Transport- und Logistikgewerbe ist gleichwohl nicht zufrieden. Zum einen, weil 2016 erneut hohe Millionenbeträge nicht zugeteilt werden konnten und dem Gewerbe verloren gehen, zum anderen, weil sich die Bundesregierung noch immer nicht auf die angekündigte Zehn-Millionen-Euro-Förderrichtlinie zugunsten energieeffizienter schwerer Lkw geeinigt hat.

Hier fehlt es noch an einer sinnvollen Deckelung der Förderhöchstbeträge pro Fahrzeug, ist zu hören. Auch ein Formulierungsvorschlag des Verkehrsministeriums zur Änderung des Paragraphen 11 im Bundesfernstraßenmautgesetz mit dem Ziel, weitere Fördertatbestände zu ermöglichen und die Harmonisierung gesetzlich zu stärken, scheiterte. Übrig blieb nur eine Entschließung des Bundestags, die genau das fordert, „damit die zur Verfügung stehenden Fördermittel vom Straßengüterkraftverkehrsgewerbe vollständig in Anspruch genommen werden können“.

Wie groß der Ansturm auf die Förderprogramme 2017 konkret war oder ist, teilte das BAG nicht mit. „Das entspricht den Erwartungen und Erfahrungen der letzten Jahre“, hieß es. Erste Zuwendungsbescheide würden noch im Februar erteilt. Die Verbände hoffen daher, dass es nach der für die Abrechnung vorgegebenen Fünfmonatsfrist im Spätsommer eine zweite Antragswelle geben kann.

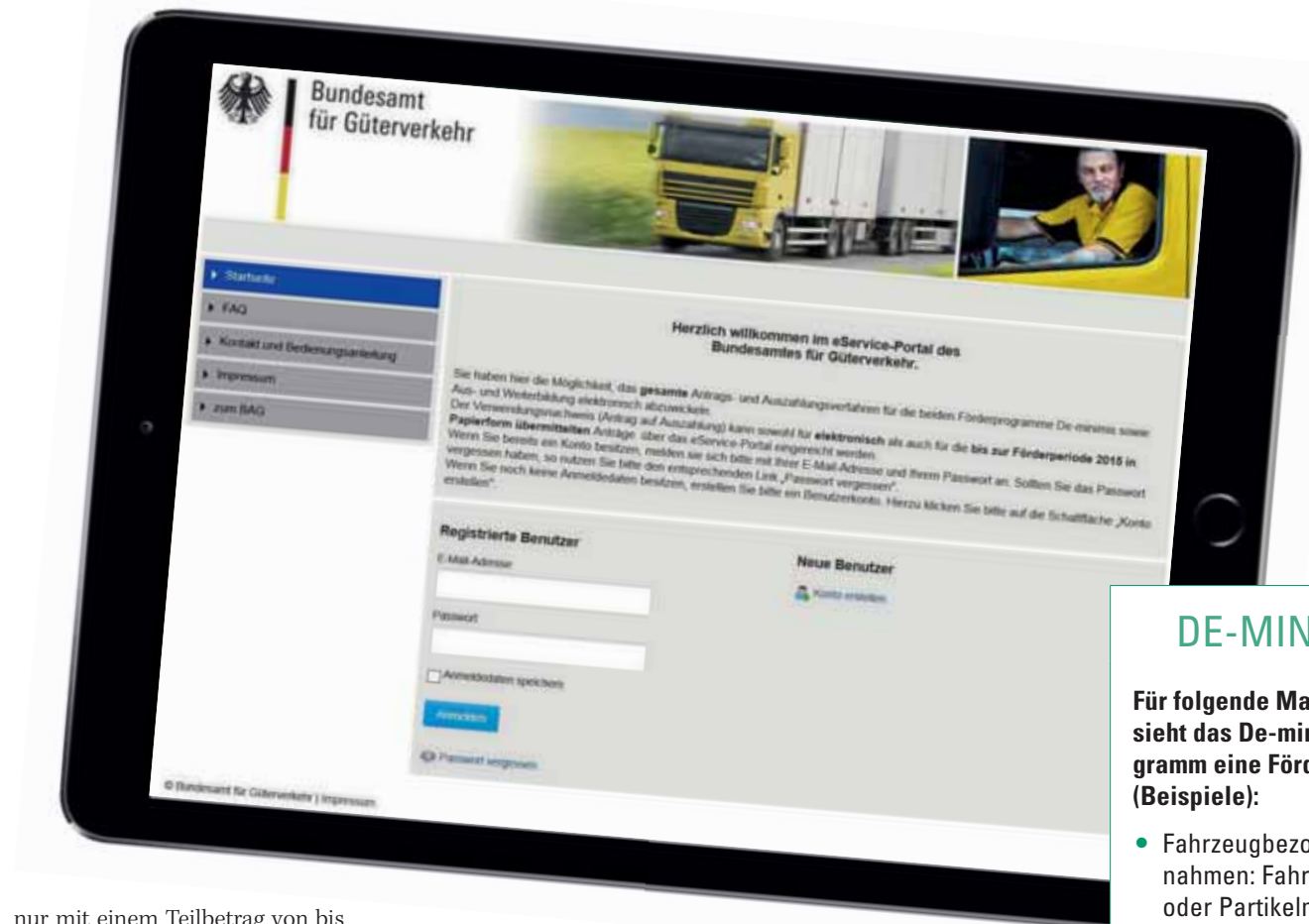
Für die Förderperiode 2016 sind in den drei Programmen von zugesagten rund 273 Millionen Euro bisher knapp 185 Millionen Euro ausgezahlt worden: gut 158 Millionen für De-minimis-Maßnahmen, knapp 21 Millionen für das Ausbil-

dungs- und gut fünf Millionen für das Weiterbildungs-Programm. Da ab Mitte 2016 im Ausbildungsprogramm wegen nicht ausreichender Verpflichtungsermächtigungen keine Förderbescheide mehr ausgestellt werden konnten, wurden die übrig gebliebenen mehr als 700 Antragsteller Anfang dieses Jahres nachträglich bedacht. Auf trans aktuell-Nachfrage wurde zudem bestätigt, dass die Förderperiode 2015 „bis auf wenige Einzelfälle“ abgeschlossen sei.

Wie das BAG mitteilt, steht in der Förderperiode 2017 für alle Förderprogramme ausschließlich das elektronische Antragsportal (eService-Portal) zur Verfügung. Die Antragsteller könnten so leicht prüfen, ob ihre Anträge vollständig seien. Über den Eingang ihrer Unterlagen würden sie per E-Mail benachrichtigt. Außerdem könnten sie jederzeit auf gesendete und empfangene Unterlagen zugreifen. Die Zusendung von Unterlagen an das BAG auf dem Postweg, per Fax oder E-Mail ist nicht mehr zulässig.

De-minimis überarbeitet

Während sich laut BAG bei den Förderprogrammen Aus- und Weiterbildung gegenüber dem Vorjahr inhaltlich nichts geändert hat, gilt für De-minimis eine überarbeitete Richtlinie. Die Antragsfrist läuft noch bis 2. Oktober 2017. Neu ist, dass die Bewilligung einer Zuwendung nicht mehr im Rahmen des Fördertopfverfahrens erfolgt, sondern als pauschale Budgetzusage. Die bewilligten Mittel können dann flexibel nach den Bedürfnissen des Antragstellers eingesetzt werden. Es ist nicht mehr nötig, konkrete Maßnahmen zu beantragen. Im Antrag ist nur noch zu unterscheiden, ob der unternehmensbezogene Förderhöchstbetrag von maximal 33.000 Euro gleich komplett oder zunächst



DE-MINIMIS

Für folgende Maßnahmen sieht das De-minimis-Programm eine Förderung vor (Beispiele):

- Fahrzeugbezogene Maßnahmen: Fahrerassistenz- oder Partikelminderungssysteme und bestimmte Reifen
- Personenbezogene Maßnahmen: Aufwendungen für Sicherheitsausrüstung und Berufskleidung des Fahr- und Ladepersonals sowie der Disponenten
- Maßnahmen zur Effizienzsteigerung: Erwerb von Telematiksystemen oder von Software zur Darstellung, Auswertung, Verwaltung und Archivierung der Daten des digitalen Tachografen

nur mit einem Teilbetrag von bis zu 80 Prozent der Nettoausgaben beantragt wird. Weitere Zuwendungen bis zur Ausschöpfung des Höchstbetrags können dann über Folgeanträge beantragt werden. Der Höchstbetrag je Antragsteller errechnet sich aus dem Fördersatz von bis zu 2.000 Euro je Lkw, die zum 15. September oder 1. Dezember 2016 auf das Unternehmen zugelassen waren.

Wichtig ist, dass die Maßnahmen (siehe Kasten) jetzt innerhalb von fünf statt bisher drei Monaten nach Zugang des Zuwendungsbescheids durchgeführt werden. Auch die Verwendungsnachweise für Einkäufe oder Beratungsleistungen sind innerhalb von fünf Monaten nach Zugang des Zuwendungsbescheids einzureichen. Es werden nur Maßnahmen

gefördert, die nicht ohnehin durch Gesetz oder Verordnung vorgeschrieben sind, wie etwa M+S-Reifen auf der Antriebsachse. Neu ist, dass nun auch Reifen mit dem Three-Peak-Mountain-Snowflake(3PMSF)-Symbol gefördert werden, und zwar unabhängig von der Achse, auf die sie montiert werden. Förderfähig sind rund erneuerte Reifen – zu 50 Prozent des Kaufpreises, der Miet- oder Leasingraten.

Die Antragsfrist für das laufende Förderprogramm Ausbildung endet am 2. November 2017. Hier muss mit dem Antrag der Nachweis über ein aktuell zugelassenes schweres Nutzfahrzeug erbracht werden. Die Antragsfrist für das ebenfalls bereits laufende Programm Weiterbildung endet

am 30. November. Maßgeblicher Stichtag für die Fahrzeugzahl zur Berechnung des Förderhöchstbetrages ist, wie bei De-minimis, der 15. September oder 1. Dezember 2016.

Obwohl De-minimis erst überarbeitet worden ist, zeichnen sich für 2018 weitere Ergänzungen ab. So sollen nach wiederholten Forderungen der Fachverbände auch die Kosten für die Anschaffung von Brücken zur Eisplattenbeseitigung auf den Lkw in den Förderkatalog aufgenommen werden. Zudem sollen Kosten für die Benutzung sicherer Parkplätze bei De-minimis berücksichtigt werden.

Text: Hans-Peter Colditz | Screenshot: bag.bund.de, Montage: Frank Haug

Trucksparte unter Druck ⁷

Daimler stellt Hebel um in Richtung Konnektivität und E-Mobilität

Der Fahrzeugbauer Daimler hat im vorigen Geschäftsjahr bei Umsatz und Absatz neue Bestwerte erzielt. Der Umsatz stieg um drei Prozent auf 153,3 Milliarden Euro, der Absatz um fünf Prozent auf knapp drei Millionen Fahrzeuge. Das Ergeb-

nis sank um zwei Prozent auf 12,9 Milliarden Euro. Die Beschäftigten erhalten im April eine Ergebnisbeteiligung von je 5.400 Euro.

Die Sparte Daimler Trucks stand jedoch unter starkem Druck und musste erhebliche Rückgänge verschmerzen. „Sie war 2016 auf

schwierigem Terrain unterwegs“, sagte Vorstandschef Dr. Dieter Zetsche bei der Bilanzvorlage in Stuttgart. Die Erlöse sanken um zwölf Prozent auf 33,2 Milliarden Euro, der Absatz um 17 Prozent auf 415.108 Einheiten. Das Spartenergebnis brach um ein Viertel auf 2,1 Milliarden Euro ein. Besonders angespannt war die Lage in Nordamerika, der Türkei und in Lateinamerika. Stabil liefen die Geschäfte in Europa, wo Daimler die Verkäufe um vier Prozent auf 80.000 Lkw steigerte. Als Reaktion auf die Nachfrageschwäche kündigte Zetsche weitere Effizienzverbesserungen an. Die entsprechenden Maßnahmen würden den Konzern um bis zu 500 Millionen Euro belasten. Ein Schwerpunkt der Maßnahmen richtet sich auf Brasilien und Europa.

Potenziale für alle Sparten sehen die Vorstandsmitglieder im autonomen und elektrischen Fahren. Zetsche spricht von „fundamentalen Umbrüchen“, die er unter dem Begriff „Case“ zusammenfasst. Die Abkürzung steht für die vier Zukunftsfelder Connectivity (Konnektivität, Vernetzung), autonomes Fahren, Sharing (Teilen) und Elektromobilität.



Was die Konnektivität angeht, steht für Zetsche fest: „Der Lkw der Zukunft ist voll vernetzt, voll beladen, steht möglichst wenig im Stau und ist fast immer einsatzbereit.“ 300 Mitarbeiter arbeiteten dazu an neuen Ideen zur Vernetzung der Lkw. Als Beispiele nannte der Konzernchef Apps, die auf Knopfdruck freie Ladekapazitäten ermitteln, Scanner, die bei der Fahrzeugübergabe Schäden erkennen, oder Angebote zur Unterstützung des Fahrers bei der Parkplatzsuche.

Bei der E-Mobilität sieht Daimler ebenfalls Fortschritte, von denen auch der Lkw profitiert. „Die

Batterietechnik entwickelt sich so rasant, dass bei einem Schwer-Lkw Reichweiten von bis zu 200 Kilometern vorstellbar sind“, sagte Zetsche. Ein Einsatz im Verteilerverkehr werde damit bereits möglich, sagte der Manager und wies auf den Urban eTruck und den eCanter von Fuso hin. Den Urban eTruck bringe man bis Anfang nächsten Jahrzehnts zur Serienreife, beim Fuso gehe dieses Jahr die dritte Generation des eCanter in Kleinserienproduktion.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Daimler

DAIMLER-NEWS IN KÜRZE

Bernhard verlässt Daimler

Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Dr. Wolfgang Bernhard verlässt den Konzern. Wie das Magazin „Spiegel“ berichtet, wird der 56-Jährige auf eine Verlängerung seines Vertrags verzichten, der offiziell im Februar 2018 endet. Daimler kommentiert den Bericht nicht.

Lkw-Platooning: Suche nach Schnittstelle

Nach der Sternfahrt der europäischen Hersteller voriges Jahr geht es laut Nutzfahrzeugvorstand Bernhard nun darum, ein Protokoll zu finden, mit dem Lkw verschiedener Marken kommunizieren können. Daimler werde Platooning auch in anderen Ländern außerhalb Europas verfolgen.

Oberleitungs-Lkw: Realisierung erst langfristig

Nutzfahrzeugvorstand Bernhard hält einen Einsatz von Oberleitungs-Lkw auf elektrifizierten Autobahnen nicht für besonders kompliziert. „Mit der entsprechenden Fahrzeugtechnik wären wir schnell dabei, das ist technisch gar kein Problem“, sagte er. Die Schwierigkeit ist für ihn die Verkehrsinfrastruktur. „Wir tun uns in Europa schwer, geeignete Strecken zu finden, dazu müsste man mehrere 10.000 Kilometer in Europa verkabeln“, sagte Bernhard. „Es ist kaum vorstellbar, dass es in den nächsten zehn bis 20 Jahren gelingen wird, große Oberleitungsnetze an den Markt zu bringen.“

Wechsel bei Scania

Peter Hornig (62) ist seit 1. Februar neuer Geschäftsführer von Scania Deutschland Österreich. Hornig war bereits von 1995 bis 2007 als Direktor Verkauf Lkw bei Scania Deutschland Österreich tätig und war danach Geschäftsführer von Scania Central Europe mit den Ländern Tschechien, Slowakei und Ungarn sowie Geschäftsführer von Scania Benelux.



Schefft geht zu Röhlig

Harald Schefft (50) ist neuer Director Global Contract Logistics bei dem Bremer Logistikdienstleister Röhlig. Schefft war in der Vergangenheit unter anderem Geschäftsführer bei DSV Solutions Deutschland.

Neuer VDA-Vorstand

Gunnar Herrmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Ford-Werke, ist neues Mitglied im Vorstand des Verbands der Automobilindustrie (VDA). Er folgt auf Bernhard Mattes, der in den Aufsichtsrat der Ford-Werke gewechselt ist.

Imperial benennt Bauer

Steffen Bauer (36) ist neuer Chief Operating Officer (COO) für die Schifffahrtsaktivitäten bei Imperial Logistics International. Seine bisherige Position als Director der Business Unit Road (Liquid) bleibt davon unberührt.



Neuer Blickwinkel ⁸

Thomas Hoyer machte als „Undercover Boss“ ganz neue Erfahrungen



Vom Azubi zum Chef, kein ungewöhnlicher Weg. Andersrum – vom Chef zum Praktikanten – schon. Thomas Hoyer hat den Weg als „Undercover Boss“ beschritten.

„Undercover Boss“ heißt ein Format des Senders RTL, bei dem Manager ihr Unternehmen aus der Perspektive der Mitarbeiter sehen sollen. Hoyer wurde direkt von der Produktionsfirma der Sendung angesprochen – die war wegen der breit aufgestellten Geschäftstätigkeit auf die Unternehmensgruppe aufmerksam geworden. Denn das Mineralöl-Produktions- und Handelsunternehmen aus Visselhövede betreibt eigene Tanklager sowie ein Tankstellennetz mit 170 Stationen und zehn Autohöfen und beliefert mit 750 eigenen Fahrzeugeinheiten Kunden mit Heizöl, Dieselmotoren, Flüssig- und Propangas, technischen Gasen, Adblue sowie Schmierstoffen. Strom und Erdgas runden das Portfolio ab.

Thomas Hoyer ist geschäftsführender Gesellschafter in dem Familienunternehmen, das mehr als 1.500 Mitarbeiter an 105 Standorten und Betriebsstätten beschäftigt. Der 32-Jährige hat nach der Ausbildung zum Groß- und Außenhandelskaufmann und dem Fachabitur mehrere Jahre bei anderen Firmen im Bereich Mineralöl- und Rohstoffhandel gearbeitet, unter anderem auch in den USA, bevor er in das Familienunternehmen eintrat und die Niederlassung Bremen aufbaute. Seit rund vier Jahren ist er Mitglied der Geschäftsleitung.

„Wir haben uns daher im Vorgespräch mit der Produktionsfirma auf Standorte und Jobs geeinigt, wo ich generell nicht so präsent bin“, sagt Hoyer im Gespräch mit trans aktuell. Keinesfalls sollte er etwa einem Außendienstmitarbeiter begegnen, der ihn als Teil der Geschäftsleitung enttarnen könnte.

Bevor sich Hoyer im Sommer 2016 auf geheime Mission begab, stand außerdem die Schaffung eines gestellten Lebenslaufs an. Er ließ sich ein Oberlippenbärtchen stehen und bekam eine Dauerwelle sowie eine Brille verpasst und sollte sich als gescheiterter Auswanderer namens Jens Olschewski vorstellen. „Natürlich mussten wir auch die Kameras argumentieren. Drei Personen – Kamera, Tontechniker und Moderator – haben mich ja auf Schritt und Tritt begleitet.“ Vorgetäuscht wurde also ein neues RTL-Showformat

zur Integration von Arbeitslosen in die Berufswelt.

Hoyer panierte auf dem Autohof Cloppenburg in Emstek Schnitzel, schob auf dem Autohof Hamburg Süd in Rade Toiletten- und Putzdienst, wusch in der Lkw-Waschstraße des Autohofs Mecklenburg in Neustadt-Glewe Fahrzeuge per Hand. Er war in Itzehoe mit dem Tankwagen bei der Dieselbelieferung dabei und half im Großtanklager am Elbe-Seitenkanal in Wittingen beim Löschen der Schiffe, kommissionierte Waren und belud Lkw. Dabei musste er auch Kritik einstecken: In der Küche war er beim Kartoffelschälen zu langsam, beim Putzen der Duschkabinen übersah er ein Haar.

„Ich musste mich komplett in die Rolle einleben“, sagt er. Rutschen die Gespräche ins Private ab, musste er besonders aufpassen, um seine falsche Vita nicht zu enttarnen. Doch gleich beim ersten Einsatz wurde es brisant. Am Morgen begrüßte ihn der Teamleiter der Lkw-Waschstraße noch mit: „Nimm mal die Hände aus der Hosentasche, das sieht scheiße aus!“ Später sprach er ihn auf die Ähnlichkeit mit der Hoyer-Familie an – als ehemaliger Aufklärer bei

der Armee sei ihm das aufgefallen. Thomas Hoyer nahm ihm das Versprechen ab, den Kollegen nichts zu verraten.

Der „Praktikant“ übernachtete in kleinen Pensionen und versuchte abends, sich mental für

einem Standort ein neues Regalsystem anbringen oder investierte in den Autohöfen in effizientere Industrie-Waschmaschinen.

Davor stand aber noch das „Aufdecken“: Alle Hoyer-Mitarbeiter, die mit Jens Olschewski

„NIMM MAL DIE HÄNDE AUS DER HOSENTASCHE“

den nächsten Tag vorzubereiten. „Man geht auf einmal viel nachdenklicher durch die Welt“, sagt er. Jeder Tag ein neuer Job, neue Menschen, auf die man sich einlassen muss – „auf die ein oder andere Art war das ganz schön anstrengend.“

Interessant waren alle Aufgaben, sagt er – und die Erfahrungen unbezahlbar. Und er zog auch Konsequenzen nach der Rückkehr in sein „altes“ Leben. ließ etwa an

zusammengearbeitet hatten, wurden in die Zentrale berufen und standen erstmals Thomas Hoyer gegenüber. Für ihn war das befreiend: „Ehrlichkeit ist mir sehr wichtig – es war gut, gegenüber den Mitarbeitern endlich die Katze aus dem Sack zu lassen.“ Sein Fazit: „Wir haben tolle Menschen, die gemeinsam für unser Unternehmen einen tollen Job machen.“

Text: Ilona Jüngst | Fotos: RTL, Hoyer



Der Actros mit ABE*. Jetzt bei CharterWay.

Mieten Sie lieber bei CharterWay. Denn bei uns erwarten Sie keine versteckten Kosten, komplizierte Klauseln und andere böse Überraschungen. Dafür aber Transparenz, zuverlässige Qualität und einzigartiger Service von Mercedes-Benz. Damit Ihre Fracht nicht auf der Strecke bleibt.

* Anti-böses-Erwachen. Nur bei CharterWay.

Mercedes-Benz



Trend zu Full Service hält an

Vermieter bieten modulare Systeme und viel Flexibilität – Anbieter punkten mit digitaler Kompetenz und Elektrofahrern

Es ist kein Zufall, dass MAN Financial Services unter dem VW-Dach seinen Rundum-Sorglos-Service ausgebaut hat. Insgesamt geht der Trend in der Miete zu Full-Service-Angeboten. Immer weniger Speditionen setzen offenbar im alltäglichen Kampf um optimale Dienstleistungen für ihre Kunden auf den eigenen Fuhrpark oder die eigene Werkstatt. Dies ist sicher auch dem hohen Kostendruck und dem Fachkräftemangel geschuldet.

„Auch für Kunden mit eigener Werkstatt sind die modularen Serviceoptionen attraktiv, da nun auch Mietfahrzeuge in die vorhandene Infrastruktur besser integriert werden können“, heißt es von Pema. Bei den meisten Anbietern,

herige Kündigung zurückgegeben werden“, betont Charterway-Leiter Martin Kehnen. Auch Euroleasing bietet Early-Out oder Pay-per-Use an, neben optionalen Bausteinen wie Fahrzeugtausch und Kilometer-Pooling.

Eberl übernimmt KLVrent

Um das Netzwerk besonders im Mittelstand weiter auszubauen, hat die Spedition Eberl mit Sitz in Aiging bei Traunstein (Bayern) im Oktober 2016 die Nutzfahrzeug-Vermietung KLVrent übernommen. Bereits im Jahr 2012 hatte Geschäftsführer Thomas Eberl 50 Prozent der Firmenanteile von

sicht von der Übernahme: „Die wirtschaftliche Basis von KLVrent als Teil der Eberl-Gruppe ist breiter und zukunftssicherer aufgestellt.“ Zudem könne er als Alleingesellschafter gezielter die Reaktionsfähigkeit der KLVrent am Markt erhöhen. Der Hauptsitz im bayerischen Trostberg bleibe ebenso bestehen wie die acht weiteren deutschlandweiten Standorte.

Laut KLVrent steigt die Nachfrage an neuen hochwertigen Nutzfahrzeugen in den osteuropäischen Nachbarländern. Daher werde KLVrent in Gera einen zusätzlichen Standort für die Vermarktung der Gebrauchtfahrzeuge installieren.

Ein Overnight-Special für Kunden, die nur abends und nachts einen Transporter oder Lkw mieten



ANBIETER SETZEN AUF AUSBAU DES TRANSPORTER-SEGMENTS

wie auch bei Pema, sind die Angebote modular gestaltet, individuell anpassbar, flexibel, mit einer transparenten Kostenkalkulation, damit der Kunde jederzeit schnell reagieren kann und wettbewerbsfähig bleibt, wie es von dort weiter heißt.

Bei Mercedes-Benz Charterway sind neben den Standardfahrzeugen verschiedene Branchenfahrzeuge im Angebot, etwa für Bau, Lebensmittel und Entsorgung. Flexibilität ist auch hier zentral: „Je nach Mietvertragsart können die Fahrzeuge jederzeit ohne vor-

KLVrent-Gründer Stefan Kaltenhauser erworben, der in den Ruhestand ging. Deutschlandweit fahren für KLVrent etwa 1.100 Fahrzeuge. Thomas Eberl setzt nach wie vor auch auf den eigenen Fuhrpark mit aktuell 110 Fahrzeugen. Dazu kommen etwa 150 Subunternehmer im täglichen Einsatz. Thomas Eberls Vater, Jürgen Eberl, gründete die Firma im Jahr 1967. In diesem Jahr feiert die Spedition ihr 50-jähriges Firmenjubiläum.

Die Kunden profitieren laut Thomas Eberl in zweierlei Hin-



VOM SPEZIALANBIETER BIS ZUM KOMPLETTDIENSTLEISTER:

| Name und Kontakt des Anbieters | Größe des Fuhrparks | Nfz-Partner | Vermiet-Programm | | | | | | | | | | | | | Service | Stationen | | | | | | | | | | |
|--|---|---|------------------|--------------------|--------------|--------------------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|-------------------|----------|---------------------|----------|---------|---------|----------------------|------------------|---------|------------------------------|---------------------------------|-----------------|----------------------|---|---|----------------------|-------|
| | | | Lkw bis 7,5 t | Lkw/SZM über 7,5 t | Baufahrzeuge | Planen-/Kofferrfahrzeuge | Kühlfahrzeuge | Silo-/Tankauflieger | BDF-Fahrzeuge | Abroll-/Absetzkipper | Schwertransporter | Sonstige | Kurz-/Langzeitmiete | Mietkauf | Leasing | | Full-Service-Leasing | Telematiksysteme | Wartung | Reparatur- und Pannenservice | Gestellung von Ersatzfahrzeugen | Sonderaufbauten | Alternative Antriebe | Anzahl der Servicestationen gesamt | Standorte in Deutschland | Standorte im Ausland | |
| AUTO HAAS Charter Auto Haas Charter, Dessau, www.auto-haas.de | 160 Zugmaschinen, 20 gezogene Einheiten | Volvo, Renault | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 2 + Renault-/Volvo-Stützpunkte, flächendeckende Betreuung in Europa | 2 | 0 | |
| AVIS Avis, Oberursel, www.avis.de | 1.000 Nfz unter 3,5 t, 140 Nfz ab 3,5 t (ziehend und gezogen) | Fiat, Ford, Iveco, Mercedes-Benz, Peugeot, Renault, VW Nutzfahrzeuge | ■ | | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5.500, flächendeckende Betreuung in Europa | 330 | 5.170 | |
| BFS BFS Business Fleet Services, Kirchberg an der Jagst, www.bfs.tv | 700 Zugmaschinen, 300 gezogene Einheiten | MAN | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 71 | 65 | 6 | |
| BUCHBINDER Rent-a-Car Buchbinder Rent-a-Car, Regensburg, www.buchbinder.de | 6.785 Zugmaschinen, 30 gezogene Einheiten | Ford, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 160, flächendeckende Betreuung in Europa | 130 | 30 | |
| CONFERN Confern-Containerpool, Frankenthal, www.ccpool.de | 200 Zugmaschinen, 3.300 gezogene Einheiten | keine | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | flächendeckende Betreuung in Europa | 2 | 0 | |
| EUROPCAR Europcar Autovermietung, Hamburg, www.europcar.de | ca. 4.500 Nutzfahrzeuge, keine gezogenen Einheiten | keine | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | flächendeckende Betreuung in Europa | 520 (360 mit Lkw) | 3.600 | |
| FLEETLINK Fleet-Link, Koblenz, www.fleetlink.de | 150 Transporter, keine gezogenen Einheiten | Ford, Mercedes-Benz | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 1 | 0 | |
| FRAIKIN Fraikin Deutschland, Unterschleißheim, www.fraikin.de.com | 48.000 Zugmaschinen, 10.000 gezogene Einheiten (jeweils europaweit) | DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Opel, Renault, Volvo etc. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | flächendeckende Betreuung in Europa | k. A. | k. A. |
| GEFA BANK Gefa Bank ¹⁾ , Wuppertal, www.gefa-bank.de | kein Vermietpark | Leasing für Nfz aller renommierten Hersteller | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | k. A. | 8 | k.A. | |
| HERTZ Hertz Autovermietung, Eschborn, www.hertztrucks.de | 5.000 Transporter und Lkw bis 12 Tonnen | Fiat, Ford, Iveco, Mercedes-Benz etc. | ■ | ■ | | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | flächendeckende Betreuung in Europa | 170 | 900 | |
| KLV KLVrent, Trostberg, www.klvrent.de | 750 Zugmaschinen, 850 gezogene Einheiten | europaweite Servicebetriebe der Hersteller | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | Servicenetzt der jew. Hersteller, flächendeckende Betreuung in Europa | 10 | 4 |
| LVS LVS Lastwagen Vermiet Service Wittler, Brilon, www.wittler-automobile.de | ca. 60 Zugmaschinen, ca. 80 gezogene Einheiten | P. Wittler (MB/Fuso), Fliegl, Carnel, Knapen, Kögel, Krone, Schmitz, Schwarz Müller | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | 4 | 4 | 0 |

Recherche und Aufbereitung: Juliane Dünger, Quelle: Unternehmen. Kein Anspruch auf Vollständigkeit. ¹⁾Zur Gefa gehört auch die Pema als 100%ige Tochtergesellschaft; ²⁾100%ige Tochter der Gefa

Eine Frage der Interessen ¹⁰

Welche Leistungen Arbeitgeber ihren Mitarbeitern steuerfrei gewähren dürfen



Manche Geschenke sind gut für die Mitarbeiter und ihre Motivation, manche Zuwendungen nützen aber zunächst nur dem Unternehmen. Dabei setzt der Gesetzgeber auf eine genaue Entscheidung zwischen einem verdeckten Arbeitslohn – der steuerpflichtig wäre – und wirklichen Zuwendungen, die für die Unternehmen lohnsteuerfrei sind.

Und manchmal müssen die Gerichte entscheiden, was zulässig ist oder nicht. So hat aktuell das Finanzgericht Münster entschieden, dass ein Spediteur die Schulungskosten für die Weiterbildung seiner Fahrer im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) nicht als steuerpflichtigen Arbeitslohn abrechnen muss (Urteil vom 9.8.2016, 13 K 3218/13 L).

Die Übernahme der Kosten durch den Arbeitgeber ist eigentlich tarifvertraglich geregelt. Das für das Unternehmen zuständige Finanzamt befand aber nach einer Lohnsteuerausßenprüfung, dass es sich dabei um einen steuerpflichtigen Werbungkostensersatz handele, die der Arbeitgeber für seine Arbeitnehmer gezahlt hätte.

Das sahen die Firma und auch das Finanzgericht Münster anders: Das Unternehmen habe „ein ganz überwiegendes eigenbetriebliches Interesse (...) an der Teilnahme seiner Fahrer an den Weiterbildungen“. Mit der Entscheidung zu den Weiterbildungen konnte der Kläger – also die Firma – sicherstellen, dass seine Fahrer ihr Wissen und ihre Kenntnisse auffrischen und damit ihre Fahrfertigkeiten optimieren, so die Meinung des Gerichts. Die Weiterbildungen dienen demnach auch

aus der Sicht des Arbeitgebers dazu, den reibungslosen Ablauf und die Funktionsfähigkeit seines Betriebes darzustellen, der unter anderem auf Schwertransporte spezialisiert ist.

„Es gibt zahlreiche Leistungen, die im ganz überwiegend eigenbetrieblichen Interesse des Arbeitgebers liegen und somit nicht zu einem steuerpflichtigen geldwerten Vorteil führen“, sagt Jochen Schreiber, Director/Steuerberater Global Employer Services beim Prüfungs- und Beratungs-

geordneter Bedeutung ist. „Es besteht eine Wechselwirkung zwischen dem Ausmaß der Bereicherung und dem eigenbetrieblichen Interesse: Das aus Sicht des Arbeitgebers vorhandene eigenbetriebliche Interesse zählt umso weniger, als beim Arbeitgeber eine Bereicherung eintritt“, sagt Schreiber. Bei der Einstufung, ob eine Leistung im überwiegend eigenbetrieblichen Interesse des Arbeitgebers liegt, handelt es sich dem Steuerberater zufolge immer um eine Einzelfallentscheidung,

eigenbetrieblichem Interesse getätigt werden (Urteil vom 4.11.2016, Az.: 1 K 2470/14L).

Ergibt die Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles, dass das Interesse des Arbeitnehmers gegenüber dem des Arbeitgebers in den Hintergrund tritt, liegt insgesamt kein Arbeitslohn vor. „Dies gilt auch dann, wenn die Zuwendung möglicherweise mit angenehmen Begleitumständen für den Arbeitnehmer verbunden ist.“ Ist aber neben dem betrieblichen Eigeninteresse des Arbeitgebers ein nicht unerhebliches Interesse des Arbeitnehmers gegeben, liegt die Vorteilsgewährung nicht im ganz überwiegend eigenbetrieblichen Interesse des Arbeitgebers und führt deshalb zu steuerpflichtigem Arbeitslohn in voller Höhe.

Auch ein Sprachkurs kann im überwiegend eigenbetrieblichen Interesse des Arbeitgebers liegen. Anders kann dies aber bei einem Deutschkurs sein, den Transportunternehmen zuweilen für ihre Fahrer aus dem Ausland organisieren: „Bei Deutschkursen besteht immer die Gefahr, dass das Finanzamt die Auffassung vertritt, dass neben dem betrieblichen Interesse des Arbeitgebers auch ein nicht unerhebliches Interesse des Arbeitnehmers am Erlernen der deutschen Sprache besteht“, sagt Schreiber. Bei dieser Auffassung führt die Kostenübernahme für Deutschkurse in voller Höhe zu steuerpflichtigem Arbeitslohn. Sofern der Arbeitgeber Rechtssicherheit haben möchte, so Schreibers Tipp, kann diese über eine Lohnsteuer-Anrufungsauskunft erlangt werden.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Thomas Küppers



unternehmen Deloitte. „Beispielsweise Leistungen, die im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Arbeitsplatzes stehen, etwa Dusch- und Sozialräume, oder solche, die der Verbesserung des Betriebsklimas oder der Arbeitsbedingungen dienen, wie Betriebsveranstaltungen.“

Entscheidend für das Vorliegen einer Leistung im überwiegend eigenbetrieblichen Interesse sei, dass die Vorteilsgewährung und damit die Bereicherung aus Sicht des Arbeitnehmers von unter-

Das zeigt ein Fall des Finanzgerichts (FG) Düsseldorf, wonach ein Paketdienst seinen Fahrern die Verwarngelder bezahlen darf, wenn diese kurzfristig in Halterverbotsbereichen oder Fußgängerzonen parken müssen. Nach Ansicht des FG ist dies kein lohnsteuerpflichtiger Arbeitslohn der Paketzusteller, denn die Strafen seien unmittelbar gegenüber dem Unternehmen als Fahrzeughalter festgesetzt. Die Zahlungen haben also keinen Entlohncharakter gegenüber den Arbeitnehmern, sondern würden aus

Tankkarten kontrollieren

Der europäische Tankkartenanbieter International Diesel Service (IDS) bietet Transportunternehmen eine neue Lösung an, mit der sich der Kraftstoffverbrauch in Echtzeit überwachen und verwalten lässt. Die Lösung heißt iAccount und ermöglicht es laut dem Anbieter mit Sitz in Den Haag, etwa Tankkarten zu blockieren und wieder zu entsperren oder die Beträge zu deckeln.

Klage gegen Lkw-Kartell

190 Unternehmen mit mehr als 8.500 Lkw beteiligen sich an der Initiative des Vereins zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe. Die Initiative, die auch vom Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL) und dem Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) unterstützt wird, will die Schadenersatzansprüche der Unternehmen im Zuge der Lkw-Kartellstrafe durchsetzen, zunächst mit dem Versuch einer außergerichtlichen Einigung.

DIHK: positive Stimmung

Laut der aktuellen DIHK-Konjunkturumfrage vom Jahresbeginn 2017 ist die Verkehrswirtschaft guter Dinge: Die positivere Bewertung der Verkehrsdienstleister wie Hafenbetreiber oder Speditionen (29 nach 24 Punkten) gleiche die Verschlechterung beim Landverkehr (27 nach 30 Punkten) aus. Auch bei den Erwartungen seien die Unternehmen weniger pessimistisch als im Herbst 2016.

BEISPIELE FÜR STEUERFREIE ZUWENDUNGEN FÜR ARBEITNEHMER

- Arbeitskleidung, wenn die private Nutzung ausgeschlossen ist
- Aufmerksamkeiten aus besonderem Anlass: Blumen, Buchgeschenk, Essenseinladung etc, alles bis zu einer Freigrenze bis 40 Euro
- Warengutscheine bis zu einer monatlichen Freigrenze von 44 Euro
- Betriebliche Gesundheitsförderung – Maßnahmen wie Bewegungsprogramme, Ernährungsangebote, Suchtprävention oder Stressbewältigung, bis zu 500 Euro pro Mitarbeiter und pro Jahr. Darunter fällt nicht die Übernahme der Beiträge für einen Sportverein oder ein Fitnessstudio
- Kindergartenzuschuss
- Fort- und Weiterbildungskosten, wenn die Maßnahmen im Ganzen überwiegend aus betrieblichem Interesse des Arbeitgebers stattfinden. Abgerechnet werden können Aufwendungen wie Lehrgangsgebühren, Prüfungsgebühren, Kosten für Fachbücher und -zeitschriften, Schreibmaterial, Teilnahme- und Tagungsgebühren, Arbeitsmittel, Fahrtkosten, Verpflegungsmehraufwendungen und Kosten der Unterkunft
- Belegschaftsrabatt von Seiten Dritter bis zu einer Freigrenze von 1.080 Euro jährlich
- Beihilfen und Unterstützungen für Notfall-Ereignisse im persönlichen Bereich des Arbeitnehmers, etwa bei Krankheits- und Unglücksfall, Tod eines neuen Angehörigen, Vermögensverluste durch höhere Gewalt, bis zu einer Freigrenze von 600 Euro jährlich. Bei Betrieben mit mehr als vier Mitarbeitern sind dafür einige Voraussetzungen zu beachten
- Betriebsveranstaltungen: Die Teilnahme muss allen Arbeitnehmern offenstehen, üblich sind bis zu zwei Veranstaltungen jährlich, mit einer Freigrenze von 110 Euro pro Veranstaltung und Person



**Das EXECUTIVE Paket:
Die Komplettlösung aus
Trailer und Services.**



Kompromisslos wirtschaftlich.

**Sie machen Plus
in der Anschaffung,
in der Nutzung und
im höheren Wiederankauf.**

Der S.CS kombiniert Premium-Ausstattung mit dem kompletten Service-Paket inkl. optionaler Finanzierung von Schmitz Cargobull. Alles aus einer Hand, ein Trailerleben lang.



www.cargobull.com

Mehr Infos: +49 2558 81-7001

Weckruf an die Logistik 11

Etablierte Logistiker und Start-ups brauchen einander – Austausch bei GS1 Germany, BdKEP und Händlerbund



#nevermissparcel: Mit diesem Hashtag wirbt das Start-up Boxmesh. Gleich der erste Zustellversuch soll glücken.

Die Digitalisierung treibt die Logistik und Start-ups treiben die Digitalisierung der Logistik voran. Mit diesem Satz fasste Erik Wirsing, Leiter Innovation bei DB Schenker, den derzeitigen Zustand der Branche bei einem Event der Organisation GS1 Germany, des Bundesverbands der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP) und des

eines eigenen Fuhrparks. „Doch was passiert, wenn Start-ups wie im Fall von Uber auch auf eigene Fahrzeuge setzen und damit Lkw als Mehrwert wegfallen oder gar der Disponent durch künstliche Intelligenz ersetzt wird?“, fragt Erik Wirsing und umreißt damit ein zwar noch weit entferntes, jedoch nicht unrealistisches Zukunftsszenario.

der Logistikdienstleister die Online-Plattform „Drive4Schenker“. Die rund 25.000 Transportpartner von Schenker sollen künftig in Echtzeit erkennen, wo es auf der geplanten Route zusätzliche Ladung gibt. Jede Station eines Transportauftrags könne auf diese Weise online und in Echtzeit gemanagt werden. Nach und nach solle das gesamte europäische Landverkehrsnetzwerk über „Drive4Schenker“ laufen.

Wie schwer die Etablierung am Markt jedoch ohne Großkonzern im Rücken sein kann, zeigt das Beispiel des Münchener Start-ups Boxmesh. Bereits 2015 gegründet, spricht Geschäftsführer Michael Zoelzer noch immer von der „Startphase“. Unter dem Hashtag #nevermissparcel, zu Deutsch: „Verpassen Sie nie ein Paket“, vernetzt Boxmesh Nachbarn und Bekannte, damit Pakete in jedem Fall persönlich angenommen werden können.

Zudem gibt es die Möglichkeit, sich die Pakete in nahegelegene Shops liefern zu lassen. Die Zustelldienste sparen damit Zeit und Geld. Mithilfe einer App vernetzen sich die Nutzer mit Nachbarn oder Bekannten und nehmen füreinander Pakete entgegen und machen

Abholtermine aus. Das Start-up kooperiert dazu nach eigenen Angaben mit den wichtigsten Zustelldiensten der Branche.

Während Boxmesh vor allem die Menschen untereinander vernetzt, vermittelt das Angebot der Lieferlotsen Felix Hartmann und Marcel Schmidt vom gleichnamigen Start-up zwischen Versendern und Transporteuren.

Leerfahrten vermeiden

Um Leerfahrten zu vermeiden, ermittelt die Lieferlotse-App einen Partner, der zur gewünschten Zeit in die richtige Richtung fährt und die Sendung transportiert. Andererseits können die Nutzer ihren Fahrtweg eintragen und mit dem Transport von Paketen Geld verdienen – auf diese Weise profitieren beide Seiten.

Die beiden Geschäftsführer entwickeln ihre sogenannte Mitfahrzentrale der Dinge seit drei Jahren nebenberuflich, nun befinden sie sich in der Endphase. Die Idee verfolgen auch andere Anbieter, doch deren Angebote seien nicht so übersichtlich und simpel in der Anwendung. Hart-

mann und Schmidt kommen beide nicht aus der Logistikbranche, stehen aber voller Euphorie hinter ihrer Idee.

Genau diese Sorte junger Menschen empfiehlt Martin Rademaker, Geschäftsführer der Sparte Fashionlogistik und Online-Verkauf beim Logistikdienstleister Fiege, für Kooperationen. Offen, schnell lösungsorientiert und risikobereit: Mit diesen Eigenschaften sei ein Start-up die perfekte Ergänzung zum etablierten Logistiker – und dass beide Seiten aufeinander angewiesen sind, kristallisiert sich immer mehr heraus.

Text: Franziska Nieß | Foto: DPD

NEU IST DIE GESCHWINDIGKEIT DER GESCHÄFTSMODELLE

Händlerbunds zusammen. Das Interesse an der Veranstaltung in Köln war groß, die Gastgeber zählten 120 Anmeldungen und damit mehr als doppelt so viele wie beim vorigen Mal. Das Thema Start-up zieht.

Laut Erik Wirsing digitalisieren die Jungunternehmen vor allem die wenig kapitalintensiven Bereiche der Lieferkette. „Die meisten Start-ups besitzen keine eigenen Assets wie Lkw oder Lagerflächen“, erklärt Wirsing. Das werde auf Dauer aber nicht so bleiben.

Über entwickelt Lkw

Ein Beispiel hierfür sei der Fahrdienst-Vermittler Uber: Im Oktober 2016 schickte das US-amerikanische Jungunternehmen einen selbstfahrenden Lkw mit einer Technologie des Start-ups Otto in Colorado (USA) auf die Straße. Für Otto entwickeln vier ehemalige Google-Ingenieure.

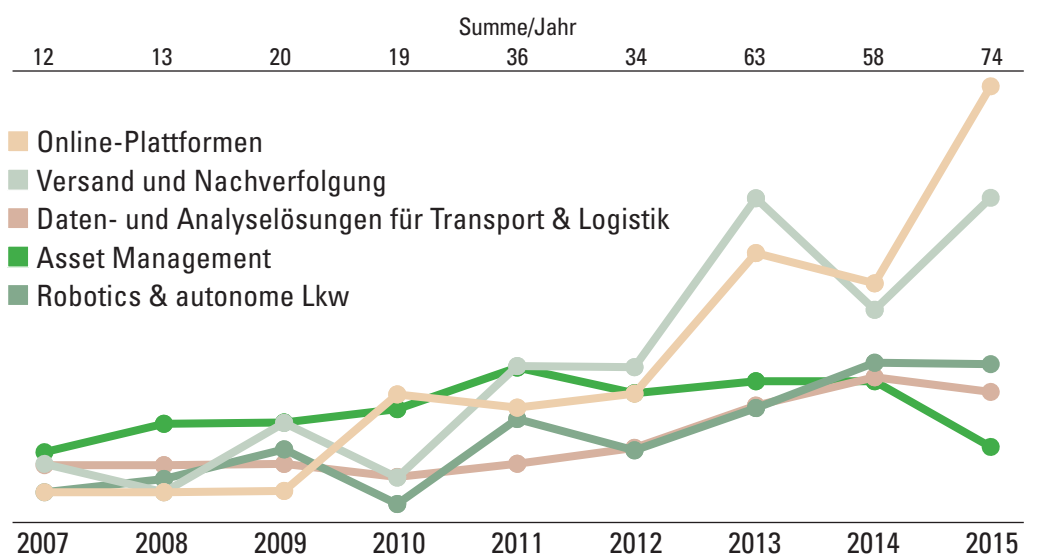
Besonders kleine Speditionen und Fuhrunternehmen hätten gegenüber Online-Speditionen momentan noch den Vorteil

Eine Warnung an die Branche sollten auch die Logistikaktivitäten von Rewe oder Edeka sein: „Mittlerweile machen die Kunden der Logistikdienstleister selbst Logistik“, heißt es. Um den Anschluss nicht zu verlieren, müssten etablierte Logistiker sich nicht nur bewegen und aktiv weiterentwickeln, sondern auch gezielt Kooperationen mit Start-ups suchen.

Natürlich seien Start-ups kein neues Phänomen. Neu sei jedoch die Geschwindigkeit, mit der Geschäftsmodelle auf den Markt kommen und häufig Erfolg haben. Die Start-up-Bewegung habe mittlerweile die Branche erfasst. „Auf einmal ist Logistik sexy“, sagt Wirsing. Immerhin sei die Logistik eine Branche mit weltweiter Präsenz, bei der sich Investitionen lohnen.

Auch Wirsings Arbeitgeber DB Schenker hat unlängst in ein Start-up investiert. Im Juni 2016 unterzeichnete Schenker einen fünfjährigen Millionenvertrag mit der Online-Frachtenbörse Uship. Diese bringt Absender und Transporteure in mehr als 19 Ländern online zusammen. Nach demselben Prinzip entwickelte

GRÜNDUNGEN VON LOGISTIK-START-UPS WELTWEIT



Die Daten sind gefiltert nach der Finanzierungssumme je Alter des Unternehmens (z. B. > 2,5 Millionen US-Dollar für Gründungen vor 2015).
Quelle: Oliver Wyman

Auf Augenhöhe ¹²

Initiative Fair Truck mit Start zufrieden – jeder Lkw-Fahrer kann teilnehmen und bewerten



FAIR TRUCK

Fahrer bewerten, Unternehmen handeln

- Ziel: Wertschätzung für Fahrer erhöhen und den Beruf attraktiver machen
- Wer Fair-Truck-Partner wird, verpflichtet sich zu Qualitätsstandards im Umgang mit Fahrern (Zehn-Punkte-Katalog)
- Alle Lkw-Fahrer können teilnehmen, selbst wenn der eigene Betrieb kein Partner ist
- Fahrer registrieren sich auf www.fair-truck.de und bewerten Partner-Standorte anonym und nach festen Kategorien

Vier Monate nach dem Start von Fair Truck nimmt das Projekt langsam an Fahrt auf. Knapp 20 Unternehmen sind an Bord, etwa 200 Lkw-Fahrer haben sich registriert und einen oder mehrere Fair-Truck-Standorte bewertet. Initiator Werner Gliem, Geschäftsführer der Logistikinitiative Hamburg, zieht eine durchaus positive Bilanz: „Der Anfang ist immer schwer, aber wir erwarten jetzt einen Schub“ – mehrere große Partner sitzen in den Startlöchern, wie die Geschäftsstelle Hamburg von Schenker Deutschland.

Neu dabei ist auch die Buhr-Logistik aus Celle. Für Walter-Christoph Buhr, Geschäftsführer

des Familienbetriebs, bietet Fair Truck ein Tool, das den Fahrer auf Augenhöhe bringt: „Wir wollten eine Plattform für Fahrer schaffen, um Meinungen und Verbesserungsvorschläge einzuholen.“ Da die Fahrer anonym bewerten, ist die Hemmschwelle geringer als im direkten Gespräch.

Zwar gebe es keine eklatanten Mängel, aber schwierige Situationen an neuralgischen Punkten. „Mit Fair Truck wollen wir für mehr Verständnis und Kontakt zwischen Dispo und Fahrer sorgen, bis hin zum Verlader“, erklärt der Papierlogistiker. Zwölf eigene und fremde Fahrer haben Buhr in Celle bisher „durchweg gut“ bewertet. Auch bei Kunden und Verladern wirbt er

für die Plattform – mit Erfolg. Ein Beispiel dafür ist der Spezialpapier-Hersteller Drewsen aus Lachendorf bei Celle. „Unser Kunde hat erkannt, dass der Fahrer ein wichtiges Glied in der Transportkette ist“, heißt es von Buhr. Auf Anregungen etwa zu den Hygienräumen habe der Kunde bereits reagiert.

Auch Partner in der Pflicht

Obwohl sie keinen eigenen Fuhrpark hat, will die Hamburger Drogeriemarktkette Budnikowsky als Arbeitgeber Zeichen setzen. Das Fair-Truck-Gründungsmitglied hat seine Speditionen ver-

pflichtet, der Initiative beizutreten. Laut Logistikleiter Marcel Andrichiewicz haben fünf Fahrer bisher den Hamburger Standort mit 50 Mitarbeitern etwa als „freundlich mit geringen Wartezeiten“ bewertet. Den Logistikleiter freut, dass die Werbeflyer für das Projekt nun auch Übersetzungen in fünf Sprachen enthalten. Sie sprechen die Fahrer direkt an und werben fürs Mitmachen. Plakate und Banner an drei zentralen Punkten weisen auf die Mitgliedschaft hin. 2017 soll WLAN den Zugriff beschleunigen.

„Von den Fahrern kam für einige Standorte viel Lob zu Arbeitsklima, Wertschätzung und Termintreue“, fasst Projektmanagerin Anna Schönal die Vier-Monats-Bilanz

aller Antworten zusammen. „Uns freut sehr, dass es keine Polemik oder Beleidigungen, sondern nur hilfreiche Rückmeldungen gab“, ergänzt Schönal, etwa den Wunsch nach einem Prämiensystem oder Gesundheitsmaßnahmen.

Angebote zur Fahrgesundheit sollen aufgenommen werden. Fahrer-App und Internet-Plattform erlauben ab Version 2.0 einen erweiterten Zugriff für die Partner und bessere Auswertungsmöglichkeiten. Auch das Marketing will das Team um Werner Gliem verstärken. „Jeder Fahrer kann bewerten, unabhängig davon, ob die eigene Firma Partner ist“, betont Schönal

Text: Claudia Wild | Foto: Fair Truck

LöwenPower zur Miete.

Flexible Mietkonzepte,
unschlagbarer Komplettservice.

Wählen Sie Ihre individuelle FleetSolution aus unseren Rental Produkt-, Service- und Versicherungslinien. Kombinieren Sie neueste Fahrzeugtechnik mit flexiblen Miet- und Ausstattungsoptionen und einem unschlagbaren Komplettservice! Unsere MAN Verkäufer und Rental-Berater sind deutschlandweit in allen MAN Truck & Bus Stützpunkten für Sie vor Ort.

MAN Financial Services – Rental
EURO-Leasing GmbH · www.manrental.eu · Hotline 01806 254673**
Hansestraße 1 · 27419 Sittensen · info@manrental.eu

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

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

Ganz auf Grün eingestellt ¹³

Umweltbewusste Transportlösungen: Die Spedition Schober rückt den CO₂-Emissionen zu Leibe



Grün ist modern. Das gilt erst recht in Baden-Württemberg, dem Bundesland mit dem ersten grünen Ministerpräsidenten. Bei Schober aus Weinstadt (Rems-Murr-Kreis),

östlich von Stuttgart, stehen die Zeichen aber schon viel länger auf Grün: Der Slogan „umweltbewusste Transportlösungen“ prangt seit mehr als 20 Jahren in weißer Schrift auf den grünen Planen.

„Das Umweltbewusstsein wird bei uns auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen“, sagt Geschäftsführer Steffen-Kai Schober (53) im Gespräch mit trans aktuell. Sein Sohn Pascal Schober (26), der die vierte Generation der Familie verkörpert, betont: „Das ist bei uns kein Marketing-Ballon.“

Deutlich wird das an der Vielzahl an Maßnahmen, die Schober im Laufe der vergangenen Jahre in Richtung Nachhaltigkeit angestoßen hat. Lag das Augenmerk bisher stark auf dem Fahrzeug, etwa auf der Auslastung oder der Aerodynamik, haben Steffen-Kai und Pascal Schober nun mehr die Prozesse und die Disposition im Blick. Im Einsatz sind rund 110 eigene Lkw, die deutschlandweit und auch im europäischen Ausland unterwegs sind. Damit sie effizient laufen, hat die Spedition feste Linien identifiziert und sie zu Rennstrecken mit hohem Aufkommen ausgebaut.

„Ein Beispiel dafür sind unsere Fünfer-Ketten“, berichtet Pascal Schober. Die betreffenden fünf Fahrzeuge verkehren auf immer demselben Korridor, an den auch unterschiedliche Schober-Standorte angebunden sind. Dort besteht die Möglichkeit, Fahrer zu tauschen, um damit ideal mit der Ressource Lenk- und Arbeitszeit zu haushalten. „Durch eine intelligente Planung kommen wir in etwas mehr als einer Schicht vom Bodensee bis nach Schleswig-Holstein“, erklärt Pascal Schober. Doch nicht nur ein ausgeklügelter Fahrer- und Fahrzeugeinsatz entscheidet über den Erfolg einer Tour. Hohen Anteil daran

hat auch die Fahrweise, weshalb Fahrertrainings für Schober ein Dauerthema sind. Der Anspruch ist es, den Verbrauch jährlich zu reduzieren. „Von 2015 auf 2016 ist uns eine Einsparung von zwei bis drei Litern gelungen“, bilanziert Steffen-Kai Schober. Einen Durchschnittswert für die Flotte nennt er nicht, weil das aufgrund der unterschiedlichen Einsatzbedingungen weder seriös noch fair gegenüber den Fahrern sei. „Sie können ja nichts für das Ladungsgewicht oder die jeweilige Topografie.“

Telematik von Trendfire

Umso mehr schätzen sein Sohn und er die Telematiklösung von Trendfire, die bei der Analyse des Fahrstils ebensolche Parameter berücksichtigt. Über eine Smartphone-App sind die Mitarbeiter über ihre Performance im Bilde und erkennen, wo sie im Wettbewerb mit den Kollegen stehen. Die Daten der anderen erscheinen dabei anonymisiert. „Seit wir eine gute Bewertung des Fahrstils mit einer Prämie verbunden haben, entwickelt sich bei den Fahrern ein noch größerer Ehrgeiz und wir sehen erhebliche Fortschritte“, erklärt der Geschäftsführer.

Der beste Fahrer kann sein Potenzial aber nicht beweisen, wenn er nicht das entsprechende Equipment hat. Daher hat die Spedition auch die Fahrzeuge unter die Lupe genommen: Bei den gezogenen Einheiten, die fast alle von Daimler stammen, begann die Spedi-

tion 2009 damit, sie mit etlichen Anpassungen zu „Eco-Linern“ zu machen. Acht Prozent Kraftstoffeinsparung lautete das ehrgeizige Ziel, dem sich Schober durch Drehen an vielen Stellschrauben näherte. Die Eingriffe reichten vom Einsatz von Energy-Reifen über ein Abregeln der Geschwindigkeit bei 85 km/h, dem Einbau eines optimierten Getriebes bis hin zu einer verbesserten Aerodynamik. In dem Zuge verschwanden auch die Sonnenblenden von den Kabinen.

Besonders stolz aber ist der Geschäftsführer auf die Erfolge bei der Auslastung der Auflieger: So war Schober einer der Pioniere bei der Doppelstockbeladung. Bereits vor 25 Jahren entwickelte die Firma mit dem Nudelhersteller Birkel einen auf maximales Volumen ausgerichteten Trailer. Der Clou waren Schienen in der Wand, an denen sich Ladebalken befestigen ließen. Je zwei Balken hintereinander schufen einen Ladeboden und damit einen neuen Palettenplatz. Ein spezieller Stapler von Lafis ermöglichte es den Mitarbeitern, gleichzeitig den Trailer sowie den Zwischenboden zu beladen. Heute sind Doppelstockbeladungen in der Lebensmittellogistik gang und gäbe.

Schober war durch das Projekt mit Birkel auf den Geschmack gekommen: Zehn Jahre später stellten die Weinstädter gemeinsam mit der Spedition Emons aus den Niederlanden das Konzept 2Win vor. Es ermöglicht auf zwei Ebenen wahlweise die Beladung von Paletten oder von Rollcontainern, was den Anforderungen des Lebensmittelhandels Rechnung trug.

Mit Innovationen im Fuhrpark will Schober auch weiterhin von sich reden machen. Zwar macht die Kontraktlogistik inzwischen rund die Hälfte des Jahresumsatzes von 45 Millionen Euro aus. „Wir haben aber entschieden, dass wir am eigenen Fuhrpark festhalten“, betont Steffen-Kai Schober. Letztlich könne man nur mit der eigenen Flotte die Werte garantieren, für die Schober nach Ansicht des Firmenchefs seit 80 Jahren steht. Das sind Qualität, Kontinuität und Zuverlässigkeit. Außerdem sind die Schober-Verantwortlichen überzeugt, dass nur der eigene Fuhrpark „umweltgerechte Transportlösungen“ bieten kann. Auch an dieses Versprechen fühlt sich Schober gebunden – erst recht, seit Grün so modern ist.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Schober

Der Notruf 112 gilt in der ganzen EU. Keine Zeit verlieren.



Wer innerhalb der EU einen Notruf absetzen will, braucht sich nur eine Nummer zu merken – die 112. Sie gilt inzwischen in allen EU-Mitgliedstaaten und in vielen weiteren europäischen Ländern. Das allerdings wissen die wenigsten EU-Bürger. Der 11. Februar ist deshalb zum „Europäischen Tag des Notrufs 112“ ausgerufen worden. Die international führende Sachverständigenorganisation DEKRA unterstützt das Anliegen, die einheitliche Notrufnummer bekannt zu machen.

Im Notfall gibt es keine Zeit zu verlieren: Je schneller die Rettungskräfte beispielsweise nach einem Verkehrsunfall informiert werden, umso mehr Menschenleben können gerettet werden. Gerade angesichts des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs in Europa ist es deshalb ein wichtiges Anliegen, das Bewusstsein für die EU-weit einheitliche Notrufnummer zu schärfen. Denn im Ernstfall wird sonst wertvolle Zeit mit der Suche nach der richtigen Telefonnummer verthan.

Auch der nächste Schritt zur schnelleren Alarmierung der Rettungskräfte in Europa wird von DEKRA unterstützt – das System

„eCall“. Nach der EU-Verordnung muss das automatische Notrufsystem, das die einheitliche Notrufnummer 112 nutzt, ab April 2018 in allen neuen Modellen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen installiert sein. Bei einem Unfall wird automatisch die Rettungsleitstelle kontaktiert und das Fahrzeug geortet. Auch falls der Fahrer nicht mehr in der Lage ist, mit der Leitstelle zu kommunizieren, kann aufgrund der automatisch gemeldeten Daten schnell ein Rettungseinsatz gestartet werden.

DEKRA hat sich als Zertifizierungsorganisation an mehreren Pilotprojekten zum eCall beteiligt und unterstützt auch die „European eCall Implementation Platform“, die sich um die technische Umsetzung der Pläne kümmert.

Die Einführung von eCall ist ein wichtiger Baustein dafür, die ambitionierten Ziele der EU mit Blick auf die Verkehrssicherheit zu erreichen – nämlich die weitere Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010.

Ihre örtliche DEKRA Niederlassung finden Sie unter:
www.dekra.de/standorte



Jedes Jahr den Verbrauch reduzieren: Geschäftsführer Steffen-Kai Schober (rechts) mit seinem Sohn Pascal Schober im Gespräch mit trans aktuell.

Tradition trifft E-Commerce ¹⁴

Zusammenarbeit mit Start-ups forciert – Spedition Schober passt dazu ihre Prozesse und IT-Plattformen an

Die Spedition Schober aus Weinstadt setzt zum Sprung in eine digitale Zukunft an. Das auf Lebensmittellogistik spezialisierte Unternehmen entwickelt sich in Richtung Fulfillment – also zum Komplettanbieter. Unter anderem will es seine Aktivitäten im Bereich E-Commerce deutlich ausbauen und kooperiert dazu mit einigen Start-ups, deren Spezialität die Belieferung von Privatkunden mit Speisen und Getränken aller Art ist. Mit vier Anbietern bestehen hier bereits erste Ansatzpunkte.

Vom Kaugummi bis zur Tütensuppe reicht das Lieferspektrum. Zwar hat das Unternehmen nicht vor, die Sendungen bis an die Haustür zu liefern, sondern überlässt die letzte Meile den Paketdiensten. Dennoch bedeuten die neuen Aktivitäten in vielerlei Hinsicht eine Umstellung. „Wir müssen unsere Plattformen und Prozesse an die digitale Welt anpassen“, erläutert Pascal Schober, der die Unternehmensentwicklung leitet.

Waren die Mitarbeiter bisher daran gewöhnt, große Mengen für die Handels- oder Zentralläger zu kommissionieren – die dann als Teil- oder Komplettladungen verschickt wurden –, wird das Ganze nun kleinteiliger und anspruchsvoller. Statt nur an ein Handelslager kann die Ware zum Beispiel an 20 Zentralläger und 700 Filialen gehen – oder in Form von Paketen an eine Vielzahl von Haushalten.

Deutlich mehr Picks

„Wir haben es im Lager mit deutlich mehr Picks zu tun“, sagt Pascal Schober. Um die zu bewältigen, setzt das Unternehmen auf Unterstützung durch Automatisierung und erprobt neue Techniken wie Datenbrillen, die die Lageristen an die richtigen Regale oder Reihen lotsen.

Obgleich die Komplexität steigt, sieht der 26-Jährige vor allem die Chancen des E-Commerce. „Wir können uns dadurch neue Zielgruppen erschließen und weiteres Wachstum generieren“, sagt er. Vorteile gebe es dabei für beide Seiten. Denn auch die Portal-Betreiber profitierten von der



Logistik auch für Privatkunden: Vom Kaugummi bis zur Tütensuppe reicht das Lieferspektrum.

Zusammenarbeit mit der Spedition. „Logistik ist in ihrem Geschäft doch einer der entscheidenden Hebel für den Erfolg“, sagt Schober.

Die Spedition wiederum bekommt durch die Zusammenarbeit mit den Existenzgründern Einblick in neue Unternehmenskulturen. Diesen besonderen Geist will sie auch bei sich fördern. „Wir gehen zum Beispiel weg von den klassischen Projektgruppen“, berichtet Schober. Stattdessen bilden man agile Teams, die dann interdisziplinär und fokussiert Themen in Angriff nehmen. „So treffen unsere klassischen Werte auf eine ganz neue Dynamik.“

Die Öffnung für neue Ideen und Geschäfte ist explizit erwünscht. Das Unternehmen will mit der Zeit gehen und den Entwicklungen nicht hinterherhinken. Eine entsprechende Richtung gibt der Spedition auch das vor Kurzem verabschiedete Programm Goal 2020 vor, das ihr den Weg in die digitale Neuzeit aufzeigt.

Text: Matthias Rathmann |
Foto: Schober

DAS UNTERNEHMEN

- Schwerpunkt Lebensmittellogistik. Temperaturbereiche: 2 Grad, 4 bis 7 Grad, 16 bis 18 Grad. Die Säulen Kontraktlogistik und Transport sind, was den Umsatz angeht, in etwa gleich stark.
- An den sechs Standorten Herten, Knetzgau, Korschenbroich, Neu Wulmstorf, Ochsenfurt und Weinstadt (Zentrale) sind etwa 570 eigene Mitarbeiter und rund 30 Zeitarbeiter beschäftigt.
- Rund 110 eigene Lkw, Schwerpunkt Teil- und Komplettladungen in Deutschland und Europa.
- Firmengründung 1936 durch Karl Schober, heute führt Steffen-Kai Schober das Unternehmen in dritter Generation. Er übernahm es vor 30 Jahren mit damals 40 Mitarbeitern und 20 Lkw von seinem Vater Manfred Schober. Die vierte Generation ist mit Nathalie (31), Lisanne (21) und Pascal Schober (26) bereits an Bord.



Selbstverständlich selbstfahrend.



DIE ZUKUNFT AN BORD. MIT DER SYSTEMKOMPETENZ VON KNORR-BREMSE.

Intelligent vernetzte Mobilität ist bei uns schon heute Realität. Wir verbinden alle relevanten Steuerungssysteme, lassen sie mit der Umgebung kommunizieren und sorgen so für reibungslose Abläufe auf dem Speditionshof und im Straßenverkehr.

Sehen Sie Innovation
in Aktion!



Spedition Bode als Pionier 15

Unternehmen aus Reinfeld wird Oberleitungs-Lkw auf der A1 einsetzen – Streckenaufbau beginnt

Startschuss für das Projekt E-Highway in Schleswig-Holstein: Staatssekretär Flasbarth (rechts) übergibt den Förderbescheid an Ministerpräsident Albig.



Der Oberleitungs-Lkw ist keine Zukunftsmusik mehr. In wenigen Monaten schon wird er in Schleswig-Holstein und Hessen Realität sein und auf der A1 und A5 zum Straßenbild gehören. Durch eine entsprechende Förderung hat das Bundesumweltministerium den Startschuss für Feldversuche in diesen beiden Bundesländern gegeben.

Um den Aufbau der nötigen Infrastruktur – dazu gehören zum Beispiel Masten, Kabel und Unterwerke – anzuschieben, macht das Ministerium im Rahmen des Programms „Erneuerbar mobil“ 28,6 Millionen Euro locker. 14 Millionen davon sind für Schleswig-Holstein bestimmt. Einen entsprechenden Förderbescheid übergab Staatssekretär Jochen Flasbarth kürzlich dem dortigen Ministerpräsidenten Torsten Albig (SPD). Dieser bezeichnete das Förderprojekt als einen wichtigen Schritt in Richtung nachhaltige Mobilität. Schleswig-Holstein als „Energie-wendeland“, das bereits mehr als 100 Prozent seines Energiebedarfs durch Ökostrom decken könne, sei für einen Feldversuch mit Oberleitungs-Lkw prädestiniert.

Vorgesehen ist, die A1 auf sechs Kilometern in jede Richtung zwischen Reinfeld und Lübeck zum E-Highway auszubauen. „Wir haben die Gelegenheit, Pionierarbeit zu leisten“, betonte der Landesvater. Pioniergeist zeigt auch die in Reinfeld ansässige Spedition Bode. Als Praxispartner beteiligt sie sich mit Trolley-Fahrzeugen an dem Projekt. Nicht ohne Grund fand die Übergabe



des Förderbescheids daher auf dem Gelände der Spedition statt.

Ausschlaggebend sei für ihn eine Fahrt mit einem Oberleitungs-Lkw auf dem Versuchsgelände von Siemens in Groß Döln gewesen, sagte Geschäftsführer Kai Bode vor geladenen Gästen. Sein Eindruck: „Die Technik ist sicher und funktionierte.“ Auch machte der Firmenchef klar, dass die E-Fahrzeuge, die ihre Energie während der Fahrt über Stromabnehmer beziehen, keine Konkurrenz für die Schiene seien. „Es ist vielmehr ein Miteinander“, betonte Bode. Die Lkw auf der Teststrecke befördern den kombinierten Verkehr sogar, weil sie im Vor- und Nachlauf zur Schiene und Fähre eingesetzt werden.

Auch Staatssekretär Flasbarth hob hervor, dass der Oberleitungs-Lkw der Schiene nicht schaden werde. „Ich bin da in meiner Vita,

auch als Mitbegründer der Allianz pro Schiene, ziemlich unverdächtig“, sagte er. „Natürlich müssen wir den Verkehrsträger Schiene stark machen.“ Aber selbst unter günstigsten Annahmen werde die Schiene 2030 nicht mehr als 23 und 2050 nicht mehr als 30 Prozent der Tonnage schultern können.

CO₂-neutral fahren

„Also müssen wir den auf der Straße verbleibenden Teil treibhausgasneutral bekommen.“ Der Oberleitungs-Lkw sei eine Technologie, mit der das Gelingen werde. Freimütig räumte Flasbarth ein: „Ich war gegen dieses Projekt.“ Auch hätte er nicht gedacht, dass er mal stolz vor einem Lkw stehen würde. „Doch inzwischen bin ich

konvertiert, das habe ich auch guten Leuten im Ministerium zu verdanken.“ Die Energieeffizienz eines Oberleitungs-Lkw sei dreibis viermal so hoch wie die eines Fahrzeugs, das mit synthetischen Kraftstoffen angetrieben werde. Und wie Spediteur Bode habe auch ihm eine Testfahrt in Groß Döln „den letzten Kick“ gegeben.

Beginnen soll der Aufbau der Infrastruktur ab sofort, der dreijährige Feldversuch soll dann Mitte nächsten Jahres starten. Partner des schleswig-holsteinischen Wirtschaftsministeriums bei dem Pilotprojekt ist das Forschungs- und Entwicklungszentrum der Fachhochschule Kiel. Laut dessen Geschäftsführer Björn Lehmann-Matthaei verkehren auf der Strecke zwischen Reinfeld und Lübeck täglich 63.000 Autos und 9.000 Lkw. Da werden ein paar innovative Lkw

nicht weiter auffallen – sollte man meinen. Wären sie nicht durch ihre markanten Stromabnehmer auf Anhieb zu erkennen. Und wäre da nicht die besondere Infrastruktur, auf die sie zugreifen: Alle 65 Meter werden Masten stehen, welche die auf fünf Meter Höhe verlegten Kabel tragen. Staatssekretär Flas-

barth jedenfalls freut sich bereits darauf, dem O-Lkw der Spedition Bode zu begegnen. Seit 20 Jahren mache er auf Fehmarn Urlaub – so auch dieses Jahr. „Dann werde ich schauen, ob es auf der A1 schon entsprechende Aktivitäten gibt.“

Text und Fotos: Matthias Rathmann

DIE TESTSTRECKEN

Feldversuche mit Oberleitungs-Lkw sollen in Schleswig-Holstein und Hessen stattfinden. Die Fördermittel kommen aus dem Programm „Erneuerbar mobil“ des Bundesumweltministeriums (BMUB). Hier die Fakten:

| Bundesland | Schleswig-Holstein | Hessen |
|-------------|---|--|
| Strecke | A1 zwischen Anschlussstelle Reinfeld und Kreuz Lübeck | A5 zwischen Darmstadt-Nord und Zeppelinheim am Frankfurter Flughafen |
| Oberleitung | 6 km in beide Richtungen | 6 km in beide Richtungen |
| Phase 1 | Planung und Bau der Infrastruktur | |
| | Laufzeit 1.1.2017 bis 31.12.2018 | |
| Phase 2 | Fördersumme 14 Mio. Euro | Fördersumme 14,6 Mio. Euro |
| | Durchführung des Feldversuchs | |
| | Laufzeit vsl. Mitte 2018 bis 2021 | |
| | Fördersumme ca. 3–4 Mio. Euro | Fördersumme ca. 3–4 Mio. Euro |
| | Speditionspartner: Bode, ggf. weitere | Speditionspartner: bisher 3, ggf. weitere |

Quelle: BMUB

Kein Konkurrent zur Schiene 16

Spediteur Kai Bode nutzt den Oberleitungs-Lkw im kombinierten Verkehr

trans aktuell: Herr Bode, Sie beteiligen sich am Feldversuch mit Oberleitungs-Lkw. Das Umweltministerium hat Ihnen für Präsentationszwecke ein solches Fahrzeug auf den Hof gestellt. Waren Sie überrascht beim Anblick des ungewöhnlichen Lkw?

Bode: Nein, ich war bereits in Groß Döln bei Siemens auf der Versuchsstrecke. Daher kannte ich den Lkw mit dem markanten Stromabnehmer bereits.

Wird es im Rahmen des Feldversuchs bei diesem einen Lkw bleiben?

Das vorgestellte Fahrzeug gehört nicht uns, sondern Siemens. Ich gehe nicht davon aus, dass wir es für den Versuch überlassen bekommen. Daher werden wir investieren. Ich glaube nicht, dass eine Einheit ausreichen wird, sondern dass wir eher zwei oder drei Lkw

in unsere Flotte aufnehmen. Dazu werden wir Gespräche mit den Fahrzeugherstellern führen. Sie müssten ja ein großes Interesse daran haben, an dem Versuch mitzuwirken. Ende 2018 soll die Strecke stehen, sodass es losgehen kann.

Ihr Unternehmen ist bisher die einzige Spedition in Schleswig-Holstein, die an dem Versuch mitwirken wird. Warum wollen Sie mitmachen?

Die Siemens-Leute waren vor etwa zwei Jahren auf uns zugekommen. Sie suchten ein Unternehmen, das Shuttle-Verkehre auf der kurzen Strecke an die Ostsee anbietet. Bei uns sind sie fündig geworden: Für unseren Kunden Lidl transportieren wir Waren von Reinfeld nach Lübeck. Dort wechseln die Einheiten vom



Seeland- und Skandinavienkai auf das Schiff nach Finnland und vom Containerterminal Lehmann auf den Zug nach Stockholm. In Reinfeld konsolidieren wir die Ware, die uns aus ganz Deutschland angelie-

fert wird, teilweise auch aus dem europäischen Ausland.

Kanzlerin Merkel war neulich in Schweden und hat sich über den Oberleitungs-Lkw infor-

miert. Welche Bedeutung hat ihr Besuch?

Von ihrem Besuch geht in jedem Fall ein Signal aus, was ich positiv finde. Es wurde auch eine Absichtserklärung unterschrieben, dass die Technologie mit beiden Ländern abgestimmt werden soll. Das bietet uns gute Perspektiven: Wenn wir den Vorlauf elektrisch darstellen, der Hauptlauf mit der Schiene elektrisch erfolgt und der Nachlauf in Schweden ebenfalls elektrisch geschieht, haben wir mit Blick auf den Umwelt- und Klimaschutz eine Menge erreicht.

Sie sind ein Befürworter des kombinierten Verkehrs. Inwiefern ist der Oberleitungs-Lkw

eine Ergänzung – oder vielleicht sogar ein Widerspruch?

Ich bin auf alle Fälle ein Befürworter des kombinierten Verkehrs – nicht zuletzt aus Umweltgründen und aufgrund des Fahrer-mangels. Wir sind viel auf der Schiene aktiv und betreiben bereits einen eigenen Ganzzug. Im vergangenen Jahr haben wir 28.000 Einheiten auf der Schiene bewegt und dadurch 39.500 Tonnen CO₂ eingespart. Jeder Verkehrsträger hat seine Berechtigung. Ich sehe den Oberleitungs-Lkw nicht als Konkurrenz, sondern als Verbindungsstück zur Schiene. Wir werden ihn ja auch im kombinierten Verkehr einsetzen.

Text und Foto: Matthias Rathmann



KEP-Fahrzeuge mieten, statt leasen oder kaufen mit KEPrent!

Maximal einfach
www.maske.de

MASKE
Auto-Langzeitmiete

Master unter Strom¹⁷

Renault bietet Transporter mit Elektroantrieb an – bewährt hat sich dieser schon im Kangoo Z.E.



Während andere Hersteller vorerst nur darüber reden oder Nachrüstlösungen das Feld überlassen, prescht Renault vor und will auch im Nutzfahrzeugbereich seinen Spitzenplatz im Elektrosegment behaupten. Mit dem Master Z.E. haben die Franzosen branchenweit als Erste in der großen Klasse einen Strome ab Werk im Portfolio, der nur einen geringen Aufpreis auf die Verbrenner-Variante kosten soll. Laut Hersteller wird der Elektro-Master ab Ende 2017 verfügbar sein.

Basis für den neuen Renault, den der Hersteller auf der European Motor Show in Brüssel enthüllt hat, ist der konventionell betriebene Master in der Klasse 2,8 bis 4,5 Tonnen Gesamtgewicht. Wie auch die neueste Generation des Kangoo Z.E. tritt der Master mit der verbesserten Z.E.33-Batterie an, die im Vergleich zur Vorgängerin über 50 Prozent mehr Kapazität verfügt (33 kWh). Ähnlich wie beim Kangoo verbaut Renault den Stromspeicher in Unterflurbauweise unter dem Frachtraumboden. So bleibe der Laderaum uneingeschränkt nutzbar.

Die Batterie versorgt den Elektromotor R75 mit 76 PS, der vom Antrieb des Pkw-Stromers ZOE abgeleitet ist. Damit kommt der Master laut Renault bis zu 200 Kilometer weit. Genug also für die angestrebte Zielgruppe – Gemeindeverwaltungen und Lieferanten auf der letzten Meile.

Tatsächlich, so Renault, betragen 87 Prozent der täglich in Europa im Auto zurückgelegten Strecken weniger als 60 Kilometer. An der Wallbox ist der Akku bei 230 Volt Wechselspannung in sechs Stunden wieder voll geladen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt je nach Bedarf des Kunden zwischen 80 und 115 Kilometer pro Stunde.

Zu haben ist der Master Z.E. als Kastenwagen in drei Längen und zwei Höhen: LH1: 5,95 Meter Länge, 1,7 Meter Laderaumhöhe, L2H2: 5,55 Meter Länge, 1,89 Meter Laderaumhöhe, und L3H2: 6,2 Meter Länge, 1,89 Meter Laderaumhöhe. Dazu kommt eine vierte Variante als Plattformfahrgestell. Die Zuladung variiert demnach beim Kastenwagen zwischen 1.000 und 1.300 Kilogramm mit 8,0 bis 13 Kubikmeter Laderaum. Das Plattformgestell mit Kofferaufbau bietet laut Renault 22 Kubikmeter Raum und 1.400 Kilogramm Nutzlast.

Neue Technik für Kangoo

Neben dem nagelneuen Master Z.E. hat Renault auch seinen Kangoo überarbeitet. Wie bereits angeschnitten, wächst die Kapazität der Batterie zum Marktstart Mitte 2017 von 22 auf 33 kWh, die maximale Reichweite also auf 270 Kilometer – Klassenprimus. Dabei nimmt der neue Akku laut Renault nicht mehr Platz ein als die vorige Generation. Den Anstieg in der Kapazität erreiche man vor allem durch neue Reaktionssubstanzen, durch die sich die Energiedichte der Zellen erhöhe. Neu ist im kompakten Stromer ebenso der Motor R60 mit einer Leistung von 60 PS.

Wie auch der Master lässt sich der Kangoo Z.E. dank des neuen Ladesystems innerhalb von sechs Stunden an der Wallbox aufladen. Binnen nur einer Stunde fließt, bei den passenden Temperaturbedingungen, schon Strom für 35 Kilometer in die Akkus, quasi in der Mittagspause. So bleibe der Wagen laut Renault den ganzen Tag über einsatzbereit und absolviert so zwei Lieferzyklen.

Ebenfalls zur Steigerung der Reichweite trägt eine veränderte

Klimaanlage bei: Zum Heizen nutzt das Auto damit nicht mehr Strom aus der Batterie, sondern gewinnt die Energie per Wärmepumpe aus der Umgebungsluft. Ein weiteres Feature: Während der Transporter an der Steckdose hängt, sorgt die Anlage bereits für angenehmes Klima im Innenraum, sodass auch dazu kein Batteriestrom verpulvert werden muss. Wenn es aber hart auf hart kommt, bietet Renault für Märkte mit besonders kaltem Klima eine Diesel-betriebene Zusatzheizung an.

Renault fertigt den Kangoo Z.E. neben seinem konventionell getriebenen Bruder und dem Mercedes-Benz Citan im französischen Maubeuge. 2016 verbuchte Renault 3.900 Neuzulassungen im deutschen Elektrosegment und ist damit Marktführer. Mit der neuen Generation des Kangoo Z.E. und dem neuen Master Z.E. dürfte den Franzosen auch so schnell keiner diese Position streitig machen.

Text: Markus Bauer |
Fotos: Renault, Bauer



Üppiger Laderaum dank Unterflur-Akku (links), die Ladesteckdose ersetzt den Tankstutzen.

50 Prozent

MEHR KAPAZITÄT ALS
IHRE VORGÄNGERIN
HAT DIE BATTERIE Z.E.33

TECHNISCHE DETAILS

- Der Elektromotor R75 leistet 76 PS und stammt ursprünglich aus dem Pkw-Modell Renault ZOE.
- Die 33 Kilowattstunden große Batterie sitzt im Unterboden. Das senkt den Schwerpunkt. Der Laderaum bleibt so groß wie beim Verbrenner.
- Dank Wallbox (230 Volt) ist der Akku in sechs Stunden wieder aufgeladen.
- Als maximal mögliche Reichweite des Master Z.E. gibt Renault 200 Kilometer an.
- Je nach Kundenwunsch ist der Transporter mit zwei Höchstgeschwindigkeiten zu haben: 80 oder 115 km/h.

Connecting Global Competence

Messe München

Es erwarten Sie auf der weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management:

- Über 2.000 Aussteller aus über 60 Ländern
- Ein umfangreiches und hochwertiges Konferenzprogramm mit mehr als 200 Experten

Werden Sie Teil dieser starken Community und buchen Sie jetzt Ihr Ticket:

» www.transportlogistic.de/besucher



9.–12. Mai 2017
Messe München

transport
logistic
the leading exhibition



„Schon zwei Jahre Rückenwind“

Zweistelliges Wachstum und Dreischichtbetrieb: Schmitz Cargobull-Finanzvorstand Andreas Busacker im Gespräch



55
Prozent

EIGENKAPITAL IM
GESCHÄFTSJAHR
2015/2016

trans aktuell: Herr Busacker, als Finanzverantwortlicher waren Sie bereits in der Kosmetik- und Verpackungsindustrie tätig. Seit zwei Jahren sind Sie nun als Finanzvorstand bei Schmitz Cargobull in der Trailerbranche. Welche der drei Branchen ist die interessanteste?

Busacker: Zu einem gelernten Wirtschaftsingenieur passt die Kosmetikbranche im ersten Moment nicht wirklich. Im Bereich der flexiblen Kunststoffverpackung war ich, was Prozesse und Produkte angeht, schon noch mehr an der Technik und den Produktionsabläufen interessiert. Am faszinierendsten ist jetzt für mich aber aufgrund meiner Technikbegeisterung die Trailerbranche. Unabhängig vom Produkt ist es eine tolle Sache, bei einem Familienunternehmen beschäftigt zu sein. Das merkt man zum Beispiel, wenn es um strategische Entscheidungen oder eine langfristige Planung geht.

Warum haben Sie den Job angenommen? Man könnte meinen, dass ein Finanzmann bei einem Unternehmen mit 55 Prozent Eigenkapital unterfordert wäre.

Der Fokus meiner Arbeit ist dadurch ein anderer. Bei meinen vorherigen Stationen standen Kapitalbeschaffung und Wachstum

weit im Vordergrund. Bei Schmitz Cargobull geht es weniger um die Kapitalbeschaffung als vielmehr um das Standardisieren und Optimieren von Prozessen. Weiter im Fokus steht die globale Ausrichtung und damit auch das Wachstum. Bisher ist Schmitz Cargobull noch stark europäisch geprägt. Das sind Herausforderungen. Doch es macht Spaß, sich ihnen anzunehmen – erst recht in dem neu zusammengesetzten Vorstandsteam.

Wie gut harmoniert das neue Team bisher?

Wir ergänzen uns extrem gut. Jeder bringt aus den vorherigen

Firmen einen unterschiedlichen Erfahrungsschatz ein. Boris Billich (Vertrieb) kommt von Daimler, Andreas Klein (Operations) von ZF und Roland Klement (Forschung/Entwicklung) von Knorr-Bremse. Andreas Schmitz ist als Vorstandsvorsitzender unser Anker, der die Branche seit Langem kennt und weiß, wovon er spricht. Mit ihm haben wir unter dem Namen „One Schmitz Cargobull“ eine neue Strategie und alle Aufgaben und Schnittstellen im Rahmen einer Matrixorganisation neu definiert.

Spaß macht die Arbeit wahrscheinlich auch aufgrund der

günstigen Rahmenbedingungen. Wie lange wird die hohe Nachfrage anhalten?

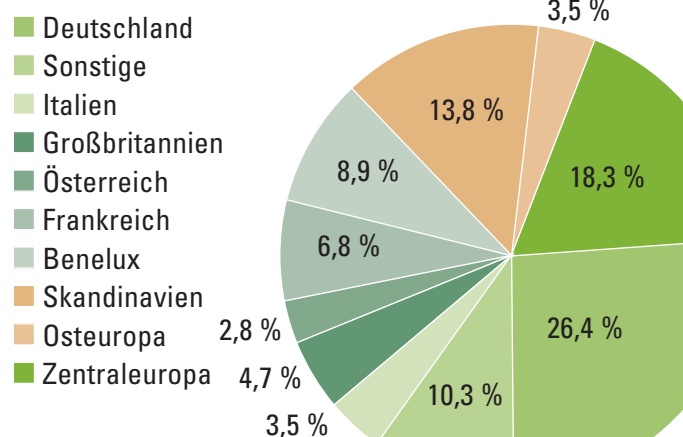
Wir hatten zwei Jahre Rückenwind mit zweistelligem Wachstum. Dieser geht quer durch alle Regionen und Segmente. Das Resultat: Seit April arbeiten wir teilweise im Dreischichtbetrieb. Wir erwarten auch weiter zweistellige Zuwächse, die wir auch mithilfe von Akquisitionen erreichen wollen. Als Vorteil erweist sich unsere europäische Aufstellung. Schwächelt etwa der russische Markt aufgrund des Embargos oder der britische aufgrund des Brexits, können wir das über andere Regionen ausgleichen.

Trotzdem hat man nicht den Eindruck, dass jeder Ökonom Ihre Zuversicht teilt ...

Die Lage ist besser als die Stimmung, wie auch die ifo-Indikatoren zeigen. Außerdem hilft die Erfahrung aus der Krise, sollte sich das Umfeld verschlechtern. Wir betreiben Vorsorge, was die Liquidität angeht und stärken unsere nötige Flexibilität bei den Kostenstrukturen. Wir werden es im nächsten Geschäftsjahr 2017/2018 mit stark steigenden Rohstoffpreisen zu tun haben, die je nach Produkt zwischen fünf und sieben Prozent liegen werden – sei es bei Kunststoffen, Holz, Aluminium oder Stahl.

UMSATZ NACH LÄNDERN

Länderumsätze in Prozent vom Gesamtumsatz



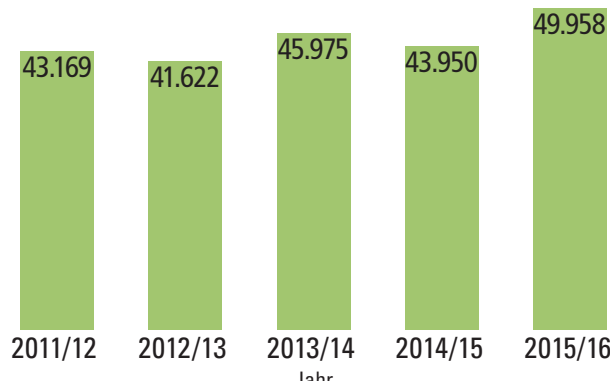
UMSATZENTWICKLUNG

Umsätze (in Mio. Euro) nach Geschäftsjahren



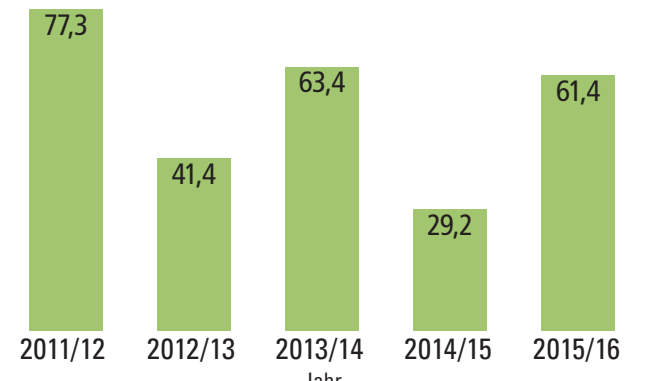
FAHRZEUGPRODUKTION

Absatz in Einheiten



ERGEBNISENTWICKLUNG

Ergebnis vor Steuern und Rendite (in Mio. Euro)



Stahlcoils im Werk Altenberge: Die Rohstoffpreise sind gestiegen, sodass Schmitz Cargobull auch die Trailerpreise erhöht.

ZUR PERSON

- Andreas Busacker ist seit April 2015 Finanzvorstand bei Schmitz Cargobull.
- Von 1991 bis 1996 leitete er beim Kosmetikerhersteller Wella die Ressorts Kapitalmarkt, Riskmanagement und Investor Relations, danach leitete er den Finanzbereich beim Verpackungshersteller Nordenia. Ab 2005 verantwortete Busacker im Nordenia/Mondi-Konzern (der Nordenia 2012 übernahm) die Ressorts Finanzen, Recht, Steuern, Controlling und IT.
- Busacker studierte Wirtschaftsingenieurwesen an der TH Darmstadt und absolvierte mehrere Studienaufenthalte in den USA. Der 51-Jährige ist verheiratet und hat zwei Kinder.



Wir werden aufgrund unserer engen Margen nicht umhinkommen, diese Kostensteigerungen teilweise an die Kunden weiterzugeben.

Planen Sie Preisaufschläge in ähnlicher Höhe, wie sie auch die Konkurrenz angekündigt hat?

Der Preisaufschlag hängt immer vom jeweiligen Produkt und der Ausstattung ab. Als Finanzmann würde ich mich natürlich freuen, wenn wir über das gesamte Portfolio hinweg eine Größenordnung von circa 3,5 Prozent erreichen würden. Doch auch wenn wir die Preise etwas erhöhen müssen: Für unsere Kunden ist der Einstiegspreis nicht die entscheidende Größe. Er macht nicht mal zehn Prozent der Gesamtbetriebskosten aus. Wer bereit ist, etwas mehr zu investieren, hat zum Beispiel ein Telematikpaket dabei und damit zusätzliche Kostenerkenntnis. Der Unternehmer weiß dadurch, wo er den Hebel in Richtung Wirtschaftlichkeit ansetzen kann.

Sind Preiserhöhungen für Sie die wichtigste Stellschraube, um die angestrebte Umsatzrendite von fünf Prozent zu erreichen?

Am Markt herrscht ein rauer Wind, daher lassen sich Preiserhö-

hungen nur bis zu einem bestimmten Grad umsetzen. Wir nutzen deshalb weitere Stellhebel, um die Profitabilität zu steigern. Eine wichtige Rolle dabei spielen Produktivitätsverbesserungen in den Werken, etwa durch eine höhere Automatisierung. In unserem Programm „One Schmitz Cargobull“ ist festgehalten, dass wir unsere Herstellungskosten reduzieren wollen. Ansetzen werden wir bei den Prozessen, als auch bei optimierten Konstruktionen, wie den Chassis. Durch die Kalfügetechnologie des Bolzens können Stahl- und Alu-Komponenten problemlos miteinander verbunden werden. Diese Kombination reduziert das Eigengewicht, ohne die Qualität und Stabilität zu beeinträchtigen. Jedes eingesparte Kilogramm hilft bei der Wirtschaftlichkeit, das gilt für uns und für unsere Kunden.

Ihre Wachstumsstrategie umfasst auch Übernahmen. Aus dem Cashflow heraus könnten sie so manche Akquisition tätigen. Ist schon etwas spruchreif?

Nein. Wir wollen das Management-Team nicht gleich überlasten. Wir sind neu in unseren Rollen und Funktionen und haben intern noch einiges an Potenzial

identifiziert, sodass wir unsere Schlagkraft auch aus eigener Kraft erhöhen können. Wenn opportunistisch etwas vorbeigeschwommen kommt, werden wir es uns anschauen. Aber wir suchen aktuell nicht in bestimmten Märkten, um gezielt Übernahmen zu tätigen. Und: Das jeweilige Unternehmen müsste auch klar in unsere Strategie passen. Wir werden nicht diversifizieren und mit irgendwelchen Produkten oder Dienstleistungen außerhalb unserer Kernkompetenz anfangen.

So solide die finanzielle Situation bei Schmitz Cargobull ist, so angespannt ist sie oft bei Ihren Kunden. Was sind die Folgen?

Die Margensituation unserer Kunden ist nicht zwingend schlechter als bei uns – nur kommt bei uns aufgrund der schieren Größe ein ordentlicher Betrag heraus. Seit jeher nehmen wir bei unseren Kunden eine eingehende Bonitätsprüfung vor, das ist Tagesgeschäft, wenn wir Finanzierungen anbieten. Hierbei ist für uns der wesentliche Treiber der richtige Restwert, und wir wissen aus langjähriger Praxis, dass wir speziell für kleinere Spediteure individuelle Lösungen anbieten müssen.

Inwiefern?

Die Konsolidierung in der Branche schreitet voran, sodass es kleine Spediteure zusehends schwerer haben. Sie haben aufgrund fehlender Netzwerke häufig nicht die Möglichkeit, ihren Leerfahrtenanteil in dem Maße zu reduzieren wie die Großen. Mit digitalen Angeboten im Rahmen von Logistik 4.0 wollen wir gezielt diesen Unternehmen helfen, ihre Profitabilität weiter zu erhöhen. Wir werden stark in die Digitalisierung investieren, um diesen kleineren Unternehmen zu helfen und sie mitzunehmen.

Wie halten Sie den Draht zu diesen Kunden?

Wir haben europaweit rund 300 Außendienstmitarbeiter in der Fläche, diese Nähe zum Kunden ist eine der großen Stärken von Schmitz Cargobull. Ein wesentlicher Vorteil dieses Direktvertriebs ist die immense Marktkenntnis. Wir kennen unsere Kunden sowie ihre Bedarfe und können ihre Fahrzeuge aufgrund der Vielzahl der uns zur Verfügung stehenden Daten beurteilen – was uns von einer Hausbank deutlich unterscheidet.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Thomas Küppers

BAU VON SONDERFAHRZEUGEN

Verlängerter Sattelaufleger

Schmitz Cargobull ist nach eigenen Angaben darauf eingestellt, auch 14,9 Meter lange Sattelaufleger zu fertigen – nachdem diese Fahrzeuge in den nächsten sieben Jahren auf dem Positivnetz in Deutschland verkehren dürfen. „Für andere Märkte wie Russland bauen wir heute schon Langfahrzeuge. Das ist von der Technologie machbar“, heißt es. Der Vorstand rechnet aber eher mit einer verhaltenen Nachfrage: „Da grenzüberschreitende Fahrten nicht erlaubt sein werden, bleibt die Einsatzfähigkeit eingeschränkt, wenngleich die wirtschaftlichen Vorteile auf der Hand liegen.“ Schmitz Cargobull hält das Fahrzeug mit Blick auf Bahnverladung und Handling nicht für ideal. Auch fehle die Flexibilität, es für andere Transporte als Volumenverkehre einzusetzen.

Zweiachs-Trailer

Schmitz Cargobull bietet seinen Kunden auch Zweiachsaufleger an. „Er bietet deutliche Vorteile bei der Maut und der Nutzlast, wird aber so gut wie gar nicht angenommen“, heißt es. Grund sei der geringere Restwert. „Dabei könnten wir dank unseres flexiblen Baukastensystems dem Zwei-Achs-Fahrzeug vor dem Wiederverkauf auch noch eine dritte Achse nachrüsten“, heißt es. Das sei vielen Spediteuren aber offenbar nicht bekannt.

TimoCom.

Ganz schön geschickt!

Wenn Sie teure Leerfahrten vermeiden und wertvolle Zeit sparen.
Testen Sie Europas größte Transportplattform jetzt kostenlos bis zu 4 Wochen lang.

**NICHT VERGESSEN!
TIMOCOM ZUR BESTEN
MARKE 2017 IN ZWEI
KATEGORIEN WÄHLEN:**

- ✓ FRACHTENBÖRSE
- ✓ LOGISTIKPLATTFORMEN

DANKE

BESTE MARKE 2017

Hier mobil erhältlich: Download on the App Store Download from Windows Phone Store

www.timocom.de

Klug kalkulieren ¹⁹

trans aktuell-Symposium am 8. März bei Hellmann in Osnabrück zum Thema Ausschreibungen

DIE TERMINE

Termine und Themen der trans aktuell-Symposien

8. März 2017:
Tender-Management 4.0 bei Hellmann, Osnabrück

29. März 2017: Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern, Nürburgring

12. Juli 2017:
Erfolgreich Kunden binden IDS Logistik, Kleinostheim

29. November 2017:
Alles Wichtige zur Handelslogistik Krage Spedition, Langenhagen

Anmeldung: etmevents.de/tasymposien2017

Mit freundlicher Unterstützung des Premium-Partners



The Trailer Company.

Täglich flattern neue Angebote für interessante Transport- und Logistikprojekte in den digitalen Briefkasten. Doch an welcher Ausschreibung soll man sich beteiligen? Wie viel Arbeit soll man reinstecken, wie gewissenhaft kalkulieren? Wo hat man wirklich eine Chance und woran auch langfristig Freude? Das alles gilt es richtig einzuschätzen. Denn wer seine Dienste unter Wert verkauft, erlebt hinterher vielleicht sein blaues Wunder.

Welche Erfahrungen Speditionen mit Ausschreibungen gemacht haben, was Logistikberater empfehlen und worauf es Verladern ankommt, erfahren Sie am 8. März beim trans aktuell-Symposium bei Hellmann Worldwide Logistics in Osnabrück. „Tender-Management 4.0 – Endlich wieder Geld verdienen!“ lautet der Titel der Veranstaltung. Unterstützt wird sie von der Agentur Mainblick aus Frankfurt.

Um die Teilnehmer auszuwählen zu informieren, wird das Thema aus unterschiedlichen Blickwinkeln diskutiert. Zu Wort kommen unter anderem Software-



Spezialisten von PSI Logistics aus Berlin und des Beratungsunternehmens A'Pari Consulting aus Wiesbaden, namentlich dessen Geschäftsführer Rainer Hoppe. Beide berichten aus der Praxis und erläutern, warum ein professionelles Tender-Management immer wichtiger wird.

Das gilt auch vor dem Hintergrund, dass Transportdienstleister und Speditionen im he-

tischen Tagesgeschäft Gefahr laufen, Angebote vorschnell und nicht hinreichend kalkuliert abzugeben. Hier rät Andy Apfelstädt, Projektleiter am Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt, zur Vorsicht. Er hat das Kalkulationstool Kokala mitentwickelt, das kleineren und mittleren Betrieben bei der Frachtkalkulation und Angebotsabgabe Hilfestellung gibt. Klaus Weiss,

kaufmännischer Leiter bei der Fritz-Gruppe aus Schwaigern, erläutert, warum Transport- und Logistikausschreibungen abseits der Leistungsbeschreibung so unterschiedlich ausfallen.

Wie die andere Seite – tückt, wird beim Vortrag von Marc Possekel deutlich. Er ist Geschäftsführer der Kooperation Logcoop und vertritt dabei 65 Mittelständler. Zuvor war er bei der Firmengruppe Rigips in der Logistik tätig und weiß daher, worauf Auftraggeber achten, wenn sie Transport- und Logistikleistungen vergeben. Dass der Diplom-Betriebswirt in der Materie sattelfest ist, sieht man auch daran, dass er zu Planung, Praxis und Potenzialen von „Ausschreibungen in der Logistik“ ein Buch veröffentlicht hat (Verlag Heinrich Vogel).

Auch der Gastgeber Hellmann wird seine Vorgehensweise darstellen, diesen Part übernimmt der Chief Commercial Officer Germany, Kai Hasenpusch. Mit von der Partie ist auch der neue Hellmann-Vorstandsvorsitzende Dr. Thomas Knecht, der in einer Einführung erläutert, wie er das Unternehmen neu aufstellt und ausrichtet.

Das trans aktuell-Symposium ist Teil einer Veranstaltungsreihe.

Wie im vergangenen Jahr finden die Symposien nicht in anonymen Tagungshotels, sondern direkt in der Praxis bei Speditionen statt. Eine Station ist am 12. Juli bei IDS Logistik in Kleinostheim geplant. Dann dreht sich alles ums Thema „Kunden binden“.

Besuch bei Gries Deco

Inklusive ist ein Besuch bei Gries Deco, einem der IDS-Großkunden, der die Depot-Märkte mit Waren versorgen lässt. Am 29. November steht bei der Krage Spedition in Langenhagen dann die Handelslogistik im Fokus. Deren Chef Mathias Krage ist Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSL). Einen Termin außer der Reihe bildet das Symposium am 29. März auf dem Nürburgring (siehe Bericht unten).

Die Teilnahmegebühr pro Veranstaltung beträgt 249 Euro (netto) pro Person und Termin. Rabatte gibt es bei Besuch aller Veranstaltungen. Anmeldung: www.etmevents.de/tasymposien2017.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Hellmann Worldwide Logistics

IHRE FRAGEN – PROFIS ANTWORTEN!

Exklusiv bei eurotransport.de

Auf dem Portal von **trans aktuell**, **lastauto omnibus** und **FERNFAHRER** bekommen Sie Antworten auf Ihre persönlichen Fragen rund um die Transportbranche.

18 Experten aus den Bereichen Transport, Betriebswirtschaft, Sicherheit, Technik, Flotten, Aus- und Weiterbildung für Berufskraftfahrer, Recht und Sozialvorschriften stehen für Sie bereit!

Dazu ein großer Katalog an häufig gestellten Fragen von A bis Z.

Das Expertenportal steht allen Abonnenten von **trans aktuell**, **lastauto omnibus** und **FERNFAHRER** mit Digitalabo offen, dazu allen DEKRA Mitgliedern.

AKTION: JETZT KOSTENFREI TESTEN!

www.eurotransport.de/experten

Einfach kostenlos im Portal registrieren und Sie können Ihre Fragen stellen. Ihre persönlichen Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt!

Aktionszeitraum vom 9.12.2016 bis 15.3.2017

Was für Transitverkehrsvorschriften muss ich in der Schweiz beachten?



Harry Binhammer, Arbeitsrecht



Matthias Pfitzenmaier, Verkehrsrecht



Björn Kränicke, Aus- und Weiterbildung



Kristina Dietze, Verkehrskontrollen

Was sind die häufigsten Fehler bei Ladungssicherung?

Wann muss ich den Tachograf auf Pause stellen, wann ist das nicht zulässig?



Fahrer finden

trans aktuell-Symposium am 29. März auf dem Nürburgring

Der Fahrermangel hat sich nicht entspannt. So müssen Speditionen im Selbsttritt und Werkverkehre alle Register ziehen, um Talente zu finden und zu fördern. Wie das gelingt, erläutern Praktiker namhafter Firmen und Institutionen bei einem trans aktuell-Symposium am 29. März auf dem Nürburgring.

Die Veranstaltung im Lindner-Hotel findet am Rande des Young Professionals Truck Awards statt, bei dem der ETM Verlag Berufskraftfahrer-Azubis den aus ihrer Sicht besten Lkw auswählen lässt. Zugesagt für das Symposium haben unter anderem BGL-Präsident Adalbert Wandt sowie Gabriele Schwarz, Prokuristin bei der

Schwarz-Gruppe in Göppingen, und Vorsitzende der Kommission für berufliche Bildung beim DSLV. Peter Lüttjohann, Leiter des Referats Güterverkehr und Logistik im Bundesverkehrsministerium, stellt das neue Aktionsprogramm zur Nachwuchsgewinnung im Güterkraftverkehr vor. Und Hendrik Jansen, Geschäftsführer der Dachser-Gesellschaft Service und Ausbildung, erläutert, wie es Dachser gelingt, jährlich 80 qualifizierte BKF-Azubis zu finden. Teilnahmegebühr 249 Euro (netto) pro Person. Anmeldung: www.etmevents.de/tasymposien2017.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Karl-Heinz Augustin

Wer hat die beste Lösung? ²¹

ETM Verlag vergibt Deutschen Telematik Preis 2018 – Bewerbungen jetzt einreichen

SIE FRAGEN, WIR ANTWORTEN

Prof. Dr. Heinz-Leo Dudek
Experte für Telematik



eurotransport.de/
experten, die interaktive
Plattform für Fragen
rund um Transport und
Logistik, exklusiv und
kostenfrei für
trans aktuell-Leser.
Alle Infos zur Nutzung
unter etm.de/experten

Wer sein Fuhrparkmanagement effizient gestalten will, kommt an einer modernen Telematik nicht vorbei. Eine Vielzahl an Angeboten ist am Markt. Welches sind die besten Lösungen? Das will der ETM Verlag wissen, der den Deutschen Telematik Preis 2018 auslobt. Um den aktuellen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wurde etwas am Konzept gefeilt.

Es gibt folgende Kategorien:

- OEM-Telematik für Lkw
- Lkw-Nachrüsttelematik – Komplet-/Teilladung
- Lkw-Nachrüsttelematik – Stückgut
- Lkw-Nachrüsttelematik – Tank/Silo
- Telematik für Entsorgungsfahrzeuge
- Telematik für KEP-Fahrzeuge
- Telematik für Service-Pkw
- Telematik für Trailer, Container und Wechselbrücken
- Telematik-Integrationsportale

Die Experten-Jury setzt sich zusammen aus:

- Prof. Dr. Heinz-Leo Dudek (DHBW Ravensburg)
- Martin Trümper (Dekra)
- Hermann Meyer (ITS-Experte)
- Holger Bach (LogBW)
- Ralf Johanning (TeleTraffic)
- Carsten Nallinger (ETM Verlag)

Die drei besten Lösungen je Kategorie werden für den Deutschen Telematik Preis 2018 nominiert.



MEHR IM NETZ



ALLE INFOS ZUM DEUTSCHEN
TELEMATIK PREIS:
etm.de/dtp

Danach schicken die Nominierten ihre Geräte ins Telematiklabor der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) in Friedrichshafen. Dort müssen sie beweisen, was tatsächlich in ihnen steckt. Auch dieses Prozedere erfolgt in zwei Stufen. So wird zunächst der von den Telematikanbietern ausgefüllte Fragebogen mit dem eingereichten Benutzerhandbuch

abgeglichen. Danach geht's ans Eingemachte, denn es folgt eine stichprobenartige technische Überprüfung im Labor.

Weitere Erkenntnisse gewinnt das Team der DHBW mithilfe eines Eyetrackers. Diese futuristisch anmutende Brille zeichnet die Blickbewegung der Probanden bei der Arbeit mit der jeweiligen Backoffice-Lösung auf. Die bekom-

men bestimmte, im Speditionsalltag wiederkehrende Aufgaben. Jede Aufgabe, wie etwa das Anlegen eines Fahrzeugs oder einer Tour, wird mehrmals wiederholt. Auf diese Weise erschließt sich, wie logisch die Software aufgebaut ist und wie schnell die Arbeitsschritte in Fleisch und Blut übergehen.

Anhand der erhobenen Daten kürt die Jury schließlich den Sieger

der jeweiligen Kategorie. Wer sich mit dem Titel „Deutscher Telematik Preis 2018“ schmücken darf, verkündet die Jury am Gala-Abend im Rahmen des Zukunftskongresses Nutzfahrzeuge (7./8. November 2017) in Berlin, der vom ETM Verlag und Dekra veranstaltet wird.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: ESA, Montage: ETM

Auf dem Laufenden ²²

Folgen Sie trans aktuell in den sozialen Netzwerken

Ob Facebook, Twitter, Xing, Google+ oder Youtube – mit trans aktuell und dem EuroTransportMedia Verlag (ETM) bleiben Sie immer und überall „up to date“.

So etwa bei dem größten deutschen Karriere-Netzwerk Xing. Suchen Sie doch mal nach den News-Seiten eurotransport.de beziehungsweise transaktuell.de. Unter dem Namen Tele Traffic finden Sie darüber hinaus eine Xing-Gruppe, in der sich alles um die IT rund ums Nutzfahrzeug dreht. Einfach eine Anfrage zur Aufnahme in die Gruppe stellen und schon kann's losgehen. Abgerundet wird das Ganze durch eine Unternehmensseite. Ins Suchfeld EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH eingeben und schon liegen alle Informationen zum ETM Verlag nur einen Klick entfernt.

Auch auf der Social Media-Plattform Facebook finden Sie Unternehmensseiten zu eurotransport.de – mit den entsprechenden News, die die Branche tagesaktuell bewegen. Darüber hinaus finden Sie dort unter ETMevents alles Wissenswerte über anstehende Veranstaltungen des ETM Verlags.

Ähnliches gilt selbstverständlich auch für diejenigen, die auf Google+ unterwegs sind. Auch dort finden Sie transaktuell.de mit den Themen, die gerade über den digitalen Äther gehen.

Nicht nur der, der bei Google aktiv ist, kennt das Videoportal Youtube. All das, was der ETM

Verlag an Videos produziert, finden Sie auf unserem Youtube-Kanal eurotransport.de.

Selbstverständlich zwischensichern wir Nachrichten auf dem Kurznachrichtendienst Twitter. Mit [@transaktuell](https://twitter.com/transaktuell) und [@eurotransport.de](https://twitter.com/eurotransport) gibt es gleich zwei Möglichkeiten, sich in Sachen Spedition und Logistik auf dem Laufenden zu halten. Die Welt der IT ist Thema bei [@TeleTrafficMag](https://twitter.com/TeleTrafficMag). Die 140-Zeichen-Grenze ist dabei keine Hürde. Kurz und knackig wird die

Kernaussage auf Twitter serviert. Die integrierten Kurzlinks führen den Nutzer schließlich zum vollständigen Artikel. Zu guter Letzt bietet der Verlag Ihnen Top-News im Dekra Newsletter sowie in den Newslettern von eurotransport.de und transaktuell.de. Doch egal für welchen Social Media-Kanal oder Newsletter Sie sich entscheiden, mit transaktuell.de und dem ETM Verlag bleiben Sie stets gut informiert.

Text: Carsten Nallinger

SOCIAL MEDIA

Vernetzen Sie sich mit uns auf:



eurotransport.de/facebook



transaktuell.de/twitter
eurotransport.de/twitter



transaktuell.de/google+



eurotransport.de/xing



transaktuell.de/youtube
eurotransport.de/youtube

Abonnieren Sie unsere Newsletter:

- DEKRA Newsletter unter transaktuell.de/dekranl
- eurotransport.de- und transaktuell.de-Newsletter unter eurotransport.de/euronl



Ob Lissabon oder Moskau: Hauptsache, Sie nutzen das UTA-Kartensystem. Damit sind Sie an über 54.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa gern gesehen.



UTA bietet Ihnen in 40 europäischen Ländern ein dichtes Netz von über 54.000 Akzeptanzstellen. Egal, ob Sie in Regensburg nachts eine Panne haben oder ohne Bargeld in den Bergen rund um Rom unterwegs sind. UTA ist immer für Sie da – wo Sie uns brauchen und wann Sie uns brauchen. Mehr dazu unter unserer Servicenummer +49 6027 509-669 oder www.uta.com

UTA. Non Stop.



Hand in Hand mit der Telematik ²³

Rainer Fischer Spedition setzt auf die TMS-Lösung Winsped – Effizienz durch Zusammenspiel mit Trimble



SIE FRAGEN, WIR ANTWORTEN

Michael Tobiasch

Experte für Softwareauswahl und -einführung



eurotransport.de/experten, die interaktive Plattform für Fragen rund um Transport und Logistik, exklusiv und kostenfrei für trans aktuell-Leser. Alle Infos zur Nutzung unter etm.de/experten

Seit nunmehr fast sieben Jahren setzt die Rainer Fischer Spedition mit Sitz in Weilheim/Teck auf das Transport-Management-System Winsped aus dem Haus LIS Logistische Informationssysteme. „Wobei wir einen eher unüblichen Weg gewählt hatten: Wir hatten bereits die Telematik von Trimble, damals noch Punch, im Einsatz. Daraufhin haben wir ein TMS gesucht, dass mit dieser Lösung zusammenarbeitet“, berichtet Ilse Fischer, die gemeinsam mit ihrem Mann Rainer Fischer das Unternehmen leitet. Einen ersten Eindruck gab es auf einer Messe. „Wir haben uns Winsped dann aber anschließend noch im praktischen Einsatz bei anderen Spediteuren angeschaut“, sagt Fischer. Das habe letztlich den Ausschlag gegeben.

Zum Einsatz kommen nun gleich mehrere Winsped-Module. Von der Auftragsfassung über die Fahrzeugeinsatzplanung und das Fuhrparkmanagement bis hin zu der Lademittelverwaltung reicht die Software, die bei der Rainer Fischer Spedition eingesetzt wird. „Seit 2013 arbeiten wir mit Win-Lager und seit 2014 haben wir ebenso das Dokumentenmanagement von Winsped im Einsatz“, sagt Fischer. Wenn auch lediglich in der Basisversion. „Die eigentlichen Belege müssen wir damit zwar weiterhin noch aufheben, dafür können wir aber Kundenrückfragen wesentlich schneller bearbeiten.“ Einen Ablieferbeleg habe man mit dem DMS (Dokumenten-Management-System) im Handumdre-

hen. „Der ist dann buchstäblich nur einen Klick entfernt“, berichtet Fischer.

Eine klare Erleichterung für Disponent Fabian Zettl und seine Kollegen. Der Speditionskaufmann arbeitet seit sechs Jahren bei der Rainer Fischer Spedition. Das Eingeben eines Auftrags ist für ihn das tägliche Brot. „Ist der Auftrag erfasst, können die Sendungen anhand des Gewichts, der Art der Sendung, sowie Be- und Entladeort disponiert werden“, erklärt er.

Die relevanten Pflichtfelder sind in Winsped rot hinterlegt. Welche das sind, kann wiederum jedes Unternehmen für sich entscheiden, berichtet Zettl. Ähnlich verhält es sich auch mit den Übersichten. Was an welcher Stelle angezeigt wird, kann sich jeder Mitarbeiter frei anordnen. Die Automatisierung läuft im Hintergrund. Das gilt auch für die Tourenplanung. „Wobei ich die ehrlich gesagt lieber manuell mache“, räumt Zettl ein.

Ladefläche im Blick

Ist eine „Disponierbare Sendung“ im System, kann der Disponent diese nämlich zur „Tour“ machen. „Dann sehe ich anhand der vorab gemachten Angaben nun auch, wie viel Platz ich noch auf dem Lkw habe“, berichtet der Speditionskaufmann weiter. Außerdem lasse sich anhand der Stammdaten erkennen, welcher Fahrer über einen ADR-Schein verfügt und welches Fahrzeug für

einen Gefahrgut-Transport überhaupt infrage kommt.

Ist das Fahrzeug fertig disponiert, druckt er zunächst die Ladeliste aus, die ins Lager geht. „Darauf stehen die Sendungen in umgekehrter Reihenfolge. Was oben steht, wird zuerst eingeladen, weil es auf der Tour ganz hinten steht“, berichtet Zettl. Genau anders herum ist die sogenannte Rollkarte aufgebaut, die der Fahrer mit auf den Weg bekommt.

Aber auch während der Fahrt funktioniert die Kommunikation problemlos. Grund hierfür ist das bereits erwähnte Zusammenspiel von der TMS-Lösung Winsped mit der Telematik von Trimble. Ob Ergänzungen zur Tour oder freie Textnachricht – alles ist möglich.

In Summe garantiert die Verquickung der beiden Systeme die Prozesssicherheit. Die Entscheidung für Winsped war und ist für Rainer Fischer nach wie vor die richtige Wahl: „Auch wenn es bei jeder Software Verbesserungspotenzial gibt.“ Das sei etwa bei der Urlaubsplanung der Fall. Letztlich habe aber jede Lösung ihre Stärken und Schwächen. „Wir haben unsere Wahl, die wir vor rund sieben Jahren getroffen haben, aber nie bereut“, erklärt Fischer.

Text: Carsten Nallinger |
Fotos: Rainer Fischer/Nils Krebs, Nallinger

DIE UNTERNEHMEN

Rainer Fischer Spedition

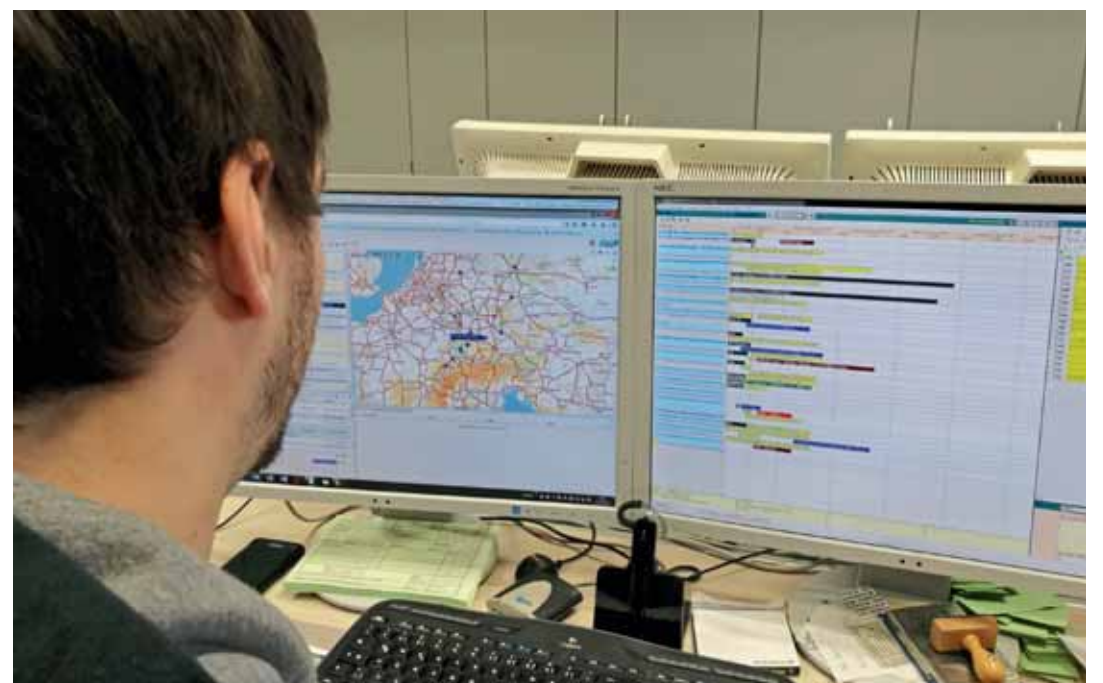
- 1987 von Rainer Fischer gegründet
- Firmensitz ist in Weilheim/Teck
- Rund 50 Mitarbeiter
- 35 ziehende Einheiten vom 7,5- bis 40-Tonner
- Vornehmlich im Bereich Teil- und Komplettlagerung europaweit unterwegs
- Eigene Lkw-Werkstatt

LIS Logistische Informationssysteme

- 1980 als Wegner & Partner gegründet
- Seit 1986 unter den Namen LIS aktiv
- Zentraler Firmensitz ist in Greven
- Niederlassungen in Hamburg, Memmingen, Oldenzaal (Niederlande) und Pszczyna (Polen)
- Rund 100 Mitarbeiter

DIE SOFTWARE

- Bei dem Transport-Management-System Winsped von LIS handelt es sich um eine modular aufgebaute Speditionssoftware
- Gibt es sowohl als Lizenzmodell mit eigener Installation als auch als Cloud-Lösung
- Für Verlager und Spediteure geeignet
- Schnittstellen unter anderem zu Telematiklösungen, CRM- und Buchhaltungssoftware vorhanden
- Mehr im Netz unter: etm.de/tms2016



Die Winsped-Module sind eine Erleichterung für die Disponenten der Rainer Fischer Spedition.

Mitmachen lohnt sich

Wählen Sie bis 24. April die besten Nutzfahrzeuge 2017 – erster Preis: ein Mercedes-Benz Citan Tourer



DER HAUPTGEWINN

Der Gewinner des ersten Preises darf sich über einen Mercedes-Benz Citan Tourer im Wert von rund 22.000 Euro freuen. Zur Ausstattung gehört das neue Offroad-Optik-Paket Exterior. Mit dem Cityvan geht die ganze Familie auf Tour und kann noch eine Menge Gepäck im Fahrzeug verstauen. Der Fünfsitzer besticht durch Vielseitigkeit, hervorragenden Fahrkomfort und eine hochwertige Ausstattung. Unser Hauptpreis fährt in der Ausstattungsvariante „Edition“ vor, die eine Fülle nützlicher Ausstattungsmerkmale wie Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer, Klimaanlage, Lederlenkrad und eine Rückfahrlilfe vereint. Ein Chrompaket für In- und Exterior und 15-Zoll-Aluminiumfelgen mit 195/65er-Reifen machen das Auto zum Hingucker. Das Offroad-Optik-Paket Exterior wertet das Design mit SUV-typischen Anbauteilen weiter auf und verleiht dem Citan einen robusten und noch markanteren Auftritt. Zum Ausstattungsumfang gehören Offroad-Optik-spezifische Anbauteile an Front- und Heckstoßfänger, an den Seitenschwellerverkleidungen und den Radhäusern. So kommt die Offroad-Optik auf allen Seiten zur Geltung. Für Fahrspaß sorgt der aufgeladene Benziner mit 114 PS, der in Verbindung mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe zügiges Vorankommen mit ökonomischen Verbrauchswerten kombiniert.

ZUBEHÖR-PAKET

Von Schmitz Cargobull gibt es in diesem Jahr insgesamt vier Driver Packages. Jedes dieser Pakete besteht aus nützlichem Zubehör, das der Fahrer für die Arbeit und den Alltag unterwegs gebrauchen kann: je eine Canvas-Tasche, ein hochwertiger Kaffeebecher, ein Lanybook für Notizen, eine Schmitz-Cargobull-Basecap und eine Fahrerweste in der Größe XL.



ALLWETTERJACKE

Von Krone gibt es für einen Teilnehmer eine Allwetterjacke im Wert von 60 Euro. Die Steppjacke kann in die Funktionsjacke eingesetzt werden. Farbe: Anthrazit, Material: 100 % Polyester, winddicht, stark wasserabweisend und dauerhaft imprägniert. Die Jacke ist in den Größen XS bis XXXL erhältlich. Die Konfektionsgröße wird beim Gewinner abgefragt.



STYLING-PAKET VON HS-SCHOCH



Gewinnen Sie ein maßgeschneidertes Edelstahl-Outfit vom Truckstyling-Experten HS-Schoch im Wert von 5.000 Euro fürs Fahrerhaus. Das Paket umfasst hochwertige Edelstahl-Dachscheinwerferbügel, Frontbügel, Front- und Sidebars mit eingebauten LED-Leuchten sowie Radzierblenden. Inklusive sind auch acht Hella Rally 3003 CELIS-Scheinwerfer mit LED-Leuchtring. Das Besondere: Alle Accessoires sind aufwendig von Hand auf Hochglanz poliert. Mit dem edlen Styling-Paket wird auch Ihr Lkw zu einem Vorzeige-Supertruck!



REISE NACH LYON ZU RENAULT TRUCKS

Gewinnen Sie eine Werksbesichtigung bei Renault Trucks im französischen Lyon. Der Gewinn umfasst nicht nur die Flüge für zwei Personen nach Lyon, sondern auch die Hotelübernachtung für beide Teilnehmer inklusive eines französischen Frühstücks in einem Hotel der gehobenen Kategorie. Ein besonderes Abendessen in der romantischen Altstadt von Lyon gibt es obendrauf. Natürlich bleibt auch ein wenig Zeit für die Besichtigung der Stadt. Der Wert der Wochenend-Erlebnisreise beträgt rund 2.500 Euro.



TOLLE BEGLEITER

Praktische Begleiter für unterwegs stellt Knorr-Bremse zur Verfügung. Sieben Gewinner dürfen sich über ein Taschenmesser von Victorinox mit zwölf Funktionen freuen. Zusätzlich spendiert der Konzern drei Sets mit je einer 500 Milliliter großen Isolierflasche aus Edelstahl und je zwei passenden Tassen mit Verschlussmöglichkeit, damit auch nichts während der Fahrt verschüttet wird. Insgesamt zehn Gewinner dürfen sich also auf die Preise aus dem Knorr-Bremse-Online-Shop freuen.



VIP-REISE ZU MAN

Fußballfans aufgepasst: MAN spendiert einen Kurztrip nach München für zwei Personen mit Übernachtung im Vier-Sterne-Hotel. Bei dieser VIP-Reise steht nicht nur eine geführte Werksbesichtigung bei MAN auf dem Programm, sondern auch ein Bundesliga-Heimspiel des FC Bayern München. Der Gewinner kann die Partie und damit die Gastmannschaft frei wählen.



EXKLUSIVE REISE NACH SCHWEDEN ZU VOLVO TRUCKS

Volvo Trucks lädt zu einer Werksbesichtigung und einem Besuch im Werksmuseum in Göteborg, Schweden, ein. Zur Flugreise hinzu kommen eine Hotelübernachtung für zwei Personen inklusive Frühstück in einem Hotel der gehobenen Kategorie sowie ein schönes skandinavisches Abendessen in einem beliebten Restaurant in der schwedischen Großstadt. Das absolute Highlight der exklusiven Zwei-Tage-Erlebnisreise im Wert von mehr als 3.000 Euro ist eine Abenteuer-Testfahrt mit dem Volvo FH auf dem großräumigen Volvo-Trucks-Gelände.



EXKLUSIVE REISE ZU IVECO

Jede Menge Feuerwehrautos gibt es im Magirus-Werk Ulm zu bestaunen. Für eine Person mit Begleitung gibt es von Iveco eine Einladung in das neue Firmen-Auslieferungszentrum im Werk Ulm. Enthalten im Preis ist eine exklusive Werksführung durch die gesamte Produktion der roten Einsatzfahrzeuge sowie ein persönliches Gespräch mit dem Leiter des Race-Truck-Teams Schwabentruck. Damit nicht genug: Iveco spendiert auch zwei Wochenendeintrittskarten für das Fahrerlager am Truck-Grand-Prix 2017 in der Eifel.



DAF-RUTSCHAUTO

Der niederländische Lkw-Hersteller stellt uns drei schnittige DAF-Rutschautos im traditionellen Orange zur Verfügung. So kann auch der Nachwuchs frühzeitig Freude am Lkw-Fahren entwickeln. Die Flitzer stammen aus der aktuellen Kollektion des DAF-Online-Shops. Material: Kunststoff. Wert: je 140 Euro.



ACTROS-MODELLE

NZG-Modelle fährt drei stattliche Sattelzugmodelle auf, jeweils mit einer Mercedes-Benz-Actros-Miniatur als Zugmaschine. Die Modelle sind in den Firmenfarben von Stöhr und Fercam sowie im Gewand des Record Run gehalten. Material: Zinkdruckguss und Kunststoff. Maßstab: 1:50. Der Wert pro Modell liegt bei 100 Euro.



CB-FUNKGERÄT

Ein aktuelles Albrecht-Funkgerät im Wert von rund 160 Euro gibt es für einen unserer ausgelosten Gewinner. Das Multimedia-CB-Funkgerät Midland M-20 überzeugt mit einem großen LC-Display. Ein USB-Anschluss dient zudem als Ladebuchse für externe Geräte wie Smartphones. Das M-20 deckt alle europäischen Ländernormen ab. Das Feature DS (Digital Squelch) gewährleistet einen sauberen Empfang ohne störende Nebengeräusche. B x H x T: 140 x 35 x 195 Millimeter. Gewicht: etwa 900 Gramm.



Die Baureihen

Genau 200 Baureihen treten bei der Leserwahl 2017 an. Sollten bestimmte Modelle im Katalog der Kandidaten fehlen, haben Sie bitte Verständnis. Bei der großen Zahl an Fahrzeugen ist eine Auswahl unumgänglich. Die Leserwahl von trans aktuell ist nicht zu vergleichen mit den von Jurys oder anderen Gremien vergebenen Auszeichnungen. Welche Fahrzeuge zu „den besten Nutzfahrzeugen“ gekürt werden, entscheiden ausschließlich



Sie selbst. Da Sie Tag für Tag mit Nutzfahrzeugen zu tun haben, kennt niemand die zur Wahl stehenden Kandidaten so gut wie Sie. Damit aber nicht nur Ihre Favoriten profitieren, sondern mit ein wenig Glück auch Sie selbst zu den Gewinnern der Leserwahl gehören, verlosen wir wieder zahlreiche attraktive Preise, zu sehen auf dieser Seite. Die Teilnahme an dieser Wahl kann sich also schnell in doppelter Hinsicht auszahlen.

DIE SPIELREGELN

Auf den Seiten 24 bis 29 befinden sich die Wahlkandidaten. Jedes Fahrzeug vertritt dabei seine ganze Modellreihe. In jeder der Kategorien sind vier Stimmen zu vergeben: je eine Erst- und eine Zweitstimme in der Gesamtwertung und genauso in der Importwertung. Die Stimmen zur Importwertung entfallen, wenn bereits in der Gesamtwertung ein Importfahrzeug ausgewählt wurde. Zur Teilnahme bitte auf der Wahlkarte die Kennziffern der persönlichen Favoriten eintragen! Die Beantwortung der Zusatzfragen ist freiwillig und hat keinen Einfluss auf die Gewinnchancen. Wir fragen auch, welche Artikel aus dieser Ausgabe Ihnen besonders gut gefallen haben. Nennen Sie uns dazu bitte die betreffenden Nummern (neben den Überschriften). Einsendeschluss ist der 24. April 2017. Mitarbeiter des ETM Verlags und der Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt

Die besten Nutzfahrzeuge 2017

200 Baureihen treten zur Wahl an



A Pick-ups

Ob als 4x2 oder mit Allradantrieb, diese Fahrzeuge sind für Einsätze auf und abseits befestigter Straßen sowie bei winterlichen Verhältnissen gerüstet. Sie sind unverzichtbare Helfer für den Garten- und Landschaftsbau, werden aber auch von Handwerkern genutzt.

A 001 Fiat Fullback



Leistung (PS) 154-181
Gesamtgewicht (t) 2,80-2,91

A 002 Ford Ranger



Leistung (PS) 130-200
Gesamtgewicht (t) 2,93-3,27

A 003 Isuzu D-Max



Leistung (PS) 163
Gesamtgewicht (t) 2,90-3,00

A 004 Mitsubishi L200



Leistung (PS) 154-181
Gesamtgewicht (t) 2,85-2,91

A 005 Nissan NP 300 Navara



Leistung (PS) 160-190
Gesamtgewicht (t) 3,03

A 006 Toyota Hilux



Leistung (PS) 150
Gesamtgewicht (t) 2,95-3,21

A 007 VW Amarok



Leistung (PS) 204-224
Gesamtgewicht (t) 2,92-3,08

B Lieferwagen

Kleinstlieferwagen spielen bei der Versorgung von Innenstädten eine wichtige Rolle. Gekennzeichnet sind sie durch ein kompaktes Äußeres, ein überraschend geräumiges Inneres und ein Gesamtgewicht von 0,5 bis um die 1,8 Tonnen. Darüber siedeln die klassischen Lieferwagen mit 1,9 bis 2,5 Tonnen Gesamtgewicht, die oft auch mit langem Radstand zu haben sind.

B 008 Citroën Berlingo



Leistung (PS) 75-120
Gesamtgewicht (t) 1,94-2,18

B 009 Dacia Dokker Express



Leistung (PS) 102
Gesamtgewicht (t) 1,75-1,89

B 010 Fiat Doblò Cargo



Leistung (PS) 80-120
Gesamtgewicht (t) 2,16-2,50

B 011 Fiat Fiorino



Leistung (PS) 73-95
Gesamtgewicht (t) 1,68-1,75

B 012 Ford Transit Connect



Leistung (PS) 75-120
Gesamtgewicht (t) 2,09-2,41

B 013 Ford Transit Courier



Leistung (PS) 75-100
Gesamtgewicht (t) 1,77-1,80

B 014 Mercedes Citan



Leistung (PS) 75-114
Gesamtgewicht (t) 1,81-2,20

B Lieferwagen

B 015 Nissan NV 200



Leistung (PS) 90-110
Gesamtgewicht (t) 2,00

B 016 Opel Combo



Leistung (PS) 95-120
Gesamtgewicht (t) 2,20-2,40

B 017 Peugeot Partner



Leistung (PS) 75-120
Gesamtgewicht (t) 1,94-2,18

B 018 Piaggio APE



Leistung (PS) 2,45-11
Gesamtgewicht (t) 0,51-1,27

B 019 Piaggio Porter



Leistung (PS) 74-83
Gesamtgewicht (t) 1,70

B 020 Renault Kangoo Rapid



Leistung (PS) 75-114
Gesamtgewicht (t) 1,81-2,16

B 021 VW Caddy



Leistung (PS) 75-150
Gesamtgewicht (t) 2,03-2,43

C Transporter bis 2,8 Tonnen

Dank kompakter Bauweise kommen die kleinen Transporter auch dann noch durch, wenn es in der Stadt eng zugeht. Üblich sind Laderäume mit bis zu neun Kubikmeter Volumen. Teilweise gibt es auch aufgelastete Varianten (in Klammern).

C 022 Citroën Jumpy



Leistung (PS) 95-177
Gesamtgewicht (t) 2,60-3,10

C 023 Fiat Talento



Leistung (PS) 95-145
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,06

C 024 Ford Transit Custom



Leistung (PS) 105-170
Gesamtgewicht (t) 2,74-3,37

C 025 Mercedes Vito



Leistung (PS) 88-190
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,20

C 026 Opel Vivaro



Leistung (PS) 95-145
Gesamtgewicht (t) 2,74-3,01

C 027 Peugeot Expert



Leistung (PS) 95-177
Gesamtgewicht (t) 2,60-3,10

C 028 Renault Trafic



Leistung (PS) 95-145
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,02

C Transporter bis 2,8 Tonnen

C 029 Toyota Proace



Leistung (PS) 95-177
Gesamtgewicht (t) 2,60-3,10

C 030 VW Transporter



Leistung (PS) 102-204
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,20

D Transporter und Lkw bis 3,5 Tonnen

Das Ladevolumen der klassischen Transporter und Klein-Lkw reicht von etwa sechs bis über 17 Kubikmeter. Die Fahrzeuge stehen in Ausführungen als Kombi, Kastenwagen oder mit Spezialaufbauten zur Verfügung.

D 031 Citroën Jumper



Leistung (PS) 110-180
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D 032 Fiat Ducato



Leistung (PS) 115-177
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D 033 Ford Transit



Leistung (PS) 105-170
Gesamtgewicht (t) 2,94-3,50

D 034 Fuso Canter



Leistung (PS) 130-175
Gesamtgewicht (t) 3,50

D Transporter und Lkw bis 3,5 Tonnen



D 035 Hyundai H1 Cargo
Leistung (PS) 116-170
Gesamtgewicht (t) 3,16-3,23



D 036 Hyundai H350
Leistung (PS) 150-170
Gesamtgewicht (t) 3,50



D 037 Isuzu N 35
Leistung (PS) 120
Gesamtgewicht (t) 3,50



D 038 Iveco Daily
Leistung (PS) 116-205
Gesamtgewicht (t) 3,30-3,50



D 039 MAN TGE
Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,00-3,50



D 040 Mercedes Sprinter
Leistung (PS) 114-190
Gesamtgewicht (t) 3,00-3,50



D 041 Nissan NT 400 Cabstar
Leistung (PS) 130-150
Gesamtgewicht (t) 3,50



D 042 Nissan NV 400
Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50



D 043 Opel Movano
Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50



D 044 Peugeot Boxer
Leistung (PS) 110-163
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50

D Transporter und Lkw bis 3,5 Tonnen



D 045 Renault Master
Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 2,80-3,50



D 046 VW Crafter
Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,00-3,50

E Transporter und Lkw ab 3,5 Tonnen

Diese Kategorie fasst die klassischen Großraum-Transporter zusammen. Mit dabei sind aber auch Fahrzeuge mit leichten Kipp- oder Kofferaufbauten und nach dem Frontlenker-Prinzip konstruierte Leicht-Lastwagen.



E 047 Citroën Jumper
Leistung (PS) 110-163
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,00



E 048 Fiat Ducato
Leistung (PS) 130-177
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,25



E 049 Ford Transit
Leistung (PS) 105-170
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,70



E 050 Fuso Canter
Leistung (PS) 130-175
Gesamtgewicht (t) 3,50-8,55



E 051 Isuzu N 55
Leistung (PS) 120-150
Gesamtgewicht (t) 5,50



E 052 Iveco Daily
Leistung (PS) 116-205
Gesamtgewicht (t) 3,50-7,20

E Transporter und Lkw ab 3,5 Tonnen



E 053 MAN TGE
Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,50-5,50



E 054 Mercedes Sprinter
Leistung (PS) 114-190
Gesamtgewicht (t) 3,50-5,50



E 055 Nissan NT 400 Cabstar
Leistung (PS) 130-150
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,50

E Transporter und Lkw ab 3,5 Tonnen



E 056 Opel Movano
Leistung (PS) 130-170
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,50



E 057 Peugeot Boxer
Leistung (PS) 130-163
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,00



E 058 Renault Master
Leistung (PS) 110-170
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,50

E Transporter und Lkw ab 3,5 Tonnen



E 059 Renault Trucks Maxity
Leistung (PS) 130-150
Gesamtgewicht (t) 3,50-4,50



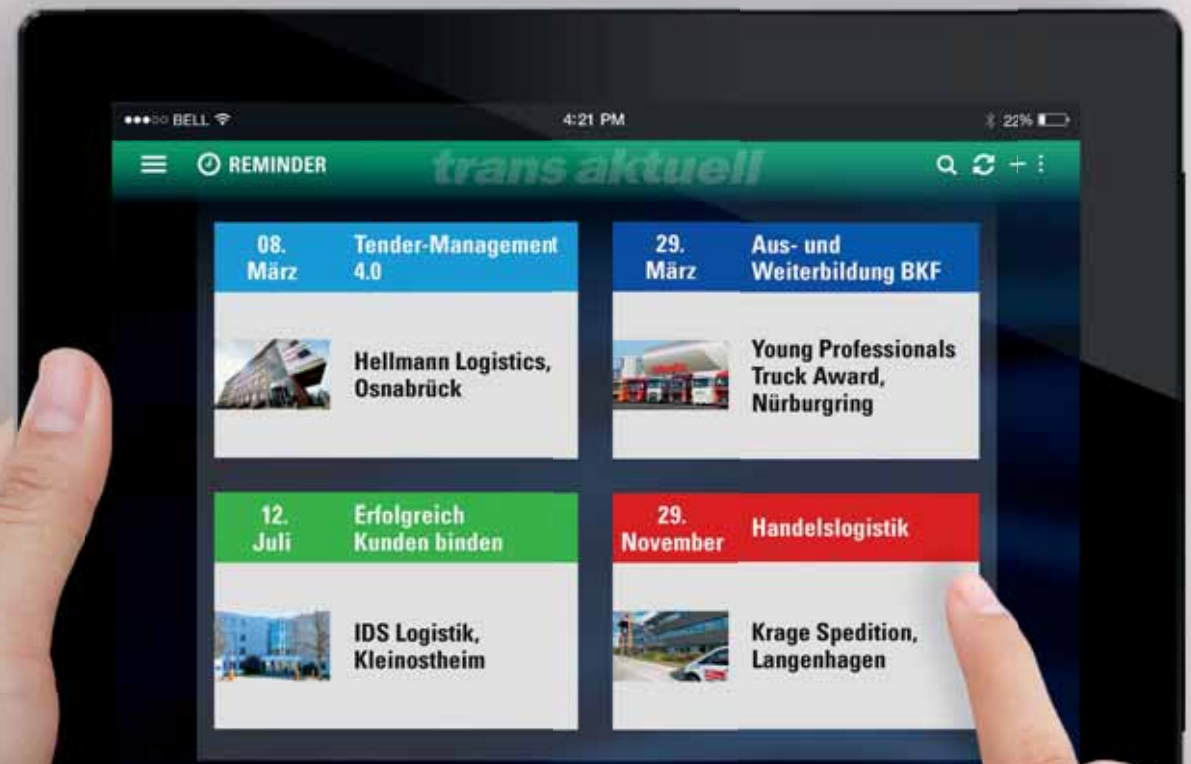
E 060 VW Crafter
Leistung (PS) 102-177
Gesamtgewicht (t) 3,50-5,50

trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

Was Spediteure wissen müssen Vier Top-Termine zum Vormerken

Premium-Partner



trans aktuell veranstaltet 2017 drei Symposien bei Speditionen und eines am Nürburgring.

- Was Sie erwartet:
- Austausch mit Entscheidern
 - nutzwertige Vorträge
 - Blick hinter die Kulissen

MEHR INFORMATIONEN & ANMELDUNG UNTER
www.etmevents.de/tasymposien2017

Kontakt
Tel. +49.711.784 98-84
E-Mail events@etm.de

F Leichte Verteiler-Lkw bis 18 Tonnen

Die Versorgung von Städten und Ballungsgebieten ist das Metier der leichten Verteiler-Lkw. Ebenso gehört die Vermietung zu ihren Einsatzgebieten. Unterwegs sind sie mit zulässigen Gesamtgewichten ab 6,5 Tonnen.

F 061 DAF LF



Leistung (PS) 152-314
Gesamtgewicht (t) 7,50-18,00

F 062 Fuso Canter



Leistung (PS) 150-175
Gesamtgewicht (t) 7,50-8,55

F 063 Isuzu N 75



Leistung (PS) 150-190
Gesamtgewicht (t) 7,50

F 064 Iveco Eurocargo



Leistung (PS) 160-320
Gesamtgewicht (t) 7,49-18,00

F 065 MAN TGL



Leistung (PS) 150-250
Gesamtgewicht (t) 7,50-12,00

F 066 MAN TGM



Leistung (PS) 250-340
Gesamtgewicht (t) 13,00-18,00

F 067 Mercedes Atego



Leistung (PS) 156-299
Gesamtgewicht (t) 6,50-15,00

F 068 Renault Trucks D Cab 2,1 m



Leistung (PS) 210-280
Gesamtgewicht (t) 10,00-18,00

F 069 Renault Trucks D Cab 2 m



Leistung (PS) 150-180
Gesamtgewicht (t) 6,50-7,50

F Leichte Verteiler-Lkw bis 18 Tonnen

F 070 Volvo FL



Leistung (PS) 210-280
Gesamtgewicht (t) 10,00-18,00

G Schwere Verteiler-Lkw ab 18 Tonnen

Regionaler Lieferverkehr auf der einen und nationaler Fernverkehr auf der anderen Seite des Einsatzspektrums gehören zu den Aufgaben der schweren Verteiler. Wendige 18-Tonner finden sich in dieser Klasse ebenso wie langstreckentaugliche Lkw mit kompakten Kabinen und Gesamtgewichten bis zu 33 Tonnen.

G 071 DAF CF



Leistung (PS) 223-510
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

G 072 DAF LF



Leistung (PS) 152-314
Gesamtgewicht (t) 18,00-19,00

G 073 Iveco Stralis Hi-Street/Hi-Road



Leistung (PS) 310-480
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

G 074 MAN TGM



Leistung (PS) 250-340
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

G 075 MAN TGS



Leistung (PS) 320-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

G 076 Mercedes Antos



Leistung (PS) 238-625
Gesamtgewicht (t) 18,00-33,00

G 077 Renault Trucks D WIDE



Leistung (PS) 250-430
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

G Schwere Verteiler-Lkw ab 18 Tonnen

G 078 Scania P/G



Leistung (PS) 250-490
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

G 079 Volvo FE



Leistung (PS) 250-350
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

G 080 Volvo FM



Leistung (PS) 330-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H Fernverkehrs-Lkw

Die Klasse der Fernverkehrslastwagen teilt sich ebenfalls in zwei Segmente. Typische Flotten-Lkw gehen meist mit mittelgroßen Kabinen sowie Motorleistungen ab 240 PS an den Start. Die schweren Fahrzeuge des internationalen Fernverkehrs sind hingegen mit den großen Fahrerhausvarianten, üppiger Ausstattung und Dieselmotoren mit bis zu 750 PS Leistung unterwegs.

H 081 DAF CF



Leistung (PS) 223-510
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 082 DAF XF



Leistung (PS) 435-510
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 083 Iveco Stralis Hi-Way/Hi-Road



Leistung (PS) 420-570
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 084 MAN TGS



Leistung (PS) 320-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 085 MAN TGX



Leistung (PS) 360-640
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H Fernverkehrs-Lkw

H 086 Mercedes Actros



Leistung (PS) 238-625
Gesamtgewicht (t) 18,00-33,00

H 087 Renault Trucks T



Leistung (PS) 380-520
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 088 Scania G/R/S



Leistung (PS) 250-730
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 089 Volvo FH/FH16



Leistung (PS) 420-750
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

H 090 Volvo FM



Leistung (PS) 330-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-26,00

I Kipper bis 32 Tonnen

Unverwüsthliche Fahrwerke, stabile und reparaturfreundliche Anbauteile sowie größtmögliche Geländegängigkeit sorgen für das nötige Durchhaltevermögen auf dem Bau. Zu den Kandidaten gehört der leichte Dreiseitenkipper ebenso wie der dicke 8x8-Bauriese. Zur Wahl stehen die Fahrzeuge mit verschiedenen Antriebskombinationen, Achsen, Federsystemen und Rahmenkonstruktionen.

I 091 DAF CF Construction



Leistung (PS) 223-510
Gesamtgewicht (t) 26,00

I 092 DAF LF Construction



Leistung (PS) 152-314
Gesamtgewicht (t) 19,00

I 093 Iveco Eurocargo



Leistung (PS) 220-280
Gesamtgewicht (t) 11,50-15,00

I Kipper bis 32 Tonnen

I 094 Iveco Trakker



Leistung (PS) 310-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 095 MAN TGM



Leistung (PS) 250-340
Gesamtgewicht (t) 13,00-26,00

I 096 MAN TGS



Leistung (PS) 320-500
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 097 Mercedes Arocs



Leistung (PS) 238-510
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 098 Mercedes Atego



Leistung (PS) 156-299
Gesamtgewicht (t) 7,50-15,00

I 099 Renault Trucks C Cab 2,5m



Leistung (PS) 380-520
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 100 Renault Trucks K



Leistung (PS) 380-520
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 101 Scania P/G/R



Leistung (PS) 250-730
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 102 Tatra Phoenix



Leistung (PS) 360-510
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I 103 Volvo FH



Leistung (PS) 420-540
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

I Kipper bis 32 Tonnen

I 104 Volvo FMX



Leistung (PS) 330-540
Gesamtgewicht (t) 18,00-32,00

K Midibusse

Einen Großteil der Klasse der Klein- und Midibusse bestreiten Fahrzeuge auf Transporterbasis. Doch auch die Kurzausgaben von reinrassigen Großbussen mit Längen knapp über zehn Meter gehören zu dieser Kategorie. Alles in allem stehen in diesem Segment Linien-, Reise- und Clubbusse auf dem Programm. Hinzu kommen Spezialbusse mit behindertengerechten Ausbauten.

K 105 Barbi Galileo HD



Leistung (PS) 420
Länge (m) 10,35/10,80

K 106 Hess SwissAlpin



Leistung (PS) 280-360
Länge (m) 9,50

K 107 Heuliez GX 137/137 L



Leistung (PS) 250-286
Länge (m) 9,52/10,74

K 108 Indcar Mobi/City/LE



Leistung (PS) 170
Länge (m) 7,99-8,55

K 109 Indcar Next L8/9



Leistung (PS) 220
Länge (m) 7,70-9,39

K 110 Integralia InTourism



Leistung (PS) 163-190
Länge (m) 5,91-7,53

K 111 Integralia InUrban



Leistung (PS) 163
Länge (m) 7,36

K Midibusse

K 112 Irizar i6S



Leistung (PS) 369-396
Länge (m) 10,78

K 113 Isuzu Novo Ultra



Leistung (PS) 190
Länge (m) 7,30

K 114 Isuzu Turquoise



Leistung (PS) 190
Länge (m) 7,72

K 115 Iveco Daily Tourys/Electric



Leistung (PS) 170/109
Länge (m) 7,50/7,10

K 116 Kutsenits City 719



Leistung (PS) 163-190
Länge (m) 8,70

K 117 Kutsenits Tourist 716



Leistung (PS) 163
Länge (m) 9,30

K 118 MAN Lion's City M



Leistung (PS) 250/290
Länge (m) 10,50

K 119 Mercedes Sprinter Minibus



Leistung (PS) 95-163
Länge (m) 5,90-8,70

K 120 Mercedes Tourismo K



Leistung (PS) 299
Länge (m) 10,32

K 121 Probus M/L



Leistung (PS) 180
Länge (m) 8,35

K Midibusse

K 122 Probus R/L R/LE



Leistung (PS) 180
Länge (m) 8,27/8,47

K 123 Setra S 511 HD



Leistung (PS) 354
Länge (m) 10,46

K 124 Sileo Elektrobus S10



Leistung (PS) 2 x 163
Länge (m) 10,70

K Midibusse

K 125 Sitcar Spirit GT



Leistung (PS) 190
Länge (m) 7,50

K 126 Sitcar Voyager



Leistung (PS) 170
Länge (m) 7,99

K 127 Solaris Urbino 8,9 LE



Leistung (PS) 265
Länge (m) 8,95

K Midibusse

K 128 SOR BN 8.5



Leistung (PS) 186
Länge (m) 8,40

K 129 Temsa MD 7



Leistung (PS) 280
Länge (m) 7,74

K 130 Temsa MD 9



Leistung (PS) 290
Länge (m) 9,38

www.hs-schoch.de

Seine **Majestät** trägt **HS-Schoch**

Bullfänger, Scheinwerferbügel, Front- und Side-Bars, Radzierblenden, Auftritte u.v.m. aus von Hand auf Hochglanz poliertem Edelstahl verleihen dem **König der Landstraße** Würde und Ausstrahlung.

Edelstahlzubehör von **HS-Schoch** für DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania und Volvo. **Einfach herrschaftlich.**

1. PLATZ Tuning und Styling 2005-2016

Die Sector Marken 2016 Die Leserwahl von

+49(0)7363/9609-0

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

K Midibusse

K 131 Van Hool A 308/A 309



Leistung (PS) 250
Länge (m) 9,50-9,90

K 132 VDL Mid-City



Leistung (PS) 163
Länge (m) 6,94-8,38

K 133 VDL Mid-Euro/Basic



Leistung (PS) 163-204
Länge (m) 6,96-8,38

L Stadtlinienbusse

Auf dem Markt moderner Stadtbusse steht das Thema umweltverträglicher Personenverkehr im Mittelpunkt. Besonders in diesem Segment versuchen die Hersteller, die Abgasemissionen und den Verbrauch mit Hilfe von elektrischen Antrieben (E), alternativen Kraftstoffen und Dieselantrieben (D) weiter zu drosseln.

L 134 BYD Elektrobus K9/K11



Leistung (PS) k. A.
Länge (m) 12,00/18,00

L 135 Ebusco Elektrobus 2.0



Leistung (PS) 299
Länge (m) 12,00

L 136 Hess Doppelgelenk-Niederflurbus



Leistung (PS) 365
Länge (m) 24,70

L 137 Heuliez GX337 Hybride



Leistung (PS) 286 (D)+ 238 (E)
Länge (m) 12,06

L 138 Irizar Elektrobus i2e



Leistung (PS) 244/312
Länge (m) 12,00

L Stadtlinienbusse

L 139 Isuzu Citibus



Leistung (PS) 213
Länge (m) 9,51

L 140 Isuzu Novo Citi



Leistung (PS) 190
Länge (m) 7,50

L 141 Iveco Urbanway/CNG/Hybrid



Leistung (PS) 290-330/285 (D), 163 (E)
Länge (m) 10,50-17,90

L 142 MAN Lion's City/CNG



Leistung (PS) 280-360
Länge (m) 10,50-18,75

L 143 MAN Lion's City Hybrid



Leistung (PS) 250 (D) + 204 (E)
Länge (m) 11,98

L 144 Mercedes Citaro K-G/NGT



Leistung (PS) 299-394
Länge (m) 10,60-18,13

L 145 Scania Citywide LF



Leistung (PS) 250-320
Länge (m) 10,90-18,00

L 146 Sileo Elektrobus S12/S18



Leistung (PS) 2 x bzw. 4 x 163
Länge (m) 12,00-18,00

L 147 Solaris Urbino/electric



Leistung (PS) 254-369 (D)/2x 163 (E)
Länge (m) 12,00-18,00

L 148 SOR EBN12 Elektro



Leistung (PS) 306
Länge (m) 12,00

L Stadtlinienbusse

L 149 SOR NB12



Leistung (PS) 285
Länge (m) 12,20

L 150 Temsa MD9 LE



Leistung (PS) 250
Länge (m) 9,53

L 151 Van Hool A 330/AGG 300



Leistung (PS) 250-360
Länge (m) 12,00-24,79

L 152 Van Hool Exquicity



Leistung (PS) k. A.
Länge (m) 18,61-23,82

L 153 VDL Citea LLE/electric



Leistung (PS) 255 (D)/163-204 (E)
Länge (m) 9,95-12,68

L 154 VDL Citea SLF/A/electric



Leistung (PS) 310-360 (D)/208-285 (E)
Länge (m) 12,00-18,75

L 155 Volvo 7900 H/LAH Hybrid



Leistung (PS) 240 (D), 163-204 (E)
Länge (m) 10,64-18,13

M Überlandbusse

Unter der Woche auf Linie, am Wochenende auf Ausflugsfahrt: Die Einsätze der sogenannten Überlandomnibusse sind breit gefächert. Dasselbe gilt für die Technik. Fahrzeuge mit Anleihen aus dem Reisebusbereich sind ebenso vertreten wie Modelle, die auf Konzepten der Linienomnibusse basieren.

M 156 Irizar i3 LE



Leistung (PS) 326-396
Länge (m) 10,90-14,90

M Überlandbusse

M 157 Irizar i4



Leistung (PS) 326-396
Länge (m) 10,78-14,99

M 158 Isuzu Tourquoise Interurban



Leistung (PS) 190
Länge (m) 7,72

M 159 Isuzu Visigo Interurban



Leistung (PS) 250
Länge (m) 9,56

M 160 Iveco Crossway/LE



Leistung (PS) 285-360
Länge (m) 10,80-13,00

M 161 Iveco Evadys



Leistung (PS) 400
Länge (m) 12,10-13,00

M 162 MAN Lion's Intercity



Leistung (PS) 290
Länge (m) 12,20-13,20

M 163 MAN Lion's Regio



Leistung (PS) 320-360
Länge (m) 12,25-13,90

M 164 Mercedes Citaro Ü/LEÜ



Leistung (PS) 299-360
Länge (m) 12,14-18,13

M 165 Mercedes Intouro



Leistung (PS) 299-354
Länge (m) 12,14-13,32

M 166 Scania Citywide LE



Leistung (PS) 250-360
Länge (m) 12,00-18,10

M Überlandbusse

M 167 Scania InterLink LD/MD



Leistung (PS) 320-490
Länge (m) 11,00-15,00

M 168 Setra Multi-Class 400 UL/H/LE Business



Leistung (PS) 299-394
Länge (m) 10,80-15,00

M 169 Solaris Urbino LE (neu)



Leistung (PS) 254-369
Länge (m) 12,00

M 170 SOR C12



Leistung (PS) 285
Länge (m) 11,80

M 171 Temsa LD 12/13 IC



Leistung (PS) 330-368
Länge (m) 12,33-13,05

M 172 Temsa MD9 IC



Leistung (PS) 250-290
Länge (m) 9,38

M 173 Van Hool EX 16M



Leistung (PS) 394
Länge (m) 13,26

M 174 Van Hool TX16 Astron



Leistung (PS) 462/510
Länge (m) 13,20

M 175 VDL Citea SLE/XLE



Leistung (PS) 280-370
Länge (m) 12,00-14,48

M 176 VDL FMD2



Leistung (PS) 330-370
Länge (m) 12,19-13,47

M Überland- busse

M 177 Volvo 8900



Leistung (PS) 280-350
Länge (m) 12,23-14,96

N Reise- hochdecker

Das Segment des Reiseverkehrs beherrschen Omnibusse mit komfortabelster Ausstattung, augenfälligem Design, aufwendiger Technik und einem fast unüberschaubarem großen Angebot an Extras. Hinzu kommt eine breites Programm an Sicherheitsausstattung. Der Käufer kann zwischen Zwei- und Dreiachsern sowie Standardgrößen mit Längen von 12 bis rund 15 Metern wählen.

N 178 Ayats Eclipse



Leistung (PS) 480-500
Länge (m) 12,80-14,80

N 179 Barbi Galileo HDL



Leistung (PS) 460-500
Länge (m) 12,40-13,80

N 180 Irizar i6S



Leistung (PS) 369-510
Länge (m) 12,20-14,98

N 181 Irizar i8



Leistung (PS) 435-510
Länge (m) 12,40-15,00

N 182 Isuzu Visigo



Leistung (PS) 250
Länge (m) 9,56

N 183 Iveco Magelys Pro



Leistung (PS) 400
Länge (m) 12,20-12,80

N 184 MAN Lion's Coach



Leistung (PS) 420-500
Länge (m) 12,00-13,80

N Reise- hochdecker

N 185 Mercedes Tourismo/M/L



Leistung (PS) 354-428
Länge (m) 10,32-13,99

N 186 Mercedes Travego M/L



Leistung (PS) 428-476
Länge (m) 12,18-14,03

N 187 Neoplan Skyliner



Leistung (PS) 500
Länge (m) 13,99

N 188 Neoplan Tourliner



Leistung (PS) 420-500
Länge (m) 12,17-13,80

N 189 Scania InterLink HD



Leistung (PS) 410-490
Länge (m) 11,00-14,90

N 190 Scania Touring



Leistung (PS) 410-450
Länge (m) 12,10-13,70

N 191 Setra Comfort-Class 500 HD



Leistung (PS) 354-476
Länge (m) 10,50-14,90

N 192 Setra Top-Class 500 HDH



Leistung (PS) 476-510
Länge (m) 12,50-14,17

N 193 Temsa HD 12/13



Leistung (PS) 436
Länge (m) 12,27-13,07

N 194 Temsa Maraton 13



Leistung (PS) 436
Länge (m) 13,08

N Reise- hochdecker

N 195 Van Hool EX 17H



Leistung (PS) 436
Länge (m) 14,22

N 196 Van Hool TDX27 Astromega



Leistung (PS) 462/510
Länge (m) 14,10

N 197 VDL Futura FDD2



Leistung (PS) 510
Länge (m) 13,08-14,15

N 198 VDL Futura FHD2



Leistung (PS) 370-460
Länge (m) 10,60-14,85

N 199 Volvo 9700



Leistung (PS) 430-460
Länge (m) 12,35-13,83

N 200 Volvo 9900



Leistung (PS) 430-460
Länge (m) 12,35-13,83



Fahrerlebnis



Seating - on a higher level. www.isri.de

ISRINGHAUSEN
ISRI

VERKAUFEN, KAUFEN, SUCHEN RUND UMS NUTZFAHRZEUG

trans aktuell MARKT

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

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

LEASING/LKW-VERMIETUNG



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

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

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

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



TRUX FÜR DEN NEUEN SCANIA



Trux Aluminium-Zubehör ist ab sofort für die neue Generation Scania verfügbar. Um die Hälfte reduziertes Gewicht im Vergleich zu Edelstahl-Zubehör, einzigartig im Design und selbstverständlich mit dem aerodynamischen Trux Airflow-Profil erhältlich, auf Wunsch direkt ab Werk lackiert.

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 - 20

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**

Tankcontainer- und Chassisvermietung

schnell • flexibel • unbürokratisch

TC-RENT ^{de}
Trailer & Container Rental

Telefon **04882 590 140**
E-Mail info@tc-rent.de

www.tc-rent.de

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

FERNFAHRER
ERSTE FAHRT

Jeden MONAT NEU!

Dr. Luana Lima behandelt Patienten im Flüchtlingslager Dadaab (Kenia), Juli 2011 © Brendan Bannan

WIR HÖREN NICHT AUF ZU HELFEN. HÖREN SIE NICHT AUF ZU SPENDEN.

Leben retten ist unser Dauerauftrag: 365 Tage im Jahr, 24 Stunden täglich, weltweit. Um in Kriegsgebieten oder nach Naturkatastrophen schnell handeln zu können, brauchen wir Ihre Hilfe. Unterstützen Sie uns langfristig. Werden Sie Dauerspender.

www.aerzte-ohne-grenzen.de/dauerspender

DAUERSPENDE
ab **5,-** im Monat

Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00




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

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR



www.hs-schoch.de

MEHR SCANIA R

Passgenau und individuell an die Fahrzeugfront angepasst, verleihen Scheinwerferbügel, SideBars und BumpBar von **HS-Schoch** dem neuen **Scania R 2016** noch mehr Anmut.

In aufwändiger Handarbeit auf Hochglanz poliert, strahlen die **Styling Accessoires** von **HS-Schoch** diesen unwiderstehlichen und dauerhaften Glanz aus.

+49(0)7363/9609-0

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



LKW-Zubehör/Truckstyling

2005-2016



Tuning und Styling
1. PLATZ

www.lkw-aluraeder.de



autorisierter
Großhandel

Ihr Großhandels-
Partner für
ALCOA Räder
und Zubehör

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

Tel. +49 (0) 2902 656
Fax +49 (0) 2902 57514
info@lkw-aluraeder.de



www.lastauto-omnibus.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

...über 5.000 Teile!!!
Cool forever ...
Kompressor-Kühlflex Engel MK-43
Kompressor-Kühlflex Engel MK-49
Kompressor-Kühlflex Engel MK-49
PIEPER-ww.truckerdepot.de

MOTOREN

Die Motorenklinik

Notruf 02206-95860

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

Gesicherte Qualität nach RAL GZ 797
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008
2 Jahre Garantie
Ab PKW, LKW bis Motor generalüberholt im Tausch ab Lager bis

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

www.transaktuell.de

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

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

- feste Abrechnungssätze auf km-Basis (voll + leer)
- sofortige Frachttzahlung mit Skontoabzug
- ein umfangreiches Kunden- und Partnernetzwerk, daher ganzjährige optimale Auslastung
- deutsche Mautvergütung
- Tankkarten ohne Kautions
- lukrative Frachttumsätze/hohe km-Leistungen
- gute Bonität/erstklassige Zahlungskonditionen
- erfahrene sach- und sprachkundiges Dispo team
- Sonderkonditionen bei Einsatz ab 5 Fahrzeugen

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

deuFrance Transport GmbH, Maybachstr. 15, 71735 Hochdorf
Tel. 07042 / 87 51-0 Fax 07042 / 7 84 53 www.deufrance.de
spedition@deufrance.de

NITSCHKE
Transportunternehmer mit 40 to Sattelzug für den nationalen Fernverkehr gesucht
- Tautliner
- offene Fahrzeuge
- Ganzjahresdisposition
- faire Preise
- pünktliche Bezahlung
- Aufleger können im Bedarfsfall zur Verfügung gestellt werden
- Standort egal
Voraussetzungen:
- Zuverlässigkeit
- EU-Lizenz
- Transportversicherung 40 SZR
- Mindestlohnforderungen
Bei Interesse bitten wir um Kontaktaufnahme:
Herr Neuling, Tel. 0991/37030-0
Spedition Nitschke GmbH, Deggendorf, www.nitschke.de

LASTENFREIE GMBH
mit Transportgenehmigung und viele weitere betriebsbereite Firmen zum sofortigen Einsatz zu verkaufen!
INFO: WWW.LCIG.EU
EU-Freecall: 00800 21 22 55 55 oder 0049 (0) 2407 90850

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
verkaufte Auflage: 144.302 (IWW 01/2016)
€ 126,-
und hat das Format 1-spaltig - 30 mm
Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm.de

Transportwelt
News aus Wirtschaft und Politik
www.eurotransport.de

DHL
Die DHL FoodLogistics GmbH
bietet zuverlässigen Unternehmen im **Frigo-Bereich**
Befrachtung im Festeinsatz für nationale und internationale Transporte. Auf Wunsch Zahlung innerhalb 10 Tage.
Telefonische Vorabinformationen bei Herrn Dietmar Platz:
Telefon: +49.61.07.9.85.62-30
E-Mail: dietmar.platz@dhl.com
Am Aspenhaag 11
D-65451 Kelsterbach

Hose
20.10.2008 - 13.12.2016
Als Kurierunternehmer nach Umsatz gesucht und doch wieder nur tote Hose? Dann testen Sie jetzt courier.net – die Frachtenbörse für Kurierprofis. Am besten testen – 3 Monate kostenfrei.
www.courier.net

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

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

KOMBIMARKT
FERNFAHRER trans aktuell
Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT**
verkaufte Auflage: 144.302 (IWW 01/2016)
€ 210,-
und hat das Format 1-spaltig - 50 mm
Nähere Informationen erhalten Sie von Norbert Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm.de

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER



Jeden MONAT NEU!

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 Köllinischen Park 1
10179 Berlin

AUS- UND WEITERBILDUNG

Fahrschule B. Mülln www.fahrschule-muelln.de

AB 18 JAHRE C1/C1E

MEHR ALS NUR EINE FAHRSCHULE!

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

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

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

Weiterbildung und Urlaub **FS**
Kompaktkurs / 5 Module **nur 295,00 €** einfach gut...
in Hessen + NRW oder inhouse bundesweit
www.Fahrerschulung-Schneider.de Tel.: 02761 / 83 45 97

www.lastauto-omnibus.de

STELLENANGEBOTE

Wir sind: Spezialist im Bereich Industriellistik, Produktionsver- und entorgung, Ersatzteillistik, Fertigung und Value-added-Services. Mit dem eigenen modernen Fuhrpark und unseren festen Subunternehmern sind wir ein zuverlässiger Partner in Sachen Teil- und Kompletttransporte, Papier- und Spezialtransporte sowie Kühltransporte.

Für unsere Standorte in 16727 Velten und 92436 Bruck suchen wir eine/n: **Disponenten/-in**

Ihr Profil:

- Engagiertes, selbständiges Arbeiten
- Mehrjährige Berufserfahrung wünschenswert
- Bereitschaft zum Schichtdienst
- Pünktlich und zuverlässig

Haben wir Ihr Interesse geweckt?
Bewerbungen bitte unter Chiffre 1123895 an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
KombiMarkt
70162 Stuttgart

Es lohnt sich **RTS** Transport Service

Kraftfahrer/innen, Klasse CE für WAB/Tandem/Sattel-LKWs

bewerbung@rts-hamburg.de
Tel: +49 (0) 4104 / 6950041

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

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** verkaufte Auflage: 144.302 (JW 01/2016)

€ 84,-
und hat das Format 1-spaltig - 20 mm
Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 117 84 98-94

VERANSTALTUNGEN

AMERICAN TRUCK PROMOTION

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

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

WWW.US-TRUCK.COM

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

VERSCHIEDENES

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

Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip

OVERALLS
Sieglinde Bley Handelsvertretung
Staufenring 17 89073 ULM
Tel.: 0731/28051 Fax: 28052
www.bley-overalls.de
info@bley-overalls.de

Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

0 18 05/11 20 24*

DOC STOP
Auf Tour erkrankte Fahrer erhalten bei der DocStop-Hotline die Kontaktdaten der nächstgelegenen Arztpraxis.
*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

Das Schönste Geschenk für Kinder: Eine Zukunft.

Das ist die **KRAFT** der Patenschaft.

Jetzt Paten werden!
worldvision.de

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

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

Rahmenschaden?
www.unfallvermessung.de
Service-Rufnummer: 0172 / 4 01 79 68

ANZEIGENANNAHME

Telefon (07 11) 1 82-188
Mo.–Do. 8.00–18.00 Uhr
Fr. 8.00–16.00 Uhr

Fax (07 11) 1 82-17 83
(Zum Anzeigenschluss nur bis 16.00 Uhr)

Coupon senden an:
Motor Presse Stuttgart
GmbH & Co. KG
KombiMarkt 70162 Stuttgart

E-Mail: kombimarkt-ga@motorpresse.de
(Zum Anzeigenschluss nur bis 16.00 Uhr)

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

ANZEIGENVARIANTEN

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

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

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

KOMBIMARKT
FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

KombiMarkt März
Text bis: 13. 03. 2017
Erstveröffentlichung:
Fr., 07. 04. trans aktuell 8
Fr., 21. 04. trans aktuell 9
Mo., 10. 04. lastauto omnibus 5
Mo., 03. 04. FERNFAHRER 5

Einzelbuchung:
Text bis:
Mi., 22. 02. trans aktuell 6
Mi., 08. 03. trans aktuell 7
Do., 23. 02. lastauto omnibus 4
Mo., 13. 03. FERNFAHRER 5

| Bitte ankreuzen | Gewünschte Zeitschriftenbelegung | Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen: | |
|--|---|---|----------------------------|
| | | privat je mm € | gewerblich je mm € + MwSt. |
| <input type="checkbox"/> Kombination | FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus | 1,90 | 4,10 |
| <input type="checkbox"/> Einzelbuchung | FERNFAHRER | 1,90 | 2,30 |
| <input type="checkbox"/> Einzelbuchung | trans aktuell | 1,90 | 2,30 |
| <input type="checkbox"/> Einzelbuchung | lastauto omnibus | 1,90 | 2,30 |

Pro Zeile ca. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume
1 Zeile = 3 mm · 2 Zeilen = 6 mm · 3 Zeilen = 8 mm · 4 Zeilen = 10 mm · 5 Zeilen = 12 mm · 6 Zeilen = 15 mm

| | | | | | |
|-------|--|--|--|--|--|
| 3 mm | | | | | |
| 6 mm | | | | | |
| 8 mm | | | | | |
| 10 mm | | | | | |
| 12 mm | | | | | |
| 15 mm | | | | | |

Bitte veröffentlichen Sie obigen Text mal unter der Rubrik

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

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:
 Privatanzüge gewerbliche Anzeige
 unter Chiffre (Chiffre-Gebühr 10,-) mit Foto (Gebühr 30,-, gewerblich + MwSt., Format = 1-spaltig)

Name/Firma _____ Vorname _____
Straße, Nr. _____
PLZ/Ort _____
Telefon _____ E-Mail _____

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

X Unterschrift/Datum _____ TRA 5/17

Unser Ziel:
Sie werden Pate
und sie wächst gewaltfrei auf.

Ulrich Wickert:
„Mädchen brauchen Ihre Hilfe!“

Plan
gibt Kindern eine Chance

Nähere Infos: www.plan-deutschland.de