

Immer auf dem neuesten Stand mit dem **eurotransport.de** WhatsApp-Newsletter

Jetzt kostenlos anmelden



## Ab sofort: News per WhatsApp

Jetzt anmelden: Der WhatsApp-Newsletter von eurotransport.de versorgt Sie von Montag bis Freitag kostenlos mit aktuellen Nachrichten aus der Welt der Logistik und der Nutzfahrzeuge. Infos: eurotransport.de/whatsapp



**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



# Hessen elektrifiziert

Aufbau der Infrastruktur für eHighway beginnt – trans aktuell-Expertengespräch

Der Oberleitungs-Lkw steht in den Startlöchern. Die Vorbereitungen für seinen ersten Einsatz auf öffentlichen Straßen in Deutschland laufen auf Hochtouren. Für 8. November hat das Bundesland Hessen den symbolischen Spatenstich für den Beginn der Bauarbeiten an der A5 geplant.

Zwischen den Anschlussstellen Zeppelinheim/Cargo City Süd des Frankfurter Flughafens und Darmstadt/Weiterstadt lässt die Landesgesellschaft Hessen mobil die erforderliche Infrastruktur aufbauen – unter anderem Unterwerke, Masten und Fahrdrähte. „Der Zeitplan ist sehr ambitioniert“, sagte Mathias Samson, Staatssekretär im hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium, bei einem Expertengespräch von trans aktuell in den Räumen der Spedition Schanz in Ober-Ramstadt bei Darmstadt. „Ende 2018 sollen die Masten stehen und Anfang 2019 die ersten Lkw mit Geweih darauf verkehren“, erklärte er.

Pro Richtung ist geplant, fünf Kilometer zu elektrifizieren. Als eHighway firmiert das Projekt beim Technologiekonzern Siemens, der den Zuschlag zu Planung und Bau erhalten hat und weltweit in Schweden und Kalifornien bereits auf zwei solcher

Strecken die Betriebserprobung durchführt. „Aktuell sind wir in einer intensiven Planungsphase“, sagte Holger Sommer aus dem eHighway-Team der Siemens-Sparte Mobility. „Die weiteren Meilensteine sind gesetzt, sodass wir sehr zuversichtlich sind, den Terminplan einzuhalten und Ende November 2018 fertig zu sein.“

Vorgesehen ist, dass sich fünf Hybrid-Lkw mit Stromabnehmern an dem über drei Jahre laufenden Feldversuch beteiligen. Gleiches gilt für die beiden anderen Projekte in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg. Die Besonderheit in Hessen liegt darin, dass sich Transport- und Logistikunternehmen aus verschiedenen Segmenten daran beteiligen.

## Spedition Schanz ist dabei

Mit von der Partie sind die Spedition Schanz, der Lebensmittel-Spezialist Meyer Logistik sowie die Raiffeisen Waren-Zentrale (RWZ) und der Container-Spezialist Contargo. „Eine weitere Besonderheit ist, dass wir bewusst auf eine der am stärksten belasteten Autobahnen in Europa gehen“, sagte Matthias Scheffer, für die Elektromobilität verantwortlicher

Referent aus dem Bundesumweltministerium. Das Land Hessen habe dem Bundesumweltministerium ein sehr schlüssiges Konzept vorgelegt, und das Projekt sei dank einer schnellen Verwaltung bereits weit vorangeschritten.

Das Umweltministerium fördert den Aufbau der Infrastruktur, aber auch die Anschaffung der Lkw mit dem markanten Geweih. „Der Erwerb solcher Prototypen würde die beteiligten Speditionen finanziell überfordern, sie sollen nicht mehr bezahlen müssen als für einen vergleichbaren konventionellen Lkw“, erläuterte Scheffer.

Damit ist eine Teilnahme auch für den Mittelstand realisierbar, wie sich am Beispiel der Spedition Schanz zeigt. „Wir sind mit wiederkehrenden Touren viel auf der A5 unterwegs, sodass der Streckenabschnitt für uns gut passt“, sagte Christine Hemmel, die mit ihrer Schwester Kerstin Seibert das 70 Mitarbeiter starke Unternehmen leitet.

Von Vorteil sei auch, dass der Kunde mit im Boot ist: der ebenfalls in Ober-Ramstadt angesiedelte Farbenhersteller DAW, der unter anderem durch seine Marken Caparol und Alpina bekannt ist. „Nachhaltigkeit ist seit langem ein wesentlicher Punkt unseres Handelns, dazu kann die

Elektromobilität sicher einen guten Beitrag leisten“, erklärte der für den Leistungseinkauf zuständige Teamleiter Udo Zeigmeister. Und so tragen in Hessen Logistik, verladende Wirtschaft, Politik und Verwaltung gemeinsam dazu bei, dass die Oberleitungs-Lkw 2019 auf die Straße kommen.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Thomas Küppers, Siemens | Montage: Frank Haug

Weitere Berichterstattung auf den Seiten 8–9

## IN KÜRZE

- Spatenstich für Aufbau der Infrastruktur in Hessen am 8. November
- Oberleitungen auf fünf Kilometern je Fahrtrichtung auf der A5
- Projektpartner: Spedition Schanz, Meyer Logistik, RWZ, Contargo

**Joint Venture:** Andreas Schmid Logistik kooperiert mit der 3D-Druck-Firma Voxeljet.



Seite 3

**Starker Brummi:** Das BGL-Maskottchen wird künftig wieder präsenter.



Seite 4

**Start-up:** Das Unternehmen Co-Carrier macht jeden zum Transporteur.

Seite 12

**Autonomes Fahren:** Daimler und Fraport entwickeln selbstfahrenden Schneeräumdienst.



Seite 16

**Abbiegeunfall:** Die Augsburgerin Rosemarie Wirth wurde von einem Lkw überrollt.

Seite 20

## GENEHMIGUNGSZEITEN VERKÜRZEN: VERBÄNDE MACHEN DEN BUNDESLÄNDERN VORSCHLÄGE

Das wochenlange Warten auf Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte muss ein Ende haben. Ziel muss es sein, dass die Behörden die Anträge der Unternehmen im Schnitt innerhalb von fünf Tagen bearbeiten. Dieser Auffassung sind nicht nur die betroffenen Speditionen selbst, sondern auch ihre Auftraggeber und die sie vertretenden Verbände. In einer gemeinsamen Erklärung machen 25 Wirtschafts- und Verkehrsverbände den 16 Verkehrsministern der Länder konkrete Vorschläge, wo sie ansetzen können, um die Verfahren zu beschleunigen. Dahinter steht die

## Bürokratie bremst Schwertransporte

FÜNF WOCHEN WARTEN AUF GENEHMIGUNGEN

Sorge, dass sich die Situation in den nächsten Wochen weiter zuspitzt. Schon Mitte Juli hatten die Verbände an die Politik appelliert, die Genehmigungsprozesse kürzer, flexibler und verlässlicher zu gestalten.

„Bearbeitungszeiten über fünf Wochen sind an der Tagesordnung“, hieß es in einem Schreiben an die Landesminister. Inzwischen haben demnach neun Ministerien geantwortet und zugesagt, sich für eine schnelle Bearbeitung einzusetzen. In ihrem zweiten Anlauf nun geben die Verbände den verantwortlichen Stellen konkrete Empfehlungen, wo sie kurz-, mittel- und langfristig ansetzen können. Unter den kurzfristigen Maßnahmen führen die Verbände fahrzeugbezogene Musterzustimmungen an, Korridor-Lösungen und Anpassungen im entsprechenden IT-Portal Vemags. rat





Foto: Daimler

## Ein Schwerer unter Strom

**Vision One: So nennt Daimler das Konzept für einen vollelektrischen schweren Lkw. Die Reichweite beträgt bis zu 350 Kilometer. Für die Mobilität von morgen hat der Hersteller nun mit E-Fuso eine eigene Elektromarke. Allen Lkw und Bussen soll in den nächsten Jahren ein E-Modell zur Seite stehen.**

# Nah an der Praxis

trans aktuell-Symposien zu Handelslogistik und Schadenprävention



## trans aktuell als Download

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

Die Handelslogistik ist in Bewegung. Transport- und Logistikunternehmen, die für den Handel tätig sind, sehen sich mit einer Vielzahl an Trends und neuen Fragestellungen konfrontiert. Welche Rolle spielt der digitale Palettschein? Wie helfen Drohnen einem Kontraktlogistiker bei der Inventur? Wie bewahren sich Zeitfenster bei der Anlieferung, wie lässt sich die Logistik klimafreundlich gestalten?

Wie soll man bei dieser Vielzahl an Themen nur den Überblick behalten? trans aktuell hilft dabei, indem die Redaktion diese Fragen bei einem Symposium am Mittwoch, 29. November, bei der Krage Spedition in Langenhagen beantwortet. Die Veranstaltung ist Teil einer Symposiumsreihe, die sich durch ihren hohen Praxisbezug auszeichnet und direkt bei Logistikunternehmen stattfindet.

Die Krage Spedition ist ebenfalls in der Handelslogistik tätig und Partner der Stückgutkooperation IDS. Firmenchef Mathias Krage, der den Vortrag zur Zeitfenstersteuerung übernimmt, ist auch Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVB). Gemeinsam mit Christian Labrot, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), stellt er sich auch einem kurzweiligen Logistik-Talk. Wo die Reise bei der Handelslogistik hingeht, stellt Thomas Kempcke, Leiter des Forschungsbereichs Logistik beim EHI Retail Institute in Köln, vor.

Weil für Speditionen vor allem interessant ist, wie der Auftraggeber tickt, sind gleich zwei Verlager mit von der Partie – der Versandhändler memo AG mit seinem Logistikvorstand Frank Schmähling und der Buchgroßhändler KNV mit dem Leiter seines Transportmanagements Peter Manns.

DSLVB-Geschäftsführer Hubert Valder geht auf die Möglichkeiten des digitalen Palettscheins ein. Über die Potenziale von Drohnen

spricht Danilo Georg, Director Operations bei BLG Handelslogistik in Bremen. Von den Anforderungen an Speditionen im Bereich E-Commerce berichtet Manuel Unkel, Vertriebsleiter bei B+S Logistik aus Borgholzhausen. Wie gewohnt, rundet eine Besichtigung der Logistikanlage bei der Krage Spedition das Programm ab.

### Safety First bei Rüdinger

Weiter geht die trans aktuell-Veranstaltungsreihe mit einem Symposium zum Thema Safety First am Mittwoch, 13. Dezember, bei der Rüdinger Spedition in Krautheim. Der erste Teil widmet sich der Frage, wie Flottenbetreiber

Schäden durch effektives Riskmanagement einen Riegel vorschieben können. Darüber spricht Ralph Feldbauer, Chef-Riskmanager der Allianz aus München. Ergänzt wird das Ganze durch Praktiker, die unterschiedliche Schulungskonzepte vorstellen: einerseits die klassische Fahrerschulung, andererseits die moderne Variante mit Einsatz von VR-Brillen. Input aus der Praxis kommt auch von Spediteur Roland Rüdinger und von Christine Platt, Prokuristin der Ladungskoooperation Elvis, welche das Symposium unterstützt.

Im zweiten Teil des Symposiums erfahren die Teilnehmer, wie sie ihre Mitarbeiter fit und gesund halten. Dr. Frank Frebel, Chef von Medical Sport Consulting aus Immenstadt, spricht über Auffälligkeiten bei der Gesundheit von Kraftfahrern und über Möglichkeiten der Vorbeugung durch den Einsatz von Vibrationstechnologie. Ferner tauschen sich Vertreter aus Spedition, Kontrollbehörde und Fahrzeugindustrie darüber aus, wie Unternehmer den Druck von Fahrern nehmen können – ganz im Sinne der Gesundheit und der Schadenprävention.

Die Teilnahmegebühr pro Veranstaltung beträgt 249 Euro pro Person. Anmeldung unter [www.etmevents.de/tasymposien2017](http://www.etmevents.de/tasymposien2017). Rabatte gibt es für trans aktuell-Abonnenten, Dekra-Mitglieder sowie Partner von IDS (29. November) und Elvis (13. Dezember).

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Krage, Karl-Heinz Augustin



Die Speditionen Krage und Rüdinger sind die Gastgeber der nächsten trans aktuell-Symposien.

## KOMMENTAR

von Franziska Nieß



### David gegen Goliath

Im Jahr 2016 gab es weniger Verkehrstote als jemals zuvor – eine gute Nachricht. Doch auf eine Gruppe trifft sie leider nicht zu: die der Radfahrer. Nach wie vor ziehen sie vor allem bei Kollisionen mit Lkw den Kürzeren. Stichwort: David gegen Goliath. Doch anders als in der biblischen Geschichte gibt es bei Abbiegeunfällen meist zwei Opfer, den Radfahrer und den Lkw-Fahrer. Die Fahrer werden in der Öffentlichkeit oft vergessen oder zu Unrecht angeprangert und trauen sich daher nicht, ihre Geschichten zu erzählen. Was für einen Effekt das haben kann, zeigt das Beispiel von Rosemarie Wirth, die einen Abbiegeunfall überlebte. Ihr Schicksal löste einen Medienrummel aus und rückte das Thema wieder mehr in den Fokus. Schade, dass es dazu solcher Unglücke bedarf. Trotz vieler präventiver Maßnahmen sind vor allem die Hersteller in der Pflicht: Bislang bietet nur Daimler einen Abbiegeassistenten. Damit die Zahl der getöteten Radfahrer sinkt, müssen die anderen Hersteller jedoch nachziehen.

Mehr zum Thema  
Abbiegeunfälle  
Seite 20

## IMPRESSUM

**trans aktuell**  
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management  
**Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de:**  
Matthias Rathmann (rat)  
**Redaktion:** Markus Bauer (mb), Franziska Nieß (fni), Ilona Jüngst (ilo), Knut Zimmer (kuz)  
**Ressortleitung Business Intelligence:** Carsten Nallinger (cn)  
**Weitere Mitarbeiter:** Julian Hoffmann (juh), Ann-Christin Wimber (acw), Joachim Geiger (ig)  
**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.de](mailto:transaktuell@etm.de)  
**Internet:** [www.transaktuell.de](http://www.transaktuell.de)  
**Anzeigenleitung:** Werner Faas, Tel.: 07 11/7 84 98-96  
**Anzeigenmarkt:** Norbert Blucke, Tel. 07 11/7 84 98-94  
**Vertrieb:** Bernd Steinfeldt (Ltg.), Gerlinde Braun, Sylvia Fischer, Tel. 07 11/7 84 98-14/-18, Fax 07 11/7 84 98-46, E-Mail: [vertrieb@etm.de](mailto:vertrieb@etm.de)  
**Anzeigenverwaltung:** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Nicole Polta, Gabi Volkert, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-14 03

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

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





# Die Zukunft aus dem Drucker

Andreas Schmid Logistik gründet Joint Venture mit 3D-Druck-Dienstleister Voxeljet



Mit dem Begriff „3D-Druck“ können mittlerweile die meisten Menschen etwas anfangen. Diskussionen zum Patentrecht oder dem Missbrauch im Hinblick auf die Waffenproduktion beschäftigten die Medien, Potenziale für die Herstellung wurden ausgelotet und aus einigen Branchen wie der Medizin- und Zahntechnik ist die Technologie nicht mehr wegzudenken. Auch in der Logistik zählt der 3D-Druck zu den Trends der Zukunft, doch über diesen Status scheint das Verfahren bislang nicht hinauszukommen.

Das will der Logistikdienstleister Andreas Schmid Logistik aus Gersthofen bei Augsburg nun ändern und hat daher zusammen mit Voxeljet, einem Hersteller für 3D-Drucksysteme, das Joint Venture Digital Supply Chain Solutions (DSCS) gegründet. Das Unternehmen, an dem Andreas Schmid Logistik und Voxeljet jeweils 50 Prozent halten, berät andere Firmen zum Thema 3D-Druck. „Ein derartiges Angebot gibt es bisher nicht“, erklärt Gianluca Crestani, Mitglied des Vorstands bei Andreas Schmid Logistik, im Gespräch mit trans aktuell.

Nicht nur die räumliche Nähe – der Firmensitz von Voxeljet befindet sich im nur wenige Kilometer von Gersthofen entfernten Friedberg – verbindet beide Unternehmen, sondern auch der Glaube an die gemeinsame Idee: neben der fachlichen Kompetenz laut Crestani die wichtigste Komponente für eine gemeinsame Zusammenarbeit. Letztere haben die Geschäftspartner schon über mehrere Jahre hinweg erprobt,

Andreas Schmid übernimmt die Logistikdienstleistungen für Voxeljet. „Im vergangenen Jahr haben wir uns gemeinsam überlegt, wie wir unsere Ideen rund um die 3D-Technologie in ein Produkt ummünzen und unsere Expertise im Digitalbereich und in der Logistik komprimiert anbieten können“, erklärt Crestani. Der dritte Partner im Bunde ist das Beratungsunternehmen Bust aus München, das seit 20 Jahren andere Firmen bei additiven Fertigungsverfahren berät.

## DSCS mit Komplett-Paket

Das Ergebnis der gemeinsamen Überlegungen präsentieren die Unternehmen nun in Form des Joint Ventures DSCS, hinter dem sich ein Komplett-Paket in Sachen 3D-Technologie verbirgt. Spezialisten aus dem 3D- und Logistikbereich untersuchen laut Crestani ab sofort die Bestände der Kunden nicht nur auf ihre 3D-Tauglichkeit hin. Sie prüfen auch, ob die additive Fertigung überhaupt wirtschaftlich wäre und gestalten Produktionsstrategien. Das Angebot reicht also von der Planung bis zur Implementierung und richtet sich vor allem an produzierende Unternehmen in der Metallverarbeitung oder Kunststoffindustrie.

„Wir haben das Prozedere mit einigen unserer bisherigen Kunden besprochen und eine positive Resonanz bekommen“, erklärt Crestani. Das Thema 3D-Druck sei zwar jedem geläufig, aber die wenigsten Unternehmen könnten

es für sich erschließen. „Es fehlt oft am fachlichen Know-how und der Zeit.“ Für viele stelle das Thema 3D eine Art „Black Box“ dar, die zu theoretisch gehandhabt werde.

Diesen Zustand beobachtet auch Voxeljet-Vorstand Rudolf Franz: „Die 3D-Technologie ist in der Fertigung bislang rudimentär eingeführt.“ Dabei sollten die Unternehmen laut Franz schon jetzt an additive Fertigungsverfahren denken, um den Anschluss nicht zu verpassen. „Selbst wenn sich in unseren ersten Analysen zeigen sollte, dass die Zeit im betreffenden Unternehmen momentan noch nicht reif ist für den 3D-Druck, bleibt das Thema dort dennoch verankert“, erklärt Franz. Schließlich nutze keiner solche Verfahren, nur weil sie hip seien. „Es geht immer um die Kosten, das ist auch der Anspruch des Joint Ventures.“ Zudem werde die additive Herstellung die herkömmliche nie vollständig ersetzen.

Nicht die Technologie solle im Vordergrund stehen, sondern der DSCS-Kunde. Darum fungiere das Joint Venture auch als unabhängiges und neutrales Unternehmen. „Wir haben nicht den Anspruch, unendlich groß zu werden, sondern wollen eine qualitative Leistung etablieren“, erklärt Crestani. „Wenn Unternehmen ohne unser Zutun Kontakt zu 3D-

Dienstleistern aufnehmen, bekommen sie womöglich nur deren Maschinen aufgedrängt.“ Das sei bei DSCS nicht der Fall.

Mit Voxeljet hat sich Andreas Schmid Logistik zudem einen Partner ins Boot geholt, der nicht nur eigene Drucksysteme entwickelt und baut, sondern diese auch für Dienstleistungen anbietet. „Damit können Unternehmen Anfragen bearbeiten, ohne eigene Systeme besitzen zu müssen“, erklärt Rudolf Franz. Für eine ganz spezielle Anfrage war Voxeljet vor fünf Jahren selbst weltweit in den Medien präsent. Das Unternehmen mit Standorten in Deutschland, Großbritannien, China, den USA und Indien fertigte für den James Bond-Streifen „Skyfall“ drei Modelle des legendären Aston Martin im Maßstab 1:3. Damit keine teuren Oldtimer in Flammen aufgehen mussten, bediente man sich der originalgetreuen 3D-Kopien. Auch Requisiten für die Star Wars-Filme stellten die Voxeljet-Mitarbeiter her.

Entsprechend formuliert Crestani auch seine Meinung zur 3D-Technologie: „3D wird Produktion und Logistik revolutionieren.“ Das Verfahren passe perfekt zu den Entwicklungen, die die Branche momentan umtreiben: Globalisierung und Individualisierung. Daher stellt er sich für die Zukunft zent-

rale und dezentrale 3D-Fertigungsstationen vor, die dadurch die Paletten-Stellplätze in den Lagern verringern. Bis es so weit ist, werde allerdings noch einige Zeit vergehen. Crestani nennt es noch eine Vision, einen Trend der Zukunft. Doch für jeden Trend muss einmal ein Anfang gemacht werden. Und der Zeitpunkt dafür ist jetzt.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Nieß, Voxeljet



Nächste Stufe der Zusammenarbeit: Voxeljet-Vorstand Rudolf Franz (l.) und Andreas Schmid Logistik-Chef Gianluca Crestani.

## DIE UNTERNEHMEN

### Andreas Schmid Logistik

- Sitz in Gersthofen bei Augsburg
- Vorstand: Gianluca Crestani, Herbert Robel
- 2.000 Mitarbeiter
- 260.000 Quadratmeter Logistikfläche
- 142 eigene Lkw
- arbeitet unter anderem mit Airbus, Bosch, MAN, Siemens und SGL Carbon zusammen

### Voxeljet

- Sitz in Friedberg bei Augsburg
- Geschäftsführung: Ingo Ederer, Rudolf Franz
- 300 Mitarbeiter an fünf Standorten weltweit
- seit 2013 an der New Yorker Börse notiert

25  
JAHRE  
CharterWay  
Mercedes-Benz

Seit 25 Jahren  
der ideale  
Partner für alle,  
die sich nicht  
binden wollen.

CharterWay dankt allen Kunden für ihre langjährige Treue. Auf die nächsten 25 Jahre. Weitere Informationen erhalten Sie unter [www.charterway.de](http://www.charterway.de)

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



# BGL geißelt Sozialdumping

Verband warnt vor weiterer Liberalisierung – Transportbranche bleibt bei Reform der Entsenderichtlinie außen vor



16.000  
Euro

VERDIENT EIN BULGARISCHER FERNFAHRER LAUT BGL IM INTERNATIONALEN VERKEHR IM JAHR

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) geißelt Lohn- und Sozialdumping in der Europäischen Union. Auch warnt er vor einer weiteren Liberalisierung des Transportmarkts, zum Beispiel bei der Kabotage, die die Lage weiter verschärfen würde. „Eine weitere Liberalisierung ist nach unserer Ansicht erst dann denkbar, wenn eine Angleichung bei den Sozialvorschriften erreicht ist – vorher auf keinen Fall“, betonte BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt bei seiner Stellungnahme zum EU-Mobilitätspaket vor den Ausschüssen für Verkehr und soziale Angelegenheiten.

Eigentlich müsste Engelhardt bei den EU-Gremien offene Türen einrennen. Denn auch die Europäische Kommission bekräftigt, Sozialdumping zu Leibe rücken zu wollen. Trotzdem soll der Transportbereich bei der geplanten Reform der Entsenderichtlinie außen vor bleiben. Hier gibt es demnach keinen gleichen Lohn für gleiche Arbeit – was eigentlich das Bestreben von EU-Sozialkommissarin Marianne Thyssen ist.

Eine deutliche Lockerung der Regeln, wie etwa der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSL) sie sich bei internationalen Verkehren wünscht, lehnt der BGL ab, stellt Engelhardt ge-

genüber trans aktuell klar. „Eine geringfügige Öffnung ist denkbar, damit unsere Unternehmen für ihre internationalen Verkehre keine 27 Lohnbuchhaltungen unterhalten müssen“, sagt er. „Keinesfalls aber wollen wir der Geiz-ist-geil-Mentalität Tür und Tor öffnen“, betont er. Engelhardt gibt zu bedenken, dass die osteuropäischen Unternehmen zu ganz anderen Bedingungen operierten. Ihre Lohnkosten, aber auch Mindestlöhne bewegten sich auf einem ganz anderen Niveau.

## Deutsche verlieren Anteile

Vor dem EU-Parlament wies Engelhardt auf Studien hin, wonach im internationalen Verkehr die Lohnspanne zwischen 16.000 Euro für bulgarische und 56.000 Euro für belgische Fahrer liege. „Deutsche und westeuropäische Unternehmen verlieren zunehmend Marktanteile, weil sie einem unfairen Verdrängungswettbewerb ausgesetzt sind“, kritisierte Engelhardt.

Oft seien es dauerhaft ausgeflaggte Flotten, die diesen Wettbewerb verschärfen, der rücksichtslos auf dem Rücken der Fahrer ausgetragen werde. Vielerorts herrschten an Rastplätzen menschenunwürdige Verhältnis-

se. „Durch diese Entwicklung wird sich die Fahrerknappheit weiter zuspitzen“, warnt der Verbandschef. Die zentrale Forderung des BGL sei es daher, einen fairen Wettbewerb und bessere Arbeitsbedingungen für Fahrer herbeizuführen.

Schon heute seien nicht mehr nur die west-, sondern auch die osteuropäischen Unternehmen vom Fahrermangel betroffen. „Wenn jetzt nichts getan wird, werden wir in ganz Europa ein Riesenproblem haben“, prophezeit Engelhardt. Er warnt auch vor Gefahren mit Blick auf die Verkehrssicherheit, wenn Fahrer übermüdet oder schlecht ausgebildet sind.

Vor diesem Hintergrund fordert der BGL überdies eine Regulierung der Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen. „Die Regeln des Markt- und Berufszugangs müssen für alle Fahrzeugklassen gelten, auch für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen“, betonte Engelhardt in Straßburg. Zugleich mahnte er effektive Kontrollmechanismen an, um die Einhaltung bestehender Vorschriften auch wirksam überprüfen und bei Verstößen ahnden zu können.

Die EU-Kommission selbst wirbt ebenfalls für mehr Fairness bei der Beschäftigung, doch ausgerechnet die Transportbranche lässt sie bei der Reform der Entsenderichtlinie außen vor. Für viele dürfte das unverständlich sein, denn gerade aus der Transport- und

Logistikbranche werden die Rufe nach fairen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen immer lauter.

EU-Sozialkommissarin Thyssen wertet die Sitzung der Arbeits- und Sozialminister in Luxemburg trotzdem als Erfolg. „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit“ – per Kurznachrichtendienst Twitter hatte sie ihr Verhandlungsgeschick gemeldet. Man habe sich auf verschärfte Regeln gegen Lohn- und Sozialdumping geeinigt.

Damit dürften die Voraussetzungen für eine Reform der Entsenderichtlinie aus dem Jahr 1996 geschaffen sein. Sie regelt unter anderem die Anstellungsbedingungen, Urlaubs- und Lohnansprüche. EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker hatte seine Idee einer europäischen Säule sozialer Rechte vor zwei Jahren vorgestellt, nun nimmt sie Formen an. Am 17. November wollen EU-Parlament, -Rat und -Kommissi-

on bei ihrem Treffen im schwedischen Göteborg ihre Pläne dazu verabschieden.

„Die Ergebnisse markieren einen wichtigen Schritt in Richtung eines sozialen Europas“, erklärte Marianne Thyssen. Sie verpflichteten die Mitgliedsländer, sich für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten einzusetzen. Medienberichten zufolge sollen Entsendungen künftig auf zwölf Monate begrenzt sein, in Ausnahmefällen sind auch 18 Monate möglich.

Text: Matthias Rathmann |  
Foto: Norbert Böwing

## NACH DEUTSCHLAND ENTSANDT

Deutschland profitiert aufgrund seiner Zentralität besonders vom Einsatz ausländischer Mitarbeiter. Nach Angaben der EU-Kommission arbeiten hierzulande rund 420.000 aus dem Ausland entsandte Mitarbeiter. Sie sind in der Bau- und Fleischwirtschaft, aber auch als Erntehelfer tätig – und natürlich als Lkw-Fahrer.

# Brummi ist zurück

BGL bricht auf in die Zukunft – modernisiertes Maskottchen am Start

Unterwegs nach morgen – der Slogan des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) ist aktueller denn je: Der BGL hat die Weichen in Richtung einer Neuausrichtung gestellt. Die Delegierten stimmten bei der Mitgliederversammlung in Köln umfangreichen strukturellen Veränderungen zu. „Ziel ist es, den BGL bis Herbst 2018 noch schlagkräftiger und attraktiver zu machen“, erklärte Verbandspräsident Adalbert Wandt.

Im Kern geht es darum, den Verband finanziell zu stabilisieren und ihn schneller in den Entscheidungen zu machen beziehungsweise das Leitungsgremium auf andere Beine zu stellen. Im Vorfeld war bekannt geworden, dass der BGL das Präsidium auflösen und an seine Stelle ein anderes Gremium setzen möchte. Ohnehin würden Klaus Peter Röske, Hans Wormser und Wandt selbst zur nächsten Mitgliederversammlung

aus dem Gremium ausscheiden. Was Punkt eins angeht, stimmten die Delegierten einer einmaligen Sonderumlage von 140 Euro pro Betrieb zu, die dem BGL zugutekommt. „Das verhindert, dass wir an unsere Rücklagen ran müssen“, sagte Wandt.

Aufgabe der Landesverbände ist es nun, diese Einmalzahlung so zuzuschneiden, dass sie größere Unternehmen stärker in die Pflicht nimmt als die weniger finanzstarken kleinen.

## Neues Gremium

Was die Entscheidungen betrifft, werden diese nicht mehr im Präsidium gefällt. An seine Stelle rückt ein anderes Gremium. Eine in den nächsten Wochen noch einzurichtende Satzungskommission bekommt den Auftrag, Empfehlungen über seine Aufgaben und Zusammensetzung zu

machen. „In dieser Woche werden wir eine Art Bewerbungsformular veröffentlichen, mit dem die Landesverbände Unternehmer melden können, die an der Satzungskommission mitwirken möchten“, erläuterte Wandt. Die Kommission soll die Landesverbände adäquat repräsentieren und aus etwa einem Dutzend Mitglieder bestehen. Sie soll noch in diesem Jahr ihre Arbeit aufnehmen.

Wandt unterstrich, dass es mehr denn je auf einen starken BGL ankomme – nicht nur die Mitglieder, sondern auch das Bundesverkehrsministerium, aber ebenso Verbände wie ADAC und VDA legten Wert auf eine schlagkräftige Gewerbevertretung.

Damit diese auch sympathisch rüberkommt, setzt der Verband auf sein bewährtes Maskottchen, den Brummi als personifizierten Lkw. Gemeinsam mit der SVG und der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) habe man

den Sympathieträger geringfügig modernisiert und zu neuem Leben erweckt. „Aber so richtig weg war er eigentlich nie“, erklären die BGL-Verantwortlichen. Auf vielen Lkw war er präsent, ebenso auf seiner Homepage [www.brummi.de](http://www.brummi.de). Dort gibt es nun einen Überblick über seine Historie und einen Online-Shop mit Brummi-Artikeln. Auch er macht sich also auf in die Zukunft.

Text: Matthias Rathmann |  
Illustration: BGL





# VOLVO FH PERFORMANCE EDITION

Exklusives Sondermodell  
inklusive Doppelkupplungsgetriebe

LIMITIERT BIS  
30.11.2017



Das limitierte Sondermodell Volvo FH Performance Edition besticht durch einzigartige Spitzenleistung, Fahrerkomfort, Sicherheit und Effizienz. Der leistungsstarke Antriebsstrang aus effizientem 13-Liter-Motor mit 551 PS und I-Shift Getriebe mit Doppelkupplung wird durch ein exklusives Stylingpaket abgerundet: Die Sonderedition überzeugt mit einer Lackierung in Blau oder Silber mit Schwedenfahne, exklusiven Ledersitzen in Schwarz/Silber oder Schwarz/Blau mit gesticktem Performance Edition Schriftzug sowie Felgen und Kühlergrill in Hochglanzschwarz. Das Sondermodell ist erhältlich als 4x2, 6x2 und 6x4 Sattelzugmaschine.

Mehr Informationen finden Sie unter [www.volvotrucks.de/performance-edition](http://www.volvotrucks.de/performance-edition)

Volvo Trucks. Driving Progress





# Cybercrime bedroht Existenzen

Kriminelle ergaunern sich Ladungen zunehmend übers Internet – Organisation Tapa schlägt Alarm



## DIE TAPA

- In der Transported Asset Protection Association (Tapa) haben sich weltweit Produzenten, Versender, Frachtführer, Versicherer, Dienstleister und Strafverfolgungs- sowie Regierungsbehörden zusammengeschlossen, um Cargo-Kriminalität in der Lieferkette zu bekämpfen.
- Die Mitglieder teilen Daten und Informationen und entwickeln Sicherheitsstandards. Diese gelten für Lager (Facilities Security Requirements/FSR), Fahrzeuge (Trucking Security Requirements/TSR) und Parkplätze (Parking Security Requirements/PSR). Die Plattform Incident Information Service (IIS) dient als Alarmsystem, das Zwischenfälle bekannt macht. Mehr unter [www.tapaemea.org](http://www.tapaemea.org)

## DIE SCHÄDEN

- Im August 2017 hat Tapa einen Anstieg der gemeldeten Fälle von Ladungsdiebstahl um 24,1 Prozent im Vergleich zum Vorjahr registriert. Der Wert der entwendeten Waren lag bei annähernd fünf Millionen Euro, wobei die Erhebungen lediglich zehn europäische Staaten und Südafrika erfassten. Von insgesamt 144 Delikten ereigneten sich 92 in Großbritannien, Deutschland lag mit 23 Fällen an zweiter Stelle.

Strafverfolgungsbehörden eine Chance, effektiver zu werden.

Eines der neueren Risiken sind Geisterunternehmen, Frachtführer, die in der realen Welt gar nicht existieren. Hier hat Tapa bereits seit 2015 einen merklichen Anstieg festgestellt, seit Herbst 2016 sind die Zahlen noch einmal hoch gegangen. Bereits von 2011 bis 2015 wurden 600 solcher Fälle registriert, der Schaden je Ladung lag zwischen 50.000 Euro und 2,5 Millionen Euro. Inzwischen hat der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft ein Papier erstellt, in dem vor den häufigsten Praktiken bei der Unterschlagung von Sendungen gewarnt wird.

In den Anfangszeiten von Tapa Ende der 90er Jahre hatten sich eine Handvoll High-Tech-Größen zusammengetan, um sich zu schützen. Im Wesentlichen ging es darum, Luftfracht zu sichern. Später kamen Straßentransporte hinzu, inzwischen sind mehr als 1.000 Mitglieder bei Tapa organisiert und der Ladungsdiebstahl ist längst ein verkehrsträgerübergreifendes Phänomen. In jüngerer Zeit ist mit neuen Landverbindungen nach China auch die Schiene in den Fokus gerückt. Hier soll es in nächster Zeit in Kooperation mit Bahn-Operateuren eine neue Tapa-Sicherheitszertifizierung geben.

Text: Regina Weinrich |  
Foto: Fotolia/Edelweiss

Die Gefahren für die Sicherheit der Lieferkette nehmen zu. Auch Klimawandel und Migration sind längst ein Risiko, das sich nicht mehr ignorieren lässt, betonten Experten vor rund 500 Teilnehmern einer Konferenz der Industrieorganisation Transported Asset Protection Association (Tapa) in London. Die Organisation will sich 20 Jahre nach ihrer Gründung neu aufstellen, um die

cherheit nicht angeht, entstehen enorme Risiken.“ Kriminelle könnten dann beispielsweise Lieferungen und Identitäten manipulieren, sich in Logistikterminals oder Unternehmen einhacken oder sich autonome Fahrzeuge vornehmen. In der Industrie fehlten hierfür das Bewusstsein und die Erfahrung, die Situation werde unterschätzt.

Schadprogramme wie die Erpressungstrojaner Petya und Wannacry haben dieses Jahr erhebliche Schäden bei Branchengrößen wie dem US-amerikanischen Kurier- und Logistikunternehmen FedEx verursacht. Bei der angegriffenen Tochterfirma TNT entstanden Ausfälle in geschätzter Höhe von bis zu 260 Millionen Euro. Die Ausfallkosten bei der Containerschiff-Reederei Maersk hatten die gleiche Größenordnung, wurde berichtet. Drei Geschäftsbereiche waren in Mitleidenschaft gezogen, 17 lahmgelegte Terminals verursachten Staus und Verspätungen, besonders betroffen war das voll automatisierte Terminal Maasvlakte II in Rotterdam.

„Cybercrime bedeutet nicht nur, dass Waren abhanden kommen, Cybercrime kann auch ein Unternehmen vorübergehend komplett lahmlegen“, sagte Tapa-Vorsitzender Thorsten Neumann. Das habe negative Auswirkungen auf die Kundenbeziehungen, könne den Aktienkurs beeinflussen oder sogar den Ruin bedeuten.

Beim Ladungsdiebstahl gehe es nicht mehr nur um hochpreisige Ware, sondern alles, was transportiert wird, sei potenzielles Diebesgut. „Wir müssen beim Thema Sicherheit alle gegen die Kriminellen zusammenstehen und voneinander lernen, statt miteinander zu konkurrieren“, sagte Neumann. „Wir haben ein gemeinsames Ziel.“

Dabei setzt die Organisation auch auf die Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen, denn der Transportsektor kann auch als Einfallstor für schwerwiegende Kriminalität wie terroristische Anschläge genutzt werden. Ein gemeinsames Anliegen ist auch die Verhinderung von illegaler Migration, die politisch unerwünscht ist und dem Sektor, gerade in Großbritannien, hohe Kosten verursacht.

Ein wesentliches Problem bei Aufklärung und Prävention krimineller Praktiken ist nach wie vor der Mangel an Daten. Die Angst der Transporteure vor einer Rufschädigung ist groß, weshalb davor zurückgeschreckt wird, Ladungsdiebstähle zu melden, obwohl sich das auf der Tapa-Plattform IIS in anonymisierter Form erledigen lässt. „Niemand möchte wirklich offenlegen, wie sehr das eigene Unternehmen von Kriminalität betroffen ist“, sagt Kleijwegt. Nur so aber lässt sich feststellen, wo Banden aktuell ihren Schwerpunkt haben, nur so können andere gewarnt werden, nur so haben die

## BEWUSSTSEIN FÜR GEFAHREN FEHLT

Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Während man sich früher gegen jeweils aktuelle Diebstahlpraktiken wappnete, geht es jetzt auch um geopolitische Unwägbarkeiten, Wetterereignisse und Cyberkriminalität.

„Alle sprechen von den Möglichkeiten, die uns die Neuerungen im IT-Bereich bringen“, sagte Ronald Kleijwegt, der bei Jusda Europe als Direktor für strategische Entwicklung zuständig ist. „Aber wenn man das Thema Si-

## „Der Mittelstand ist innovativer“

Tapa-Chef Thorsten Neumann über die Anforderungen an die Lieferkette

**trans aktuell: Herr Neumann, wo liegt für Sie der Schwerpunkt, wenn es um Sicherheit geht?**

**Neumann:** Bei Tapa geht es darum, physische Transporte abzusichern, das ist unser Bereich. Cybersecurity ist dabei ein sehr wichtiges Thema, auf das wir uns auch für die Zukunft ausrichten. Wir haben jetzt eine eigene Gruppe dafür, die daran arbeitet, unsere Standards in allen Bereichen anzupassen. Es geht auch darum, Cyber-Angriffe – wie beispielsweise GPS-Jamming – abzupuffern.

**Es gibt Kriminelle, die sich in Systeme einhacken, aber es läuft ja nicht alles im virtuellen Raum ab. Ihre Unternehmen haben es ganz real auch mit herkömmlichen Planenschlitzen zu tun.**

Das ist richtig, die Spannweite, die wir abdecken müssen, ist sehr groß. Als Industrieverband haben wir das Problem, dass uns die gesamte Lieferkette interessieren muss. Wir fangen im übertragenen Sinne beim Fußgänger an, dann kommt das Rad, Straße und Schiene, der Transport durch die Luft und über das Meer – und das alles in Verbindung mit dem Austausch von Daten.

**Wie kann man das in den Griff bekommen?**

Da das Spektrum so groß ist, müssen wir immer mehr auf Experten zurückgreifen. Was Big Data angeht, wollen wir als Industrieverband einen Standard schaffen, der die heutigen Risiken minimiert, aber natürlich auch die Risiken in den nächsten drei bis fünf Jahren. Gerade die Technolo-

gie, die sehr schnell wächst, ist diejenige, die uns am meisten gefährdet. Wenn eine neue Technologie kommt, haben die Kriminellen sie auch schon. Wenn wir uns damit schützen, wird sie von ihnen genutzt, um uns anzugreifen.

**Das ist ein Wettrennen.**

Ja, genau. Aber grundsätzlich kann Technologie den Menschen nicht komplett ersetzen. Es ist ganz toll, mal einen Roboter oder eine Sicherheitsdrohne zu sehen, aber selbst mit fahrerlosen Lkw brauche ich jemanden in der Zentrale, der bestimmt, welche Route gefahren werden soll. Wenn sich hier Kriminelle einklinken, wird ein Überwachungsmechanismus benötigt.

**Besteht die Gefahr, dass sich nur die ganz großen Unternehmen**

**Sicherheitssysteme leisten können und die kleinen und mittleren Betriebe dem erhöhten Anspruch nicht gewachsen sind?**

Wir bekommen sehr viele Informationen zu anstehenden Problemen aus der Industrie, zu denen wir Lösungsvorschläge machen. Wir haben festgestellt, dass die kleineren Firmen bei der Umsetzung wesentlich schneller sind. Gerade Mittelständler kommen mit viel besseren Innovationen, die unser Risiko minimieren, als die großen Unternehmen, weil sie viel schneller und flexibler agieren können. Was die finanziellen Ressourcen angeht, so ist beispielsweise ein GPS-System ja längst nicht mehr so teuer wie früher. Natürlich kann es aber sein, dass die Großen Veränderungen letztlich schneller implementieren, weil sie mehr Ressourcen haben.

**Wie kommunizieren Sie untereinander?**

Wir haben viele Interessengruppen zu Standards – Standards in Lagerhäusern, zu Lkw oder Parkplätzen. Und da holen wir uns dann die Experten ran. So arbeiten viele Mittelständler an den Sicherheitsanforderungen für Lkw, eigentlich ist in der Gruppe nur ein Großunternehmen dabei. Im Warehouse-Bereich wiederum sind fast nur Global Player vertreten, weil die mit ihren hunderterten von Lagern natürlich eine ganz andere Bandbreite abdecken. Im Parkbereich arbeiten wir mit großen Versicherern und Verbänden, auch öffentlichen, zusammen.

Text: Regina Weinrich | Foto: Tapa



## ZUR PERSON

- Diplom-Ingenieur Thorsten Neumann ist Vorsitzender der Industrievereinigung Tapa
- Sicherheitsexperte bei Microsoft, davor unter anderem bei Nokia und Motorola tätig



# Barthle lobt Gewerbe

Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) fordert Korrekturen beim EU-Mobilitätspaket



Staatssekretär Norbert Barthle wirbt für europaweit verbesserte Sozialvorschriften.

Eine politisch nicht ganz überschaubare Situation hat der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) auf seiner diesjährigen Jahrestagung in Köln erlebt und versucht, sich dabei Gehör zu verschaffen. Für den Verband gibt es derzeit noch keine amtierenden Minister und parlamentarischen Staatssekretäre, an die er sich wenden kann, sondern lediglich „geschäftsführende“. Und die haben bekanntlich wenig zu entscheiden. Erst recht, wenn sie „statusrechtlich“ einem völlig fremden Ressort zugeschlagen worden sind, wie aktuell das Verkehrsministerium dem Landwirtschaftsministerium.

Dem parlamentarischen Staatssekretär Norbert Barthle hat man diese verschlungenen Hintergründe bei seinem Auftritt auf der BGL-Jahrestagung nicht

angemerkt. Er versprach, dass die Transport- und Logistikbranche auch in Zukunft „bei uns im Bundesverkehrsministerium“ Gehör finden werde. Zudem würdigte er die BGL-Mitglieder und ihre Unternehmen, die seit Jahren als „zentrales Schwungrad“ für die Wirtschaft unentbehrlich seien.

Zugleich warb Barthle für ein „gutes Mobilitätspaket“. Für die gesamte Transportbranche seien die von der EU-Kommission vorgestellten Vorschläge zur Vervollkommenung des Binnenmarktes bei der Kabotage, der verbindlichen Verankerung des Prinzips der Nutzerfinanzierung sowie der sozialen Aspekte von enormer Bedeutung. Die Bundesregierung werde sich für die Wahrung der Interessen der deutschen Transportunternehmer stark machen. Besonders wichtig seien dabei die Sozialvorschriften, insbeson-

dere die Stichworte Ruhezeiten in Fahrerkabinen, Briefkastenfirmen und Mindestlohn.

Weitere Liberalisierungsschritte bei der Kabotage lehne die Bundesregierung ab, „wenn nicht auch die Sozialvorschriften europaweit harmonisiert sind und besser kontrollierbar gestaltet werden“, unterstrich Barthle unter dem Applaus der BGL-Mitglieder. Erst dann könne es zu weiteren Schritten der Marktliberalisierung kommen. In dieser konsequenten Haltung seien sich die zentral-europäischen Staaten einig. Widerstand aber komme von den osteuropäischen Ländern. Man müsse sich deshalb auf intensive Verhandlungen einstellen.

Zuvor hatte BGL-Präsident Adalbert Wandt auf den schwindenden Marktanteil deutscher Lkw auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen hingewiesen.

In zehn Jahren sei der Marktanteil von 65,7 Prozent auf 57,7 Prozent gesunken, während Lkw aus den EU-Beitrittsstaaten ihren Anteil im gleichen Zeitraum von 18,4 auf beachtliche 33,2 Prozent ausbauen konnten. Besonders erfolgreich seien dabei Fahrzeuge mit polnischen Kennzeichen. Ursache dieser Entwicklung sei das anhaltende Lohn- und Sozialkostengefälle. Hier könne das EU-Mobilitätspaket, das der BGL „weitgehend positiv“ bewertet, für Abhilfe sorgen. So sei etwa der Vorschlag der Kommission, wonach die Lkw-Fahrer spätestens nach drei Wochen ihre Wochenruhezeit am Heimatort verbringen können, „ein wichtiger Schritt zur Bekämpfung des illegalen Fahrer-Nomadentums“.

Dagegen stehe der BGL den Kommissionsplänen, die in Zukunft beliebig viele Kabotagebeförderungen binnen fünf Tagen nach einem grenzüberschreitenden Transport erlauben, ablehnend gegenüber. Ohne die Festsetzung einer monatlichen Höchstgrenze käme das einer vollständigen Kabotagefreigabe „faktisch sehr nahe“.

Enttäuscht zeigte sich Wandt von dem EU-Vorschlag, das in den letzten Jahren zum Geschäftsmodell erhobene „Umflaggen“ von Lkw in Standorte mit geringeren Personal- und Sozialkosten zu verhindern. Hier greife der Kommissionsvorschlag zur Verhinderung von Briefkastenfirmen zu kurz. Stattdessen müsste konkreter auf den überwiegenden Tätigkeitsschwerpunkt des Unternehmens abgehoben werden. Und es wären klare Kriterien erforderlich, ab wann eine Niederlassung in einem Mitgliedstaat zu gründen ist. „Leider ist uns die Kommission in diesem Punkt, der auf eine Trennung von Dienstleistungsfreiheit und Niederlassungsfreiheit

abzielt, eine Antwort schuldig geblieben“, sagte der BGL-Präsident. Zugleich beklagte er die großen Dissonanzen zwischen den Gewerbevertretungen in West- und Osteuropa. „Die Fronten sind aktuell verhärtet.“ Man sei allerdings zuversichtlich, dass auf Grundlage der Kommissionsvorschläge doch noch Lösungen gefunden werden, die sowohl der Wettbewerbsfähigkeit der Transportdienstleister in Ost und West Rechnung tragen, als auch soziale Fehlentwicklungen verhindern.

Dagegen sei man mit den west- und osteuropäischen Verkehrsverbänden einig in der Ablehnung der EU-Vorschläge zur Anlastung von Wegekosten und externen Kosten an den Lkw. Trotz mehrfacher Aufforderung durch das Europäische Parlament habe es die Kommission erneut versäumt, externe Kosten allen Verkehrsträgern anzulasten. Der Straßengüterverkehr solle einseitig und willkürlich, etwa durch sogenannte Staukosten, stärker belastet werden.

Text: Hans-Peter Colditz | Foto: Matthias Rathmann

## DAS SAGEN DIE PARTEIEN ZUM MOBILITÄTSPAKET

<b>Oliver Wittke:</b> MdB CDU, Wahlkreis Gelsenkirchen, seit 2013 im Bundestag, Berichterstatter für Güterkraftverkehr und Sozialvorschriften, 2005–2009 Verkehrsminister in NRW	„Bevor wir über weitere Liberalisierung sprechen, brauchen wir erst mal eine Chancengleichheit im Wettbewerb.“	„Wer in Deutschland arbeitet, muss sich auch deutschen Gesetzen unterwerfen. Das gilt auch für den Mindestlohn.“	„Wir müssen verhindern, dass dem Missbrauch der Kabotage Tür und Tor geöffnet wird.“
<b>Udo Schiefner:</b> MdB SPD, Wahlkreis Viersen, seit 2013 im Bundestag, Berichterstatter für Güterkraftverkehr und Sozialvorschriften	„Wir brauchen ganz klare Regelungen darüber, wie wir mit Mindestlohn und Briefkastenfirmen umgehen. Und wir brauchen effektive Kontrollen.“	„Diejenigen, die kontrollieren, müssen technisch und personell gestärkt werden. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf.“	„Wir können den gnadenlosen Unterbietungswettbewerb auf Kosten fairer Unternehmer nicht mehr akzeptieren, sonst ist die Branche tot.“
<b>Oliver Luksic:</b> MdB FDP, Wahlkreis St. Wendel, 2009–2013 Mitglied des Bundestages, seit 2012 verkehrspolitischer Sprecher, Landesvorsitzender FDP Saar	„Es muss verhindert werden, dass auf dem Rücken der Fahrer unfairer Wettbewerb betrieben wird.“	„Wir sollten die vorhandenen Daten der Mautaufzeichnungen von Toll Collect für effizientere Kontrollen der Behörden, die sich auch besser vernetzen müssen, nutzen.“	„Bei der Kabotage dürfen die Ausnahmen nicht die Regel werden.“

Quelle: BGL-Podiumsdiskussion (Auszüge) in Köln. Moderation: Hauptgeschäftsführer Prof. Dirk Engelhardt



Limited Editions 125 Years!  
Unsere Jubiläumspakete zum Geburtstag mit Preis- und Service-Vorteilen rechtzeitig sichern.



## Smart Transportation.

Mehr Leistung  
für Sie im  
Jubiläumspaket.



Unser Geburtstagsgeschenk an Sie: Unsere Bestseller in der 125 Years Limited Edition. Besser ausgestattet mit innovativen Transportlösungen und umfassenden Service-Konzepten.

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49(0)2558 81-7001



# Startschuss für die Lkw mit G

Oberleitungs-Lkw ab 2019 auf A 5 in Hessen unterwegs – trans aktuell-Expertengespräch bei der Spedition

Fünf Kilometer, jeweils in eine Richtung: So lang ist die Strecke, auf der ab Anfang 2019 die Oberleitungs-Lkw der Speditionen Schanz und Meyer Logistik sowie der Raiffeisen Waren-Zentrale (RWZ) und des Container-Dienstleisters Contargo unterwegs sein werden. Obwohl „nur“ fünf Kilometer lang, laufen die Vorbereitungen bereits jetzt auf Hochtouren. So auch bei der Spedition H.A. Schanz in Ober-Ramstadt, in deren Räumlichkeiten ein trans aktuell-Expertengespräch zum Thema Oberleitungs-Lkw stattfand.

„Wir sind täglich auf der A 5 unterwegs, sodass der ausgewählte Streckenabschnitt gut passt“, erklärte Christine Hemmel, die gemeinsam mit ihrer Schwester Kerstin Seibert die Geschäfte der Spedition Schanz leitet. Obwohl sie in der Bevölkerung durchaus auch Skepsis gegenüber den Lkw mit Geweih spüre, ist Hemmel von dem Vorhaben überzeugt: „Wenn es gut läuft, bleibt es vielleicht nicht nur bei einem Teilstück.“ Die beiden Schwestern führen das 70 Mitarbeiter starke Unternehmen bereits in der vierten Generation. 36 eigene Fahrzeuge, 70 Wechselbrücken und 8.500 Quadratmeter Logistikfläche gehören zu dem Portfolio. Der größte Kunde, der auch in Ober-Ramstadt sitzende Farbenhersteller DAW, zieht bei dem Projekt Oberleitungs-Lkw ebenfalls mit.

Für DAW, unter dessen Dach zum Beispiel die Marken Caparol und Alpina zu Hause sind, organisiert Schanz den innerdeutschen Nah- und Fernverkehr sowie die Baustellenlogistik. „Für uns ist neben einer zeitgenauen Abwicklung der Warenströme auch die Nachhaltigkeit im Transport ein wichtiger Bestandteil unseres Handelns“, erläutert Udo Zeigmeister, Teamleiter Einkauf logistischer Bedarf und Planung – aus diesem Grund unterstütze DAW dieses Projekt.

## 40 Prozent Wachstum

40 Prozent Güterverkehrswachstum von 2010 bis 2030 – diese Herausforderung müsse nicht allein unter einer quantitativen Fragestellung, sondern auch im Rahmen einer klimapolitischen Diskussion angegangen werden,

sagte Staatssekretär Mathias Samson vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung. Auch der Verkehr müsse seinen Beitrag zum Erreichen staatlicher Klimaschutzpläne leisten und alternative Konzepte einsetzen. Nicht zuletzt ist für den Staatssekretär auch die „industriepolitische Dimension“ ein Faktor für den Oberleitungs-Lkw: Die deutsche Industrie müsse im internationalen Wettbewerb mit zukunfts-sicheren Lösungen bestehen.

Hessen sei mit dem Flughafen Frankfurt und mit seiner zentralen Lage stark mit dem Güterverkehr verbunden und versuche aus seiner besonderen Verantwortung heraus, verkehrliche Prozesse zu optimieren und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dazu gehöre gleichfalls, die verschiedenen Optionen zum Diesel-Lkw auszunutzen.

Der Oberleitungs-Lkw habe auf dem Siemens-Testfeld in Groß Dölln seine technische Reife bewiesen, der Feldversuch sei nun der Realtest. Das Konzept sei „nicht die eine Lösung – aber ein Deckungsbeitrag für ein großes Paket“. Zumal die Oberleitungstechnik auch noch Raum habe, sich zu entwickeln – sei es durch eine ständige Verbesserung der Technik, etwa der Batterien, oder auch durch den zunehmenden Druck der Kommunen, die Belastungen im innerstädtischen Verkehr zu reduzieren. Laut Samson werde etwa darüber nachgedacht, auch andere Fahrzeuge, die die Teststrecke passieren, mit einem Pantografensystem auszustatten. „Gerade bei den Punkt-zu-Punkt-Relationen bietet sich das System an.“

Wie wirtschaftlich das System im Alltag ist, testet auch die Firma Meyer Logistik aus Friedrichsdorf. Geschäftsführer Heinz Meyer ist von der Effizienz überzeugt, auch die Kunden seien interessiert. Der Bedarf an emissionsfreien und leisen Zukunftskonzepten sei angesichts der zunehmenden Zufahrtsbeschränkungen in vielen Innenstädten da.

Seit dem Frühjahr erprobt Meyer für diesen Einsatzzweck bereits zwei Hybrid-Lkw von Scania. Die Strom-Reichweite der 18 Tonner reiche für die Zustellung in Fußgängerzonen. „Wenn die Fahrzeuge ein Geweih haben, dann macht das noch mehr Sinn. Dann sind wir nicht mehr



ausschließlich auf Ladestationen angewiesen, weil das Fahrzeug seine Spritze auch unterwegs bekommt.“ Armin Brähler, Regionalleiter Mitte bei Meyer Logistik, kann sich etwa vorstellen, in Zukunft Oberleitungs-Lkw auch für die Filial-Versorgung ab dem Rewe-Logistikzentrum in Neulsenburg zu nutzen, also ganz in der Nähe der Teststrecke.

## Busspur bleibt tabu

Zu Meyers Vorschlag, Elektro-Lkw einen Vorteil durch Befahrung der Busspuren in den Städten einzuräumen, sagte Samson, dass zwar das Elektromobilitätsgesetz diese Möglichkeit einräume, die Städte davon jedoch keinen Gebrauch machten. Zu groß sei die Sorge, dass durch E-Fahrzeuge auf den Busspuren Nachteile für den ÖPNV entstünden. Die Politik sei aber dabei, etwa die Anlieferung durch Strom-Lkw regulatorisch zu verbessern und weitere Vorteile für die Elektromobilität zu schaffen.

Damit das zusätzliche Gewicht durch Stromabnehmer und Batte-

rie nicht zum Nachteil wird, steht eine Erleichterung zumindest in Aussicht: Dr. Christian Langhagen vom Referat Verkehrspolitik, Logistik, sagte, dass im Zulassungsrecht ein Aufschlag für solche Fahrzeuge denkbar sei. „damit die Nutzlast nicht allzu sehr eingeschränkt ist“. Dies bekräftigte Heinz Meyer, der für seine zwei Elektrofahrzeuge nachträglich einen Nutzlast-Zuschlag von 1.000 Kilogramm bekommen habe.

Aber nicht nur das Gewicht, sondern auch der Längenbedarf ist derzeit noch ein anderer im Vergleich zu Standardfahrzeugen. „Als Einbauraum für die Technik braucht man eine gewisse Fläche im Fahrzeug“, sagte Holger Sommer, Leiter der eHighway-Projektgruppe innerhalb der Mobility Division bei Siemens in Erlangen, „bei den Fahrzeugen auf unserem Versuchsgelände macht der zusätzliche Längenbedarf aktuell bis zu 50 Zentimeter aus.“ Die Spedition Schanz, die die Fahrzeugbeschaffung mit Scania bereits erklärt hat, hat das pragmatisch gelöst – durch Verzicht auf eine Schlafkabine in dem Fernverkehrs-Lkw.

Anders als bei den Versuchen in Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein sind in Hessen gleich vier Firmen beim Feldversuch am Start. Die Unternehmen mit ihren verschiedenen Anwendungsmerkmalen bringen laut Referatsleiter Langhagen unterschiedliche Erkenntnisse zusammen – vielleicht, so seine Hoffnung, lassen sich im Laufe des Feldversuchs weitere Fahrzeuge erhalten, um noch mehr Erkenntnisse zu sammeln. Nicht ausgeschlossen, sagte Holger Sommer von Siemens: Mit steigender Nachfrage können im Laufe der Feldversuche vielleicht weitere Oberleitungs-Lkw über Ausschreibungen bereitgestellt werden.

Die zehn Kilometer Fahrdraht erhalten die Energie aus zwei Unterwerken, die den Strom aus dem Landesnetz in Südhessen beziehen und ihn transformieren. Und während der Bauarbeiten kümmert sich das Verkehrsmanagement von Hessen mobil mit seinem Slot-Management darum, dass es keine Störungen gibt. Hessen ist bereit.

Text: Franziska Nieß, Ilona Jüngst |  
Illustration: Florence Frieser |  
Quelle: BMUM/Bing






## EFFIZIENZ ZUM ANHÄNGEN.

Mit MEILLER Kippsattelanhängern transportieren Sie schnell und sicher hohe Nutzlasten dank geringem Eigengewicht. Sie sind für den täglichen und rauen Einsatz ausgelegt. Sichern Sie sich höchste Qualität und Flexibilität für Ihre Herausforderungen in Bau und Transport!

Mehr Informationen zum MEILLER Kippsattelprogramm finden Sie unter [www.meiller.com](http://www.meiller.com)





Große Runde (von links), vorne: Udo Zeigmeister, Ilona Jüngst, Mathias Schanz, Mitte: Matthias Nothnagel, Dr. Christian Langhagen-Rohrbach, Kerstin Seibert, Franziska Nieß, Matthias Rathmann. Hinten: Hans Adam Schanz, Heinz Meyer, Armin Meyer.



# eweih

Schanz in Ober-Ramstadt



amson, Matthias Scheffer.  
ibert. Christine Hemmel, Franziska  
in Brähler, Holger Sommer.

# Beitrag zum Klimaschutz

Oberleitungs-Lkw kostengünstigste Option bei alternativen Antrieben

Matthias Scheffer  
verantwortet das Thema  
Oberleitungs-Lkw im Bundes-  
umweltministerium.

Der Klimaschutz ist das Sorgenkind des Verkehrs. Mit diesem Satz leitete Matthias Scheffer, Verkehrsreferent im Bundesumweltministerium, seinen Vortrag beim trans aktuell-Expertengespräch zum Einsatz des Oberleitungs-Lkw in Hessen ein. Dass Scheffer den Begriff „Sorgenkind“ zu Recht verwendet, macht ein Zeitstrahl deutlich. Denn die Treibhausgasemissionen des Verkehrs liegen heute weit über dem Wert von 1990. Der deutliche Zuwachs in den 1990er-Jahren liegt laut dem Referent für die Themen Umwelt, Verkehr und Elektromobilität vor allem auch an der Wiedervereinigung und der damit verbundenen Öffnung nach Osteuropa.

„Nach der Jahrtausendwende sanken die Werte für einige Jahre wieder, doch seit 2008 verzeichnen wir erneut ein stetes Wachstum“, erklärt Scheffer. Gemäß des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung solle der Verkehr bis 2050 nahezu treibhausgasneutral werden. Als Zwischenziel für das Jahr 2030 wurde demnach eine Minderung um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 festgelegt.

Der größte Schadstoff-Verursacher im Bereich der Mobilität ist laut Scheffer der Pkw-Verkehr mit knapp 100 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen im Jahr 2014. Auf Platz zwei folgen die schweren Nutzfahrzeuge mit etwa 40 Millionen Tonnen – Tendenz steigend. Während beim Pkw insbesondere mit der Elektromobilität bereits marktreife Lösungen für eine erhebliche Reduktion der Treibhausgasemissionen vorhanden seien, hänge der Bereich der schweren Nutzfahrzeuge bisher hinterher. „Um das Klimaziel zu erreichen, müssen aber auch die Emissionen der schweren Nutzfahrzeuge künftig deutlich sinken.“

Welche Herausforderung dies darstelle, zeige ein Blick in die Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums: So werde die Transportleistung im Straßengüterverkehr allein von 2010 bis 2030 um rund 170 Milliarden Tonnenkilometer zunehmen. „Es herrscht also hoher Handlungsbedarf.“ Laut Scheffer ist es daher dringend notwendig, bereits jetzt über die Einführung alternativer Antriebe wie den Oberleitungs-Lkw konkret nachzudenken. Die häufig vorgebrachten Gegenargumente weiß er zu entkräften.



„Oft heißt es: Die Bahn ist doch schon elektrifiziert, da braucht man das Prinzip doch nicht auch noch auf der Straße.“ Doch Lkw erfüllen laut dem Verkehrsexperten die Anforderungen der Verlader meist besser. Die Bahn verliere ihren Stellenwert deswegen keineswegs, denn deren Wachstum sei laut Verkehrsprognose prozentual sogar höher. Allerdings werden künftig weiterhin über 70 Prozent der Transportleistung mit dem Lkw erbracht.

## Versorgung umstellen

Damit man trotzdem die Klimaschutzziele erreicht, muss laut Scheffer auch die Energieversorgung der Lkw in den nächsten Jahrzehnten auf Strom aus erneuerbaren Energien umgestellt werden. Hier punkte die direkte Stromversorgung in Sachen Effizienz im Vergleich zu den anderen Alternativen. Durch die Kombinationsmöglichkeiten der Oberleitungs-Lkw zum Beispiel mit Batterien und Brennstoffzellen ist aber auch außerhalb der elektrifizierten Strecken emissionsfreies Fahren möglich.

Für die direkte Stromversorgung nennt Scheffer neben der Oberleitung noch zwei weitere, bodengebundene Möglichkeiten: die in der Straße verbaute Stromschiene und die Induktion. „Damit die bodengebundenen Systeme ein vergleichbares Sicherheitsniveau wie die Oberleitung aufweisen, ist ein deutlich höherer technischer Aufwand notwendig, was sich dann in den Kosten der Systeme widerspiegelt.“

Darüber hinaus haben diese Systeme bei Weitem nicht den Reifegrad wie das Oberleitungssystem“, erklärt Scheffer. „Doch es könnte bei diesem Prinzip durchaus noch zu einer technischen Reife kommen.“ In diesem Fall hält der Verkehrsexperte eine Kombination der Systeme für durchaus denkbar. „Zum Beispiel die Oberleitung über der rechten Autobahnspur für Lkw und ein bodengebundenes System auf der mittleren oder linken Spur für Pkw.“ Momentan gelte aber: „Das Oberleitungssystem ist die kostengünstigste und am schnellsten verfügbare Option.“

Text: Franziska Nieß

## hypermotion

Smarte Lösungen für Mobilität und Logistik

20. – 22. 11. 2017, Frankfurt am Main

Wohin geht die Reise für Mobilität und Logistik? Erst einmal zur Hypermotion, einem ganz neuen Veranstaltungsformat – einem Mix aus Konferenz, Zukunftslabor und Ausstellung. Ob große Player oder kleine Start-ups der Branche: Diskutiert und gearbeitet wird an intelligenten Transportlösungen und dem Thema Mobilität 4.0. Informieren Sie sich über das Programm und sichern Sie sich Ihr Eintrittsticket.

Jetzt Ticket buchen unter  
[tickets.hypermotion-frankfurt.de](https://tickets.hypermotion-frankfurt.de)

Unter der Schirmherrschaft von:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
HESSEN

messe frankfurt



# Hilfe für Nachhaltigkeit

Angebot für Logistiker: Mit Förderprogrammen treiben Anbieter Umweltschutz und Energieeffizienz voran



**Wer Verdunstungskühlanlagen betreibt, muss künftig neue Betreiberpflichten beachten: Seit August 2017 ist die entsprechende Verordnung (42. BImSchV) zur Planung, Inbetriebnahme und zum Betrieb von Verdunstungskühlanlagen, Kühltürmen und Nassabscheidern in Kraft getreten. Sie soll für einen besseren Schutz vor Legionellen-Ausbrüchen sorgen.**

Mehrere Legionellen-Ausbrüche mit Erkrankten und Toten – ausgehend von so genannten Kühltürmen – haben in den vergangenen Jahren immer wieder für Schlagzeilen gesorgt, so in Ulm (2010), Warstein (2013) und Bremen (2016). Die lange erwartete neue 42. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung basiert in großen Teilen auf der einschlägigen Norm VDI 2047 und schreibt jetzt zahlreiche vorbeugende Maßnahmen vor.

Neben Melde und Überwachungspflichten ist in der Verordnung auch die Pflicht zur Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung bezüglich der hygienischen Sicherheit verankert. Die hierbei durchzuführende Risikoanalyse identifiziert hygienische Mängel und Schwachstellen in der Anlage.

Die darauf aufbauende Risikobewertung priorisiert potenzielle Auswirkungen. Ziel ist es, die mögliche Ursachenkette, die zu einer Legionellen-Vermehrung und -verbreitung führen kann, zu unterbrechen.

Diese Gefährdungsbeurteilung ist die Grundlage für die in der Verordnung verankerte regelmäßige Überprüfung der Anlage durch einen Sachverständigen. Für Anlagen, die vor dem 19. August 2011 in Betrieb gegangen sind, ist die erste Überprüfung bis zum 19. August 2019 fällig. Bei Anlagen mit späterer Inbetriebnahme ist die Überprüfung jeweils um ein Jahr versetzt fällig, so dass sämtliche Anlagen spätestens bis zum 19. August 2022 überprüft worden sein müssen.

Empfehlenswert ist, bereits jetzt die Anlage durch eine hygienisch fachkundige Person beurteilen zu lassen. Damit beugen Betreiber Gefährdungen vor, vermeiden unabsehbare Infektionsrisiken hinsichtlich der Umgebung und schaffen die Grundlage für die regelmäßigen Überprüfungen.

**Weitere Informationen:**  
Tel. 0711.7861-3900

Die Themen Umwelt und Nachhaltigkeit sind in aller Munde. Wer kann, setzt auch betrieblich auf einen geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, auf saubere Fahrzeuge und Zubehör sowie auf energieeffiziente Betriebsausstattung. Hilfe gibt es dafür von staatlicher Seite, denn Nachhaltigkeit ist gleichfalls politisch gewünscht.

Transport- und Logistikbetriebe haben in diesem Segment der Fördermittel die Möglichkeit, sich gleich aus mehreren Töpfen zu bedienen. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) haben Förderprogramme in ähnlichen Segmenten aufgelegt. Fördermittel im Bereich Forschung und Entwicklung, genauer für gesellschaftliche Herausforderungen, zu denen auch umweltfreundlicher Verkehr gehört, gibt es zudem von der EU.

## Zuerst die Beratung

Am Anfang steht die Beratung. Dabei sollten sich Unternehmer in einem ersten Schritt Gedanken machen, in welchem Segment sie sich fördern lassen möchten. „Energieeffizienz und Umweltschutz stehen für Transport- und Logistikfirmen wohl ganz oben auf der Bedarfsliste“, erklärt Wolfram Schweickhardt von der KfW Bankengruppe. Die Kreditbank bietet für den ersten Punkt gleich mehrere Förderprogramme, die sich auf die drei Bereiche Produktionsanlagen und betriebliche Prozesse, gewerbliche Gebäude und Abwärme aufteilen. „Beim Neubau und der Sanierung gibt es unterschiedliche Effizienzniveaus“, ergänzt Kollege Peter Daub. „Hier gilt: Je höher der Grad an Energieeffizienz, desto höher ist die Förderung.“

Den Tilgungszuschuss abhängig vom erreichten Effizienzniveau bis zu 17,5 Prozent gebe es nach Durchführung der Maßnahme und werde am Ende von der bleibenden Kreditschuld abgezogen. Dabei sollte der erste Gang immer zur Hausbank führen. Diese stellt den Antrag an die KfW. „In diesem Programm müssen Sie zudem einen Energieberater zur Hand nehmen“, betont Daub. Zu finden sind diese bei der Deutschen Energie Agentur (DENA). In dem neu geschaffenen Abwärmeprogramm ist zudem noch ein Einsparkonzept

notwendig. Ist das Unternehmen nach DIN ISO 50001 oder EMAS zertifiziert, muss dieses nicht von einem Energieberater abgesegnet werden. „In der Regel liegt der Höchstbetrag bei 25 Millionen Euro pro Vorhaben. Bei besonderer Förderwürdigkeit, können wir auch mehr fördern“, so Daub. Diese liegt zum Beispiel vor, wenn die Energieersparnis über 30 Prozent liegt.

Das andere für Transport- und Logistikunternehmen interessante KfW-Umweltprogramm teilt sich in die Segmente Luft, Lärm, Abwasser und umweltfreundliche Verkehre. In den letztgenannten Bereich fallen auch Elektro- oder Hybridfahrzeuge. Dazu könnten zum Beispiel auch Flurförderzeuge mit E-Motor zählen. Die Fördersumme als zinsverbilligtes Darlehen liegt hier in der Regel bei maximal zehn Millionen Euro. Für kleine Unternehmen gibt die KfW einen verbesserten Zinssatz aus. Die Programme der KfW sind meist miteinander kombinierbar.

Dazu mag auch das Programm der KfW zu erneuerbaren Energie gehören. „Mit dem Standardprogramm können Unternehmen unter anderem große Fotovoltaikanlagen finanzieren“, erklärt Schweickhardt. Einen Tilgungszuschuss gibt es zwar nicht, aber der zinsgünstige KfW-Kredit ist zu haben. Hier sind die Anschaffung und Finanzierung von Solaranlagen wohl der interessanteste Baustein für Logistikunternehmen. Ob Lidl, BayWa, Saturn, der Transport- und Logistikdienstleister Hammer oder die Spedition Diez – sie alle setzen auf Fotovoltaikanlagen auf den Dächern der Lagerhallen.

## Anreize für mehr Effizienz

Auch das BAFA bietet Anreize zur Verbesserung der Energieeffizienz. Das hat einen Grund: Die BAFA sieht in diesem Bereich einen wichtigen Baustein für die Wettbewerbsfähigkeit. „Was Investitionen in erneuerbare Energien angeht, kann gerade die Unabhängigkeit des Unternehmens von fossilen Energien zur Zukunftsfähigkeit beitragen“, betont Michael Rostek, Pressereferent beim Bundesamt. „Mit Investitionen in Elektrofahrzeuge investieren Unternehmen in die Mobilität der Zukunft.“ Im Gegensatz zur KfW fördert die BAFA den Erwerb zum Beispiel von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Hier zahlt es

bis zu 2.000 Euro. Allerdings nur, wenn auch der Hersteller diesen Umweltbonus auf den Kaufpreis gewährt. Im Bereich Energieeffizienz und -managementsysteme können sich Unternehmen bis zu 80 Prozent der förderfähigen Kosten für eine Beratung beziehungsweise für die Erstzertifizierung nach DIN EN ISO 50001 zurückholen. „Generell sollte darauf geachtet werden, dass die Anträge vollständig ausgefüllt werden und alle erforderlichen Nachweise vorhanden sind“, rät Rostek. „Das BAFA kann dann die Anträge zügig bearbeiten und den Zuschuss auszahlen.“ Im Bereich Elektromobilität erfolgt die Beantragung in zwei Schritten: Antragstellung und Nachweisführung.

Kleine und mittelständische Unternehmen sollten sich auf jeden Fall nicht entmutigen lassen, meint Ringo Thomas von der Fördermittelberatung PNO Consultants. „Gerade für diese Betriebe gibt es oft mehr Fördertöpfe als für die Konzerne.“ Seiner Meinung nach haben sich aber die große Masse der Betriebe noch nicht intensiv genug mit dem Thema beschäftigt. „Oft sind auch einfach nicht die nötigen Ressourcen da, um sich mit dem Thema auseinanderzusetzen.“

Text: Ann-Christin Wimber |  
Foto: Fotolia/Massimo Cavallo

## DER FÖRDER-KOMPASS

Einen Überblick über die Programme und Förderbeiträge gibt der sogenannte Förderkompass, ein 68-seitiges Merkheft, das auch Kontaktadressen enthält: [www.bafa.de](http://www.bafa.de)



# Scania ist mit dabei

Lkw-Kartell: Schadenersatzforderungen an schwedischen Lkw-Bauer – BGL hat mehr als 40.000 registrierte Lkw



In Sachen Lkw-Kartell hat die Europäische Kommission jetzt auch Scania zu einer Geldbuße verurteilt: Rund 880 Millionen Euro muss der schwedische Fahrzeughersteller dafür zahlen, dass er sich rund 14 Jahre lang in einer Runde mit fünf anderen Lkw-Herstellern ausgetauscht hat. Damit können auch Kunden von Scania Schadenersatzforderungen an den Hersteller stellen.

Bisher waren die Schweden außen vor gewesen: Die Wettbewerber MAN, DAF, Daimler, Iveco und Volvo/Renault hatten im Juli 2016 mit der Kommission einen Vergleich im Kartellverfahren geschlossen, Scania hatte sich dagegen entschieden. Als Folge belegte die Kommission die fünf mit einem Bußgeld von insgesamt 2,93 Milliarden Euro, wobei MAN das Bußgeld aufgrund der Kronzeugenregelung erlassen wurde. Gegen Scania führte die Kommission ein reguläres Kartellverfahren durch. Laut der Kommission haben die Fahrzeughersteller sich gegenseitig über die Bruttolistenpreise für Lkw informiert, über den Zeitpunkt für die Einführung von Emissionstechnologien nach Abgasnormen Euro 3 bis Euro 6 gesprochen und die Weitergabe zusätzlicher Kosten dafür an die Kunden vereinbart.

„Es besteht schon jetzt die Möglichkeit, auch gegen Scania Schadenersatzansprüche geltend zu machen“, sagt Rechtsanwalt Carsten Vyvers von der Kanzlei Arnecke Sibeth aus Frankfurt. Wie viele andere bietet die Kanzlei betroffenen Unternehmen die Möglichkeit, ihren Schadenersatz durchzusetzen – über eine außergerichtliche Geltendmachung oder eine individuelle Klage bis hin zur Beteiligung an einem gemeinschaftlichen Vorgehen. 18.000 Lkw sind laut Vyvers schon registriert.

Zwar hat Scania angekündigt, die Bußgeldentscheidung der EU-Kommission gerichtlich anzufechten. Eine solche Klage hat jedoch keine aufschiebende Wirkung sagt Vyvers, und mahnt zur Eile: Weil Anfang 2018 für die in den Jahren 1997 bis 2001 von Scania

bezogenen Fahrzeuge Verjährung eintreten kann, empfehle es sich, noch in diesem Jahr Klage einzureichen. Vor dem Landgericht Stuttgart etwa waren im Oktober schon die ersten Schadenersatz-Verhandlungen gegen Daimler angesetzt, wurden aber wegen eines Befangenheitsantrages vertagt.

Auch der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) hilft seinen Mitgliedsunternehmen bei der Durchsetzung von Ansprüchen. Mehr als 100.000 Lkw seien beim Partner Financialright schon registriert, davon entfallen rund 40.000 Lkw auf den BGL und be-

freundete Verbände. Inzwischen ist die Registrierung beendet.

„Der Taschenrechner bei unserem Partner Financialright läuft aber noch“, sagt Dr. Guido Belger, Justiziar beim BGL gegenüber trans aktuell. Es dürften also am Ende noch deutlich mehr Klagen werden. Was Belger ebenfalls an-

kündigt: „Wir werden aufgrund der hohen Nachfrage eine zweite Klagewelle initiieren.“ Eine gute Nachricht, denn der Verband rechnet grob mit einer möglichen Summe von 5.000 Euro pro Lkw.

Text: Ilona Jüngst |  
Foto: Fotolia/3dkombinat

880  
Millionen  
Euro

MUSS SCANIA  
BEZAHLEN

## WEGE ZUM SCHADENSERSATZ

### Drei Wege führen zum Schadenersatz:

- Individuelle Einzelvorgehen, wobei das Unternehmen dabei das höchste Kostenrisiko trägt
- Abtretungsmodell: Die Schadenersatzansprüche werden an eine eigens dafür gegründete Gesellschaft abgetreten, die – oft unterstützt von einem Prozessfinanzierer – nach einem Urteil die Schadenersatzansprüche wieder auf die einzelnen Geschädigten umlegt
- Bündelung: Die Ansprüche von mehreren Geschädigten werden gebündelt, die Kosten geteilt oder durch einen Prozessfinanzierer übernommen

### Ford Umwelt-Initiative

# So kann man arbeiten: bis zu 12.000,- Euro Umweltbonus.

Abbildungen zeigen Wunschausstattung gegen Mehrpreis.

Bei Kauf eines neuen Ford Nutzfahrzeuges erhalten Sie eine modellabhängige Prämie von bis zu € 12.000,- (z. B. Ford Transit Kastenwagen LKW Basis 350 L2, 2,0-l-TDCi-Motor, 77 KW (105 PS), UPE: € 35.581,-, nach Abzug des Ford Umweltbonus von € 12.000,- = € 23.581,- zzgl. Überführungskosten) bei Abgabe und zertifizierter Verschrottung Ihres Diesel-Altfahrzeuges bis Euro 4 und älter beim teilnehmenden Ford Partner. Zulassungsdauer Altfahrzeug mindestens 6 Monate auf den Käufer des Neufahrzeuges. Die Prämie wird auf den Kaufpreis angerechnet. Angebot gilt für Gewerbekunden (ausgeschlossen sind Großkunden mit Ford Rahmenabkommen). Nicht kombinierbar mit anderen Angeboten. Details bei allen teilnehmenden Ford Partnern.

Eine Idee weiter



# Privater Paketlieferdienst

Start-up Co-Carrier macht jeden zum Transporteur – weltweit Waren über Privatpersonen versenden



Reisen und dabei Geld verdienen: Anabel Ternès und Julian Maar gründeten Co-Carrier.

Als „Alternative zum herkömmlichen Warenversand“ bewirbt das Berliner Start-up Co-Carrier sein Angebot, das weltweit gilt. Das ist es tatsächlich: Denn statt den herkömmlichen Logistikdienstleistern DHL, Hermes oder UPS liefern Privatpersonen Pakete aus – und das ganz nebenbei.

Über die Co-Carrier-App oder den Online-Auftritt melden sich die Nutzer an. „Wenn Sie zum Beispiel eine Reise von Berlin nach New York planen, geben Sie das auf der Plattform an und warten, ob sich ein Versender meldet, der Ihnen ein Paket mit auf die Reise gibt“, fasst Co-Carrier-Geschäftsführer Julian Maar im Gespräch mit trans aktuell das Angebot zusammen. Andersherum funk-

tioniere es auch: Die registrierten Reisenden ermöglichen Versendern Lieferungen zu mehr als 1.500 Destinationen weltweit.

Die sogenannten Co-Carrier bekommen dabei 70 Prozent des Versandpreises. Eine Provision zur Zahlungsabwicklung und Versicherung behält das Start-up. Die Kosten variieren je nach Route. Von Berlin nach Toronto zahlen die Nutzer laut Maar rund 92 Euro, unabhängig vom Gewicht. Vor drei Monaten ging Maar, der gemeinsam mit der Marketing-Professorin Anabel Ternès das Start-up 2017 gründete, mit Co-Carrier an den Start.

Vergleichbare Angebote gab es zu diesem Zeitpunkt schon auf dem Markt, doch in einigen Punkten unterscheidet sich Co-Carrier

von der Konkurrenz. „Die Co-Carrier haften nicht für den Inhalt des Pakets, sondern fungieren nur als Bote“, sagt Maar.

Außerdem finden laut Maar die Transporte in jedem Fall statt – auch wenn gerade kein Co-Carrier zur Verfügung stehe. Zu diesem Zweck arbeitet das Start-up mit GLS zusammen, um die Auslieferung der Ware zu garantieren. „Wir wollen eine Full-Service-Dienstleistung anbieten“, erklärt der Geschäftsführer, der zuvor BWL studierte und schon bei anderen Start-ups Erfahrungen gesammelt hat.

Laut dem 25-Jährigen läuft das Geschäft bisher gut an. Rund 10.000 Nutzer seien registriert, davon etwa 60 Prozent nationale und 40 Prozent internationale Transporte. Von „mittlerweile einem Dutzend Lieferungen pro Tag“ spricht Maar, Tendenz steigend. Er freut sich zudem über das

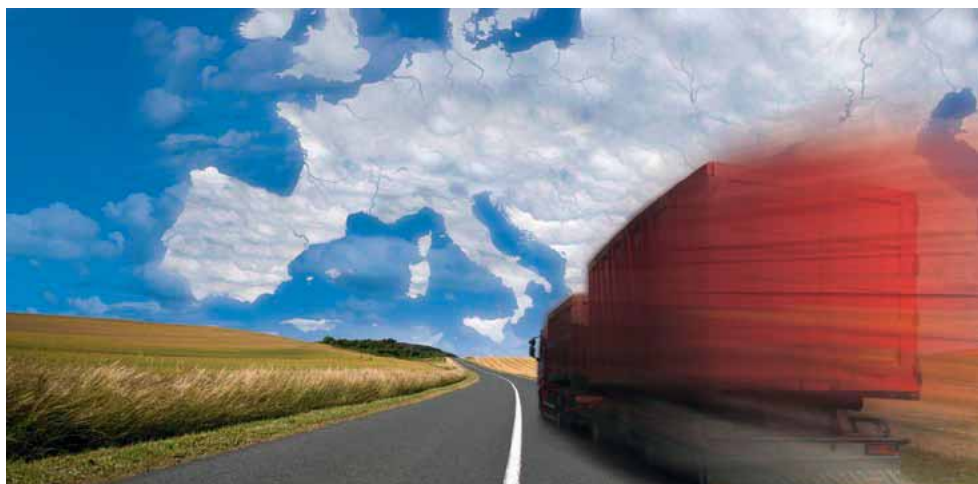
große Interesse der Medien: Die Welt und die Wirtschaftswoche haben zum Beispiel schon Artikel verfasst. Immer tauche darin die Frage nach der Sicherheit auf. „Eine Ergo-Versicherung bis zu einem Wert von 500 Euro ist inklusive, nach Absprache ist auch ein höherer Wert möglich.“ Bei Reiseantritt empfiehlt Maar dem Co-Carrier einen kurzen Blick ins Paket, danach muss es geschlossen bleiben. „Es gilt schließlich das Postgeheimnis.“

Die Nutzer können sich laut Maar auch mit ihrem Facebook-Profil anmelden. Denn es gelte: „Je mehr Informationen man von sich preisgibt, desto eher wird man als Co-Carrier ausgewählt.“ Schließlich vertrauen die Versender Fremden oft persönliche Gegenstände an. Generell transportieren die privaten Kuriere laut Maar viele Dokumente. Ein Rollstuhl, ein Cocktail-Mix-Set,

Teppiche oder eine wertvolle Uhr seien aber auch schon dabei gewesen. Auf die Idee zu Co-Carrier kam Maar, der nach eigenen Angaben bereits mit 16 Jahren sein erstes Onlinemarketing-unternehmen gründete, als ein Freund zu einem Bewerbungsgespräch von Berlin nach Frankfurt unterwegs war. Den Anzug hatte er zu Hause vergessen, das Nachschicken per Kurierdienst entpuppte sich als zu teuer. Als so teuer, dass sich Maars Freund kurzerhand in den Flieger setzte und den Anzug persönlich holte – zu einem günstigeren Preis.

„Das war der Startschuss für Co-Carrier“, erklärt Maar. Von Anfang an war das Start-up eine günstige Alternative zum herkömmlichen Versand – und das soll auch so bleiben.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Co-Carrier



**Stressfrei unterwegs in Europa: 24 Länder. 1 Dienstleister. UTA – Ihr Experte für interoperable Mautlösungen.**

Jetzt anrufen und Vorteile entdecken!  
**+49 6027 509-669**

Fahren Sie los: Mit UTA, einem der führenden Dienstleister für interoperable Mautlösungen, steht Ihnen Europa offen. Denn UTA bietet Ihnen vielseitige Universallösungen für 24 Länder Europas. So profitieren Sie unterwegs von mehr Flexibilität, schnellster Abwicklung und viel Zeitersparnis am Grenzübergang. Entscheiden Sie sich jetzt für die Mautangebote von UTA – dem Maut-Experten an Ihrer Seite. Mehr dazu unter [www.uta.com](http://www.uta.com)

UTA. Non Stop.



## Eckhardt baut

Stuttgarter Mittelständler wächst in der Lagerlogistik

Marc Eckhardt, Geschäftsführer der gleichnamigen Spedition, hat, was den neuen Unternehmensstandort in Korntal-Münchingen bei Stuttgart betrifft, einen langen Atem bewiesen. „Seit sechs Jahren laufen die Planungen“, erklärt er gegenüber trans aktuell. Bereits im Oktober 2011 unterschrieb er den Kaufvertrag, nun erfolgte endlich die Baufreigabe. Die Baugenehmigung stehe aber noch aus. Ein keltisches Fürstengrab, auf das die Bagger beim Graben stießen, sowie ein langwieriges Genehmigungsverfahren sorgten immer wieder für Verzögerungen.

Umso glücklicher daher ist Eckhardt, seit 2001 Mitglied der Geschäftsleitung und seit 2011 Geschäftsführer, über den nun erfolgten Spatenstich. Denn er hat mit dem Neubau einiges vor: Die Immobilie besteht aus zwei Hallenabschnitten mit angrenzenden Verwaltungsgebäude. Letzteres beinhaltet vier Stockwerke mit den Büro- und Sozialräumen. Dazu kommen ein Umschlagslager mit 2.600 Quadratmeter Fläche für die Be- und Entladung sowie ein Hochregallager mit 11.000 Palettenstellplätzen und 1.750 Quadratmeter Blocklagerfläche. Damit steigert die Spedition laut Eckhardt die Anzahl der Palettenstellplätze von 1.500 auf 11.000. An die Hallen angrenzend sollen eine Lkw-Waschanlage und Parkplätze entstehen.

Mit dem Hochregallager startet die Spedition aus Baden-Württemberg ein neues Geschäftsfeld.



Noch ist es ein Modell, doch bereits Ende nächsten Jahres soll der Betrieb am neuen Standort in Korntal-Münchingen starten.

„Die Lagerlogistik wird ein neues Standbein, da unsere Kunden das verstärkt fordern“, erklärt Eckhardt. Bisher gehören Transporte in den Bereichen Pflanzenlogistik, Teilpartien und Gefahrgut zum Portfolio. Rund 50 eigene Fahrzeuge fasst der firmeneigene Fuhrpark. Der neue Standort befindet sich daher praktischerweise nahe der Autobahnausfahrt Stuttgart-Zuffenhausen. Mit ein Grund für die Wahl des Geländes. Doch auch persönliche Gründe haben Marc Eckhardt zu dem Kauf bewogen: Er wohnt mit seiner Familie in Korntal-Münchingen, engagiert sich auch in der hiesigen Freiwilligen Feuerwehr. „Doch natürlich sind Logistikflächen im Raum Stuttgart auch nicht so einfach zu bekommen, da musste ich zugreifen.“

15 Millionen Euro beträgt die Investitionssumme, die der alleinige Gesellschafter der Spedition gut angelegt sieht: „Wir wollen uns zukunftssicher machen.“ Neue

Arbeitsplätze wolle er schaffen und weitere Kunden gewinnen. Rund 100 Mitarbeiter sind derzeit angestellt, davon etwa 55 Fahrer. „Auch für weitere Netzwerke werden wir mit dem Neubau interessanter.“ Momentan ist Eckhardt Partner der Kooperationen Elvis und VTL. Doch bei all den Investitionen und Plänen für die Zukunft hat Eckhardt ein neues Firmenmotto gewählt, das die schwäbischen Wurzeln widerspiegelt: „Logistik aus dem Ländle“.

Text: Franziska Nieß |  
Foto: Berger/Foto Futterknecht



# Entwicklungsland Deutschland

BVL mahnt zum Ausbau des schnellen Internets – offener Brief an den Bundestag enthält fünf Forderungen



## DER KONGRESS

- Den 34. Deutschen Logistik-Kongress in Berlin besuchten mehr als 3.400 Teilnehmer aus rund 40 Ländern
- Etwa 120 Redner mit einem Vortragsprogramm von mehr als 65 Stunden
- Rund 170 Aussteller

Der 34. Deutsche Logistik-Kongress der Bundesvereinigung Logistik (BVL) in Berlin stand unter dem Motto „Neues Denken – digitales Leben“. Mehr als 3.400 Teilnehmer aus rund 40 Ländern strömten in diesem Jahr zu der Veranstaltung. Mit rund 120 Rednern und etwa 170 Ausstellern sowie Exkursionen gab es einmal mehr eine Vielzahl an Eindrücken. Zuvorderst ging es um die Digitalisierung. „Neues Denken, digitales Leben – das bedeutet, Digitalisierung nicht als technologisches Konzept zu verstehen, sondern in ihr den intelligenten Treiber für Veränderungen zu sehen“, erklärte der BVL-Vorstandsvorsitzende Prof. Raimund

Klinkner zu Beginn. Wobei er, wie er selbst sagte, bewusst das Wort Disruption meide. Es gehe vielmehr um Chancen. In Sachen Glasfaserausbau sei Deutschland allerdings ein Entwicklungsland. Ein offener Brief der BVL an die Mitglieder des neu konstituierten Bundestags legt unter anderem an dieser Stelle den Finger in die Wunde. „Wir brauchen einen Reset beim Regierungsneustart“, forderte Klinkner. Entrümpeln gehöre aber auch der Lehrplan. Für die sich ändernden Berufsbilder brauche es andere Qualifikationen. Zumindest die wirtschaftliche Ausgangslage sieht gut aus: Am Jahresende 2017 könne der Wirtschaftsbereich Logistik zum sieb-

ten Mal hintereinander ein stabiles Wachstum vermelden. Die Logistikweisen erwarten einen Umsatz von 264 Milliarden Euro bei 3,1 Millionen Beschäftigten. Dies bedeutet ein Wachstum um 1,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. „Die Prognose für das Jahr 2018 liegt bei einem Wachstum von 2,2 Prozent – bereits bereinigt um die Effizienzsteigerung“, berichtete Klinkner (siehe Kasten: der Logistikindikator). Doch bei aller Digitalisierung beschäftigt die BVL immer noch die Straßeninfrastruktur. Nach wie vor lebe man von der Substanz. „Wir brauchen nicht nur Investitionen in den Erhalt, sondern auch in den Neubau von Straßen“, sagt Klinkner. In Zeiten des Fach-

kräftemangels, vor allem auch bei Lkw-Fahrern, sei zudem eine Automatisierung vonnöten. „Mit Platooning allein lässt sich das nicht lösen“, erklärte er. Überhaupt sieht die BVL fünf politische Handlungsfelder „mit höchster Relevanz für die Logistik“, wie es in dem offenen Brief an die Politik heißt: Neben der Verkehrsinfrastruktur, der digitalen Infrastruktur und der Bildung adressiert die BVL gleichfalls die urbane Logistik sowie die Beschleunigung von Bau- und Planungsverfahren.

„Wir sind davon überzeugt, dass die vor uns liegenden Herausforderungen von Wirtschaft und Politik nur gemeinsam und über alle Parteigrenzen hinweg gemeistert werden können – damit Digitales in Zukunft auch wirklich gelebt und nicht nur postuliert wird“, sagte Klinkner. Nur auf diesem Weg könne Deutschland wettbewerbsfähig bleiben. Der Regierungsstart sei der richtige Zeitpunkt, um sich bemerkbar zu machen.

Text: Carsten Nallinger | Foto: BVL/Kai Bublit

## An einem Strang ziehen

Bosch gewinnt Deutschen Logistik-Preis – Digitalisierung spart 15 Prozent

Der Deutsche Logistik-Preis der Bundesvereinigung Logistik (BVL) geht im Jahr 2017 an Bosch. Die Durchgängigkeit des Ansatzes überzeugte die Jury. Von den zehn eingegangenen Bewerbungen für den Deutschen Logistik-Preis kamen zwei aus der Industrie, zwei aus dem Handel und sechs aus den Reihen der Logistikdienstleister. „Darunter waren sieben sehr gute Bewerbungen, die alle unter die besten drei hätten kommen können“, berichtet Prof. Thomas Wimmer, Vorsitzender der BVL-Geschäftsführung. Dabei habe ihn der Titel zunächst eher abgeschreckt: „Striving for Supply Chain Excellence“ (Streben nach einer exzellenten Wertschöpfungskette) nennt sich das Logistikkonzept. „Eine schöne Aneinanderreihung von Schlagworten“ sei sein erster Gedanke gewesen, so Wimmer. Bei näherer Betrachtung habe sich das Ganze allerdings als grundlegender Veränderungsprozess herausgestellt, der alle Bereiche der Supply Chain betreffe. Die Logistik leiste dabei einen wesentlichen Beitrag zum Transformationsprozess, der vor vier Jahren begonnen habe. Im Grunde drehe sich alles um die Total Cost of Ownership (TCO), also die Gesamtkosten des Betriebs. Schwerpunkt des Wandels ist die zunehmende Vernetzung über das Internet der Dinge (IoT). Und Sensoren, Software und Services sind die Säulen, die hierfür erforderlich sind. Betrachtet wurden bei Bosch aber nicht nur einzelne Segmente der Wertschöpfungskette. Stattdessen wurden die vier Segmente Transport,

Warehousing, Packaging und Außenhandel jeweils einzeln sowie auch in ihrem Zusammenspiel neu gestaltet. Aufgrund der heterogenen Geschäftsmodelle von Bosch kein leichtes Unterfangen. Zumal die Waren und Dienstleistungen in rund 100 Ländern angeboten werden. Darin involviert sind mehr als 20.000 Lieferanten, etwa 270 Fertigungswerke, rund 800 Lagerstandorte sowie circa 250.000 Kunden. Den neuen Logistikkansatz entwickelten die Bosch-Verantwortlichen mithilfe des sogenannten Supply Chain Network Designs. „Das Netzwerkdesign unterstützt bei der Analyse und Optimierung kompletter Supply Chains und findet daher nicht nur in bestehenden Lieferketten, sondern auch im Produktentstehungsprozess Anwendung“, erläuterte Prof. Dr. Stefan Asenkerschbaumer, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsführung bei Robert Bosch und dort für den Zentralbereich Einkauf und Logistik zuständig. Die daraus resultierende Lösung senkte die Logistikkosten weltweit um rund 15 Prozent. Im Bereich Transport erfolgt nun zunächst eine Optimierung des Bosch-eigenen Netzwerks, bevor Dienstleister beauftragt werden. Die Verantwortung hierfür wurde dezentralisiert. Auf diese Weise sanken die Transportkosten um 15 Prozent. Die Zahl der Lager wurde im Rahmen einer weltweiten Footprint-Analyse um 100 reduziert, wodurch die Lagerkosten um 15 Prozent sanken. Im Bereich Packaging standen das Entwickeln und das Anwenden einheitlicher Prozesse im Fokus. Einsparungen von 20 Prozent

waren die Folge. Aber auch beim Außenhandel gab es Einsparpotenzial: Mittels einer harmonisierten IT sowie einer einheitlichen zentralen Logistik sanken die Zolllasten um fünf Prozent. Im weiteren Verlauf sollen sogar nochmals fünf Prozent weniger drin sein.

Text: Carsten Nallinger



**Fraikin**  
YOU DRIVE, WE CARE

- Fraikin Key Facts**
- Europäischer Marktführer im Truck-Rental-Business
  - Seit mehr als 70 Jahren erfolgreich im Geschäft
  - Mitarbeiter-Teams mit langjährigem Know-how
  - Herstellerunabhängig bei Trucks und Trailern
  - Individuelle Spezifikationen für alle Bedürfnisse
  - Flexible Service-Module für moderne Lösungen

## Ihr Partner für innovatives Fahrzeug-Management

Die Fraikin Gruppe hilft Unternehmen seit Jahrzehnten, immer auf dem neuesten Stand der Technik mobil zu sein.

[www.fraikin.de.com](http://www.fraikin.de.com)

Fraikin Deutschland GmbH | Valerystraße 1 | 85716 Unterschleißheim | +49 89 41 41 45 500  
Ein Unternehmen der Fraikin Gruppe



# Großer Zulauf im Allgäu

Branchenlauf bei Ansorge Logistik – rund 250 Teilnehmer am Start



Voller Einsatz: Wie immer gaben vor dem offiziellen Startschuss auch die Bambini ihr Bestes.

Oktoberfeststimmung war nicht erst am Abend angesagt.



Der ehemalige Ansorge-Fahrer Stefan Holzner ist seit einem Unfall gelähmt und erhielt am Abend Spenden.

Eigentlich müsste sich das tierische Publikum so langsam an laufende Logistiker gewöhnen haben. Schließlich drehten die Sportler der Branche bereits zum achten Mal im Allgäu ihre Runden. Doch die Kühe am Wegesrand schauten trotzdem überrascht aus der Wäsche, als Anfang Oktober rund 250 Läuferinnen und Läufer beim Branchenlauf des Logistikdienstleisters Ansorge Logistik in Biessenhofen an den Start gingen.

Unter den Teilnehmern waren zum Beispiel Läufer der Unternehmen DHL, Hellmann, Iveco, Kögel, Krone, BPW sowie Teams von Ansorge Logistik und trans aktuell. Nach erfolgreicher Laufleistung lud der Gastgeber ins Fest-

zelt und ehrte die zahlreichen Sponsoren der Veranstaltung. Zudem stand der ehemalige Berufskraftfahrer-Azubi Stefan Holzner im Mittelpunkt. Er ist seit einem schweren Unfall vor sieben Jahren querschnittsgelähmt. Nun erhielt der 28-Jährige anlässlich des Laufs nicht nur einen Scheck seines ehemaligen Arbeitgebers Ansorge, sondern auch weitere Spenden.

Nach dem Abendessen lockte DJ Robbie Hochwind zum Abschluss des Tages die Teilnehmer auf die Tanzfläche. Im nächsten Jahr wird die Veranstaltung fortgesetzt.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Ansorge Logistik



Iveco stellte zwölf Läufer und landete in der Mannschaftswertung über zehn Kilometer auf dem zweiten Platz.

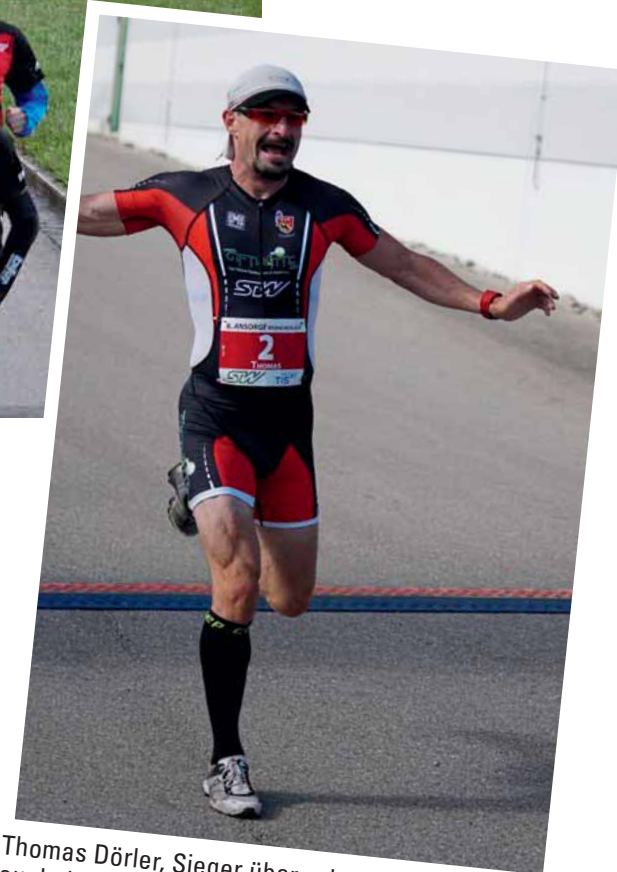


Ansorge-Chef Wolfgang Thoma mit dem Team des ETM Verlags aus Stuttgart (von links: Matthias Rathmann, Franziska Nieß, Melanie Kura, Nina Brodbeck und Iris Rocktaeschel).

MEHR IM NETZ



EINE BILDERGALERIE  
UNTER  
[etm.de/lauf](http://etm.de/lauf)



Thomas Dörler, Sieger über zehn Kilometer, war auch der schnellste Allgäuer beim diesjährigen Berlin-Marathon.



DJ Robbie Hochwind legte nicht erst am Abend los. Schon tagsüber sorgte er für gute Stimmung und das musikalische Ambiente beim Lauf.

## DIE SIEGER

### 10 Kilometer

#### Damen unter 45

Christine Dorer (Goldhofer), 48:02 min

#### Damen über 45

Sibylle Brücklmayr (Ansorge Lauftreff MOD), 43:54 min

#### Herren unter 45

Thomas Dörler (A. Berger Präzisionsteile), 37:26 min

#### Herren über 45

Sandro Herbrich (Sensor-Technik Wiedemann), 41:10 min

#### Bestes Team

Fink Spedition

### 5 Kilometer

#### Damen unter 45

Navina Omilade (Gielisch), 24:39 min

#### Damen über 45

Cristina González (Finsterwalder Transport & Logistik), 27:11 min

#### Herren unter 45

Linus Fichtel (RC Allgäu), 20:21 min

#### Herren über 45

Gerhard Gruber (Goldhofer), 21:36 min

#### Bestes Team

Ansorge Italia Team Dispo



# Risiko erkennen

Gefährdungsbeurteilung im Lager richtig angehen – auch bei kleinen Mengen von Gefahrstoffen notwendig

Um die Arbeitnehmer vor Gefahren zu schützen, sind Unternehmen zu einer Gefährdungsbeurteilung am Arbeitsplatz verpflichtet. Grundlage sind das Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und die Unfallverhütungsvorschrift „Grundsätze der Prävention“ (DGUV Vorschrift 1). Im Transport- und Logistikbereich birgt nicht nur der Umgang mit Lkw und Gabelstapler Gefahren, sondern auch das Handling von Gefahrstoffen.

Gefahren, die den Mitarbeitern dadurch drohen, können etwa bei undichten Verschlüssen von Fässern und anderen Gebinden entstehen: Eine Gesundheitsgefahr ist dann durch das Einatmen der Dämpfe oder eine Explosionsgefahr möglich. „Zunächst sind alle möglichen Gefährdungen zu ermitteln“, fasst Prof. Dr. Norbert Müller, der Welt-Gefahrgut-Koordinator für den Logistikdienstleister Schenker, die Kernpunkte der Gefährdungsbeurteilung zusammen. „Dann sind zum Schutz der Beschäftigten geeignete Maßnahmen zu bestimmen. Schließlich ist zu ermitteln, ob diese Maßnahmen auch wirksam sind, die herausgefundenen Gefährdungen tatsächlich auszuschließen.“

Verantwortlich dafür muss in jedem Betrieb eine Person sein,



die über die notwendige Fachkunde verfügt.

Die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin etwa schlägt einen Sieben-Schritte-Plan vor:

- Vorbereiten der Gefährdungsbeurteilung
- Ermitteln der Gefährdungen
- Beurteilen der Gefährdungen
- Festlegen konkreter Arbeitschutzmaßnahmen

- Durchführen der Maßnahmen
- Überprüfen der Durchführung und der Wirksamkeit der Maßnahmen und
- Fortschreiben der Gefährdungsbeurteilung

Letzteres ist wichtig, sagt Müller: Soll eine neue Tätigkeit aufgenommen werden – etwa das Befüllen von Behältern –, müssen erst die davon ausgehenden Gefährdungen ermittelt und beur-

teilt werden, ebenso nach dem Auftreten von Arbeitsunfällen oder maßgeblichen betrieblichen Veränderungen. „Beurteilungen unveränderter Tätigkeiten müssen von Zeit zu Zeit auf Aktualisierungsbedarf geprüft werden“, sagt der Gefahrgutexperte.

Kommt ein Arbeitgeber dieser Pflicht nicht oder nur mangelhaft nach, kommt das einem Verstoß gegen das Ordnungswidrigkeiten-

gesetz gleich, außerdem können straf- und zivilrechtliche Konsequenzen drohen – heißt: Bußgeld, Geld- oder Freiheitsstrafe und Ersatz des Schadens.

Müller, der öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Gefahrguttransport und -lagerung bei der IHK Duisburg ist, hat einen reichhaltigen Erfahrungsschatz auf dem Gebiet. Der häufigste Fehler, der ihm immer

wieder unterkommt, ist die Unterschätzung des Risikos – „Was soll an der Lagerung von brennbaren Parfümerieerzeugnissen so gefährlich sein? Die hab ich doch auch bei mir zu Hause im Badezimmer!“ Zum anderen werde der Aufwand unterschätzt, einen vorschriftenkonformen Zustand herzustellen.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Matthias Rathmann

# Havariefall üben

Gefahrgutexperte Prof. Norbert Müller zu häufigen Fehlern und Anforderungen an das Lager



## ZUR PERSON

- Prof. Dr. Norbert Müller ist seit 2007 der Welt-Gefahrgut-Koordinator („Global Dangerous Goods Coordinator“) bei Schenker (Essen)
- Seit 1997 öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Gefahrguttransport und -lagerung (IHK Duisburg), Honorarprofessor für das Fach Gefahrgüter & -stoffe an der SRH Hochschule Hamm, Mitglied des Vorstands des Gefahrgutverbands Deutschland (GGVD) und seit 2014 Präsident des Verbandes der Europäischen Gefahrgutbeauftragtenverbände (EASA) mit Sitz in Luxemburg

**trans aktuell: Herr Prof. Müller, was tun, wenn bei der Checkliste zum Lagern von Gefahrstoffen mehr Häkchen bei „nein“ als bei „ja“ gemacht werden?**

**Prof. Müller:** Es gilt die Reihenfolge „erst beurteilen – dann lagern“. Bei einem „nein“ darf die Tätigkeit nicht aufgenommen werden. Das ist nur konsequent.

**In einem Gefahrstofflager kann man von sachkundigen Mitarbeitern ausgehen – welche Fehler werden dennoch gemacht?**

Neben einer systematischen Gefährdungsbeurteilung fehlen in Gefahrstofflagern oft Betriebsanweisungen und Unterweisungen. Insbesondere der Fall der Havarie ist in vielen Betrieben ein Tabuthema: Er wird einfach nicht geübt.

**Was tun, wenn die baulichen und organisatorischen Gegebenheiten bislang nicht auf Gefahrgut ausgerichtet waren?**

Wer in einem Lager, das gemäß Antrag für die Lagerung von beispielsweise Knabberartikeln genehmigt ist, etwa brennbare Parfümerieerzeugnisse lagern will, muss sich mit den besonderen Anforderungen vertraut machen. Sehr oft geht das nicht ohne externen Sachverstand, weil er im Unternehmen nicht vorhanden ist.

**Viele Unternehmen haben oftmals eher mit Kleinmengen an Gefahrgut zu tun. Was ist bei deren Lagerung und dem Umschlag zu beachten?**

Der Unternehmer muss sich immer informieren, was stoff- und mengenspezifisch zu tun beziehungsweise zu lassen ist. Gemäß der Technischen Regel für Gefahrstoffe 510 braucht man für die Lagerung von beispielsweise giftigen oder brandfördernden Stoffen ein feuerbeständiges Lager – ab einer Menge von 200 Kilogramm. Das ist ein Fass!

**Gehen die gesetzlichen Anforderungen wie die TRGS weit genug?**

Die Regelungen sind weitestgehend vollständig; einzig die Lagerung von Lithiumbatterien könnte besser geregelt werden. Die Regelungen sind aber häufig unsystematisch und schwer anzuwenden. Das verunmöglicht eine IT-Lösung: Die Anforderungen lassen sich zurzeit nicht mithilfe der Datenverarbeitung ermitteln.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Prof. Müller

## GEFAHRGUT-MESSE

- Der Gefahrguttransport, die Intralogistik von Gefahrstoffen und der sichere Umgang mit hochsensiblen Gütern und Stoffen – das sind die Themen der neuen Fachmesse Gefahrgut & Gefahrstoff
- 60 Aussteller bieten ihre Produkte und Dienstleistungen an, daneben gibt es ein interessantes Fachprogramm
- Die Premiere der Fachmesse findet vom 14. bis 16. November 2017 auf der Leipziger Messe statt
- Mehr Infos: [www.ggs-messe.de](http://www.ggs-messe.de)

### Halten Sie Ihre Flotte fit!

Mit dem Wartungsvertrag von BPW für den gesamten Trailer.



Mit dem **Partner-Service-Paket von BPW** sind Ihre Trailer immer in Bestform! Geben Sie den Wartungsprozess einfach in die kompetenten Hände von BPW und erhalten Sie dafür absolute Transparenz, Kostensicherheit und die Gewissheit, sich auf ein europaweites Servicenetz verlassen zu können. Dies alles zu einer fixen Monatsrate. So sparen Sie gleichzeitig Zeit, Geld und Nerven. BPW ist Ihr zuverlässiger Mobilitätspartner.

**we think transport** 

[www.bpw.de/psp](http://www.bpw.de/psp)



# Ferngesteuerte Putzkolonne

Fraport und Daimler entwickeln automatisierten Flugfeld-Schneeräumdienst



Es ist ein gespenstisches Szenario: Ein kalter Wind weht über den Frankfurter Flughafen, die Start- und Landebahnen sind im Schneetreiben kaum noch zu erkennen. Der Betrieb ist zum Erliegen gekommen. In der Ferne aber sind Blinklichter zu erkennen: 14 mit

Schneeschilden und Kehrbesen versehene Mercedes Arocs 4x4 fahren in Reih und Glied, bahnen sich ihren Weg auf die Piste und fächern sich in ungeahnter Perfektion auf. Während sie mit 30 km/h dahinrollen und das 60 Meter breite Asphaltband von der weißen Pracht befreien, ist plötz-

lich zu erkennen: Nur im vorderen Lkw sitzt ein Mensch hinter dem Steuer, alle anderen Arocs rollen führerlos dahin.

Was sich auch in Zeiten moderner Assistenzsysteme nach einer kühnen Zukunftsvision anhört, ist so auf dem ehemaligen Fliegerhorst Pferdsfeld in einem

kleineren Umfang von vier Fahrzeugen schon zu sehen: Ein einziger Mensch übernimmt einen ganzen Konvoi an Lkw – und überwacht lediglich die korrekte Arbeitsweise der ferngesteuerten Arocs. Über ein kompliziert scheinendes Panel gibt er der Software Befehle. Zunächst stellt er sich seine Gruppe zusammen, bestimmt, in welcher Zahl und Reihenfolge sich die Lkw in Bewegung setzen. Später gibt er per Tastendruck die Anweisung, wann der Schneeschild auf die Fahrbahn gesetzt und die Kehr-Blas-Maschine ausgefahren wird – und das nicht nur für sein Fahrzeug, sondern für alle ihm folgenden Arocs gleich mit. Ohne sein Zutun starten die Lkw ihre Motoren, setzen die Lichtanlage in Betrieb und lösen die Parkbremse.

weiterbetrieben werden“, erklärt Martin Zeilinger, Leiter der Vorentwicklung bei Daimler Trucks. Alle 0,1 Sekunden tauschen die Hauptsteuerung des RTI und sämtliche im Konvoi befindliche Fahrzeuge ihre Daten via „Digital Short Range Communication“ miteinander aus.

## Wertvoller Impuls

Die Fraport, die neben dem Anforderungskatalog die Kehr-Blas-Geräte zum Feldversuch beisteuert, hat großes Interesse an der erprobten Technik: Der Schneeräumdienst ist personalintensiv und wenig effizient. Nur selten müssen die Start- und Landebahnen von Schnee befreit werden – doch für den Ernstfall werden zahlreiche Mitarbeiter in Bereitschaft gehalten. Sollte die automatisierte Technik zum Winter 2018 auf dem Frankfurter Flughafen eingesetzt werden können, würden damit vor allem saisonale Teilzeitkräfte, die laut Fraport nur schwer zu rekrutieren sind, ersetzt. Doch so weit möchte Mathias Dudek, Leiter Infrastrukturelles Facility Management der Fraport, gar nicht vorgreifen. Sein Unternehmen erhoffte sich zunächst neue Erkenntnisse, „die helfen, den künftigen Einsatz der Geräte bei einem spontanen Wintereinbruch präziser und effizienter planen zu können.“

Für Daimler markiert die automatisierte Schneeräumung dagegen den Startschuss zu weiteren möglichen Einsätzen. „So sind fein abgestimmte Rangiervorgänge konventioneller Lastzüge, ferngesteuert vom Fahrer außerhalb der Kabine – zum Beispiel am Fahrzeugheck postiert und dort mit bestem Blick auf das Manövriergeschehen ausgestattet – ebenso möglich wie das fahrerlose Fahren in Minen, auf Container-Terminals oder in anderen abgeschlossenen Geländen“, sagt Martin Zeilinger. Von der konzerninternen Innovations-schmiede Lab1886, die das Projekt der Flugfeld-Schneeräumung vorangetrieben hat, wird in Zukunft also noch viel zu hören sein.

Text: Julian Hoffmann |  
Foto: Daimler

## Höchste Genauigkeit

Mittels zweier Empfänger eines Differenzial-GPS bewegen sich die Arocs auf drei Zentimeter genau. Der Fahrer des Leitfahrzeugs hat dabei permanent einen Soll-Ist-Abgleich im Blick. Muss er Hindernissen ausweichen, kann er das Steuer übernehmen und damit den gesamten Konvoi lenken, beschleunigen und abbremsen.

Per RTI – dem Remote Truck Interface – werden die automatisierten Funktionen fernbedient. Die Software ermöglicht, dass alle Lkw mittels telematischer Systeme vernetzt sind, automatisiert fahren und jeder Arocs als Führungsfahrzeug auftreten kann. Das RTI-Steuergerät kann per CAN-Schnittstelle über Funk angesteuert werden und hält so die Verbindung zwischen dem Lkw und der Außenwelt. Die Steuerungsfunktionen zur Führung und Bedienung des Konvois sind in externen Steuergeräten untergebracht. Die Sicherheit steht dabei an erster Stelle. „Ein wichtiger Bestandteil des RTI-Steuergeräts ist das integrierte Sicherheitskonzept. Das bedeutet, alle Fahrzeugfunktionen werden überwacht. Sobald ein Fehler auftritt wird das Sicherheitskonzept ausgeführt. So können wir sicherstellen, dass die Fahrzeuge im Bedarfsfall sicher und schnell zum Stillstand kommen und dann einfach manuell

## DER TEST

- Daimler erprobt den automatisierten Flugfeld-Schneeräumdienst auf dem ehemaligen Fliegerhorst Pferdsfeld
- Im Versuch fahren vier Arocs mittels einer kartografisch hinterlegten Strecke eine Start- und Landebahn ab, die eingesetzten Kehr-Blas-Maschinen stammen von Fraport
- Der reale Einsatz von bis zu 14 im Konvoi fahrenden, automatisierten Arocs auf dem Frankfurter Flughafen ist frühestens im Winter 2018 denkbar

## Branchen-News direkt aufs Smartphone



Der neue WhatsApp-Newsletter von **eurotransport.de**

Einfach und schnell informiert: die wichtigsten Nachrichten aus der Transportbranche bequem auf Ihr Smartphone.

- Topaktuelle News
- Persönliche Highlights der Redakteure
- Einfache An- und Abmeldung
- Vertrauliche Behandlung Ihrer Daten
- 100 % kostenfrei



## So einfach geht's:

- 1 Gehen Sie auf [www.eurotransport.de/whatsapp](http://www.eurotransport.de/whatsapp)
- 2 Die Nummer, die unter dem WhatsApp-Banner erscheint, in Ihren Kontakten speichern
- 3 WhatsApp-Nachricht mit dem Wort „start“ an diesen Kontakt senden
- 4 Schon sind Sie registriert

Weitere Infos unter [www.eurotransport.de/whatsapp](http://www.eurotransport.de/whatsapp)



Immer auf dem neuesten Stand mit dem **eurotransport.de** WhatsApp-Newsletter

Jetzt kostenlos anmelden





# Logistik 4.0 ist Realität

Hubertus Kobernuss, Vorsitzender von Transfrigoroute, über den digitalen Alltag der Transportbranche



## ZUR PERSON

- Hubertus Kobernuss ist seit 1980 Inhaber der Spedition Jürgen Kobernuss
- zudem Präsident des Verbands für temperaturgeführte Transportlogistik und der Kühlfahrzeug-industrie Transfrigoroute Deutschland, stellvertretender Vorsitzender der Fachvereinigung Güterkraftverkehr & Logistik (GVN), Vorsitzender im Ausschuss Verkehrssicherheit und Umweltschutz im Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sowie Vorsitzender des Verkehrsausschusses IHK Lüneburg-Wolfsburg

## MEHR IM NETZ



MEHR ZUM THEMA  
unter [etm.de/conti](http://etm.de/conti)

**trans aktuell:** Herr Kobernuss, als Transporteur und Vorsitzender von Transfrigoroute sind Sie mit den Herausforderungen des Lebensmitteltransports vertraut. Inwieweit hat sich das Geschäft verändert?

**Kobernuss:** Das Produktportfolio ist größer geworden und die Temperatursensibilität hat sich erhöht. Gleichzeitig sind die Sendungsgrößen geschrumpft. Auch die Anforderungen an den Mitarbeiter sind im Vergleich zu früher gestiegen. Ihm wird heute mehr Wissen abverlangt. Darüber hinaus ist die Überwachung von Fahrzeug und Waren intensiver geworden, weshalb sich auch der Datenverkehr vervielfacht hat. Die Echtzeitdatenübermittlung ist inzwischen Standard geworden.

**Ist der Begriff Logistik 4.0 heute noch Zukunftsmusik?**

Der Ansatz ist meiner Meinung nach im Grunde bereits zur Hälfte erledigt. Unsere Kunden wissen heute wo sich ihre Ware in der Transportkette befindet und in welchem Zustand sie ist. Das sind ganz normale Informationen, die wir und unser Kunde in Echtzeit bekommen. IT-gestützte Auftragsübermittlung und Rücksendung

der erledigten Aufträge mit ergänzenden Daten aus der Lieferkette gehören ebenso zum Standard wie Zeitfensterbuchungssysteme im Netz.

**Welche Ansätze davon gehören heute zur täglichen Praxis?**

Zum Beispiel Auftragsübermittlung und Rücksendung der abgearbeiteten Daten mit papierloser Rechnung respektive Gutschrift, aber auch Temperaturüberwachungsprotokolle und vieles andere mehr.

**Welche digitalen Lösungen würden Sie sich für Ihre Branche wünschen?**

Das wäre zum Beispiel eine KI-gestützte Disposition der Fahrzeuge mit Anbindung an alle Zeitfenstermanagementsysteme.

**Welche aktuellen, technischen Entwicklungen halten Sie für verzichtbar?**

Ich glaube nicht, dass es in dem Bereich der Logistik sinnlose technische Entwicklungen gibt, aber die heutigen Zeitfenstermanagementsysteme sind eindimensional und damit die Ursache von Gesetzesverstößen gegen das deutsche Arbeitszeitgesetz und die EU-

Sozialvorschriften. Darauf kann ich gut verzichten.

**Mit Blick auf die Nutzfahrzeug-Service-Landschaft hat die Digitalisierung bereits Einzug gehalten. Welchen Service halten Sie für empfehlenswert?**

Hierzu gehört für mich der präventive Service – wenn er denn in Zusammenarbeit mit der Fahrzeugdisposition erfolgt und nicht stur nach dem Bordcomputer.

**Und welche Leistungen vermissen Sie?**

Momentan keine, ich möchte nur, dass die Versprechen zu den oben genannten Leistungen auch kundenorientiert abgearbeitet werden. Da der Zeitdruck in der Transportlogistik immens hoch ist, müssen die Standzeiten der Fahrzeuge entsprechend gering und planbar sein.

**Gibt es präventive Maßnahmen, die die Kobernuss Spedition & Logistik in Anspruch nimmt, und welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht?**

Ja, wir machen Fleetchecks bei Reifen, Fahrzeugtechnik und Spezialausrüstung. Teilweise sind die Checks gesetzlich vorgeschrie-

ben, teilweise aber unserem hohen Anspruch geschuldet. Unsere Vertragswerkstätten arbeiten grundsätzlich sehr partnerschaftlich und kooperativ mit uns zusammen. Manchmal hapert es an Kleinigkeiten wie der Ersatzteilbevorratung, der Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal oder einfach nur einer überfüllten Werkstatt. Überwiegend aber klappt es sehr gut.

**Welchen Stellenwert messen Sie einem präventiven Reifenservice im Tagesgeschäft bei?**

Regelmäßige Reifenchecks in teilweise sehr kurzen Abständen haben bei uns zu einer erheblichen Reduzierung von Platzern und mobilen Instandsetzungen geführt. Somit hat sich der präventive Reifenservice bezahlt gemacht.

Text: Knut Zimmer | Fotos: Fotolia, Continental, IHK Lüneburg-Wolfsburg

# Zukauf für besseren Service

Reifenhersteller Goodyear übernimmt den Diagnosespezialisten Ventech Systems

Goodyear wird nach eigenen Angaben den Systemanbieter für Fahrzeugdiagnose Ventech Systems zum Ende des vierten Quartals 2017 übernehmen. Damit sichert sich der Reifenhersteller einen essentiellen, technischen Eckpfeiler für das hausinterne Reifenserviceangebot Goodyear Proactive Solutions. Ein Geschäftsfeld, das auch bei Marktbegleitern wie Michelin mit dem Reifenmanagementsystem Tire Care und Continental mit dem Reifenservice Conti Connect immer mehr an Bedeutung gewinnt.

„Mit Ventech können wir unseren Service erweitern, unseren Kunden einen Mehrwert bieten und dabei gleichzeitig zukünftiges Wachstum generieren“, sagt Christopher Helsel, Vizepräsident und Technikvorstand von Goodyear. Das 2006 gegründete Unternehmen Ventech bietet das automatisierte Reifenkontrollsystem Pnuecan an, das den Reifendruck, die Profiltiefe und das Gewicht von Bussen, Lkw, Pkw und weiteren Fahrzeugen prüfen kann. Dies ermöglicht nach Angaben von Ventech, unter Einsatz einer hausinternen Software, ein Reifenmanagement für den gesamten Fuhrpark, was wiederum

die Basis für geplante Wartungs- und Instandsetzungsaufgaben für Werkstätten und weitere Dienstleistungen darstellt.

Zu Letzteren gehört auch das 2016 gestartete Reifenmanagementsystem Goodyear Proactive Solutions, für das der Reifenhersteller bereits seit drei Jahren mit Ventech zusammenarbeitet. Bei dem Angebot für Flottenbetreiber handelt es sich um eine Dienstleistung, die eine Kommunikation zwischen Fahrzeug und Fuhrparkbetreiber ermöglicht. Diese Vehicle-To-Fleet-Kommunikation soll nach Angaben von Goodyear den Fuhrparkmanager bei der Steuerung seiner Flotte unterstützen und dabei gleichzeitig die Fahrzeugsicherheit verbessern, den Kraftstoffverbrauch senken, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringern und den digitalen Wandel der Flotte vorantreiben.

Technische Basis für Goodyear Proactive Solutions ist das stationäre Ventech-Kontrollsystem Pnuecan. Via Reifensensortechnik wird jeder Lkw-Reifen bei einer Überfahrt über eine Sensorfläche bei der Ein- und Ausfahrt vom Betriebsgelände analysiert. Zum Analyseumfang gehören Reifendrucke, aber auch Profiltiefen,

die nach Angaben von Ventech über das Ladungsgewicht berechnet werden. Zudem ermittelt Pnuecan laut Ventech die Achslasten des Fahrzeugs und auch den Schrägverschleiß der Reifen. Diese Fahrzeugdaten werden anschließend via automatischer Kennzeichenerkennung jedem Fuhrparkfahrzeug zugewiesen.

Text: Knut Zimmer | Foto: Goodyear



## SICHERHEIT BEI JEDEM WETTER mit Westlake-Reifen – dem Original

- ✓ **Sicher** 130 % Überlasttest bestanden
- ✓ **Werthaltig** geprüfte Runderneuerungsfähigkeit
- ✓ **Langlebig** attraktive Laufleistung
- ✓ **De-Minimis** förderfähig



Service-Center LKW-Reifen | Fon 035242 463-12 | Fax 0721 6188-55859 | E-Mail: [info-lkw@pneu.com](mailto:info-lkw@pneu.com) | [www.pneuhage.de](http://www.pneuhage.de)



# Starke Partnerschaft

Mit der Übernahme durch die Wielton-Gruppe avanciert Langendorf zum Vollsortimenter



Polnisch-deutscher Schulterschluss: Langendorf-Geschäftsführer Dr. Klaus Strautmann (l.) und Wielton-CEO Mariusz Golec.

Das Nutzfahrzeuggeschäft funktioniert manchmal genauso wie der Fußball. In der Champions League jedenfalls können Topteams nur dann auf Dauer vorne mitspielen, wenn sie sich immer wieder mit neuen Spielern verstärken. Dieser Regel folgt auch die Wielton-Gruppe aus dem polnischen Wielun, die in Europa mit ihren Anhängern, Aufliegern und Fahrzeugen für Straße und Landwirtschaft zu den großen Drei der Branche zählt.

Damit das so bleibt, haben die Polen vor zwei Jahren mit der Übernahme von Fruehauf in Frankreich und Italiana Rimorchi in Italien das Produktprogramm kräftig ausgebaut. Jetzt kommt als jüngste Neuerwerbung der Trailerspezialist Langendorf aus Waltrop dazu. Die Münsterländer sind nach einer wirtschaftlichen Achterbahnfahrt mit der in Eigenverwaltung gemanagten Insolvenz in 2013 wie ein Phönix aus der Asche auferstanden und haben im letzten Jahr rund 1.000 Fahrzeuge auf die Räder gestellt.

Mit den Innenladern für Flachglas (Floatliner) und Baufertigelemente (Flatliner) sowie mit dem Doppelstock-Innenlader (Flexliner) sind sie in Europa die Nummer eins in diesem Segment. Neben Tiefladern und Spezialfahrzeugen bringt Langendorf in die

Wielton-Gruppe eine florierende Kipper-Sparte ein, in der sie mit viel Know-how über die Isolation der Fahrzeuge aufwarten.

Der im Mai 2017 abgeschlossene Deal sieht vor, dass Wielton 80 Prozent der Anteile von den verschiedenen Gesellschaftern übernimmt. Der Rest bleibt beim bisherigen geschäftsführenden Gesellschafter Dr. Klaus Strautmann, der bis zu seinem Ausstieg aus dem Unternehmen in 2022 seine Anteile in jährlichen Fünf-Prozent-Paketen an den Mehrheitseigner übergibt.

## Neue Produktionsansätze

Für Langendorf bedeutet die Übernahme die Internationalisierung der Firmenkultur. Wie es heißt, klappt die Zusammenarbeit zwischen Waltrop und Wielun bereits ausgezeichnet. Die Einkäufer stimmen sich derzeit gemeinsam über Lieferanten und Preise ab. In den Entwicklungsabteilungen stehen neben der Vereinheitlichung der zugekauften Komponenten neue technologische Lösungen und Produkte auf der Agenda.

Ein wichtiges Arbeitsfeld sind hier die Kipper. Langendorf hat mit seinen auf Langlebigkeit und Werterhalt ausgelegten Fahrzeugen zwar ein starkes Produkt im

Programm. Allerdings gingen diese Vorteile bislang stets auf Kosten eines höheren Fahrzeuggewichts. Hier zeichnet sich jetzt ein neuer Ansatz ab. Da Wielton über jede Menge Expertise in Sachen Leichtbau verfügt, ist es denkbar, dass Langendorf die Aufbauten der Kipper übernimmt und Wielton das leichtere Chassis dazu liefert.

Eine Gretchenfrage in der aktuellen Phase lautet, unter welchem Label Wielton seine Fahrzeuge künftig an den Kunden bringt. Tatsächlich würfelt der neue Eigentümer die Portfolios seiner Marken nicht einfach zusammen. Das Markenmanagement sieht vor, dass Langendorf für die Kunden auch als Teil der Wielton-Gruppe deutlich sichtbar bleibt. Wielton folgt hier der Strategie „Ein Land, eine Marke“. Das besagt, dass nach Möglichkeit in jedem Land die jeweils bekanntere Marke zur Wahl stehen sollte. Bei den Kippnern könnte das heißen, dass Wielton auf einen eigenen Markenauftritt in Deutschland verzichtet. Stattdessen wird Langendorf diese Fahrzeugkategorie unter dem eigenen Markennamen anbieten. Umgekehrt dürften die Kipper in Polen dann unter dem Namen Wielton an den Start gehen. Auf dem französischen Markt wiederum würde Langendorf-Technologie unter dem Label Fruehauf zur Verfügung stehen.

Das gemeinsame Programm mit Wielton macht Langendorf in Deutschland auch zu einem veritablen Vollsortimenter. Kunden können beim Händler künftig zum Beispiel einen Schiebegardinenauflieger ordern. Allerdings wird es in den Langendorf-Stützpunkten für die Marken Langendorf und Wielton jeweils eigene Verkäufer geben. Da beide Hersteller jeweils eigene Zielgruppen ansprechen, ist es gut möglich, dass die Kunden von Langendorf vom Verkäufer mit Jeans und Stiefeln, die Kunden von Wielton von einem Mitarbeiter mit Anzug in Empfang genommen werden.

Den Langendorf-Mitarbeitern in Produktion, Vertrieb und Service dürfte in der Integrationsphase wenig Zeit für Muße bleiben. Das Management in Wielun hat dem Konzern für die nächsten beiden Jahre ein ambitioniertes Wachstumsprogramm verordnet, das seine Präsenz in den europäischen Märkten stärken soll. Das gilt auch für Deutschland. Andererseits weiß man, dass sich der größte Markt in Europa nicht mit wehenden Fahnen überrennen lässt. Wielton will daher hierzulande seine Position mit der Hilfe von Langendorf behutsam aufbauen. Bis 2020 steht ein Platz unter den fünf größten Herstellern auf der Wunschliste. Für Langendorf heißt das konkret,

dass quer durch das komplette Produktprogramm des Konzerns rund 2.500 Fahrzeuge im Jahr ihre Käufer finden sollen.

Bleibt am Ende die Frage: Wie geht's weiter mit der Wielton-Gesellschaft in Weilerswist, die bislang den deutschen Markt betreut hat? Zwei Optionen bieten sich den Wielton-Chefs zufolge an: die Liquidation des Unternehmens oder der Einstieg in das landwirtschaftliche Geschäft.

Text und Foto: Joachim Geiger

## EUROPA IM VISIER

Mit seiner Wachstumsstrategie 2020 nutzt Wielton in Europa die Chancen eines breiten Portfolios. Bei den Schiebegardinen setzt man auf organisches Wachstum und Verbesserungen im Hinblick auf Herstellungskosten, Leergewicht und Fahrzeugstrukturen. Geplant ist ein Marktanteil von acht Prozent (2016: fünf Prozent). Im vergleichsweise statischen Markt für Kipper will Wielton mit neuen Baureihen mit geringem Leergewicht sowie Produkten für den Bitumentransport Marktanteile gewinnen (2016: fünf Prozent, geplant 2020: neun Prozent). Sehr ambitioniert ist das Ziel für Nischenprodukte: Wielton will hier den Anteil von derzeit sechs Prozent auf zwölf Prozent verdoppeln. Auch die Entwicklung eigener Kühlfahrzeuge steht auf dem Plan. Angestrebt ist in diesem Segment ein Marktanteil von zwei Prozent.

# Neues Türkei-Werk eröffnet

Schmitz Cargobull will Marktanteil in dem Land steigern – Produktionskapazität anfangs bei 3.400 Einheiten

Schmitz Cargobull hat Anfang Oktober den neuen Produktionsstandort in Adapazari in der Türkei eröffnet. Bei dem neuen Standort handelt es sich nach Angaben von Schmitz Cargobull um eine Multi-Production-Plant (MPP), in der sowohl Curtainsider als auch Sattelkoffer montiert werden.

Zudem ist eine Montagelinie für Kippfahrzeuge geplant. Zu Beginn werden die vorgefertigten Bauteile aus den deutschen Standorten nach Adapazari angeliefert. Für die dortige Montage sollen die Qualitätsstandards der deutschen Produktlinien übernommen werden. Gleichzeitig soll der Anteil an lokalen Komponenten sukzessiv erhöht werden, sobald dort die hauseigenen Qualitätsvorschriften erfüllt werden können.

Schmitz Cargobull strebt in der Türkei nach eigenen Angaben einen Marktanteil an, der vergleichbar ist mit dem europäischen Durchschnitt. Dieser liege derzeit bei 30 Prozent. Bereits im letzten Jahr hat Schmitz Cargobull die Importaktivitäten des Vertriebspartners Enka übernommen und mit Schmitz Cargobull Treyler Turkey eine eigene Tochtergesellschaft mit Direktvertrieb nach europäischem Vorbild etabliert.

Text: Knut Zimmer |  
Foto: Schmitz Cargobull



Offizielle Eröffnung in Adapazari, dem jüngsten von zehn Produktionsstandorten des Trailerbauers.



# Schweißen ist Trumpf

Knapen-Trailer: Next ist die neue Generation von Schubbodenaufliegern – lasergesteuerte Roboter in der Produktion



Peter Joosten, Inhaber und Geschäftsführer von Knapen Trailers, hält große Stücke auf die Schlafgewohnheiten seiner Mitarbeiter. „Wir gehen mit den Gedanken an unsere Schubbodenaufleger ins Bett und stehen am Morgen wieder damit auf“, beschreibt der Diplom-Ingenieur den Enthusiasmus im 1984 gegründeten Unternehmen. Joosten kennt Knapen Trailers aus dem Effeff, seit er als Fahrzeugbau-Student in den 1990er-Jahren für den Hersteller tätig war. 2005 hat er Knapen Trailers übernommen und gibt seither die Marschrichtung vor.

Sein Credo: Ein Fahrzeughersteller, der seine Energien und Kompetenzen auf ein einziges Segment konzentriert, muss höchste Leistungen im Hinblick auf Gewicht, Qualität und Lebensdauer bieten. Die Referenz für diesen Anspruch ist der „Next“, eine neue Generation von Schubbodenaufliegern, die Knapen Trailers

auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 vorgestellt hat und die jetzt bei den Händlern steht. Die Standardmodelle der Reihe führt der Hersteller unter den Bezeichnungen K100 und K200-Light. Ersteres kombiniert einen Stahlrahmen mit einem Aufbau aus Aluminium, Letzteres ist komplett aus Alu gefertigt und bringt selbst in der schwersten Ausführung maximal 6.950 Kilogramm auf die Waage. Die beiden Modelle machen rund 80 Prozent der Produktion im niederländischen Deurne aus. Darüber hinaus stehen Euroliner in allen Größen und Gewichtsklassen, Heavy-Duty-Modelle und Offroader im NextProgramm. Gemeinsamer Nenner der Baureihe: Alle Fahrzeuge lassen sich auf Basis eines gut bestückten Baukastens an die Bedürfnisse der Kunden anpassen, die vor allem in der Land- und Forstwirtschaft sowie in der Entsorgung tätig sind. Hier wie dort gilt die hori-

zontale Entladung mittels Schubboden als sichere Sache. „Proven Quality improved“ lautet das Motto, mit dem Knapen Trailers jetzt seine Fahrzeuge an den Start schickt – „bewährte Qualität noch einmal verbessert“. Diese behutsame Weiterentwicklung ist allerdings nur eine Facette des Next. Die andere betrifft die Revolution der Produktion in der Fabrik. Die Niederländer haben die alten Herstellungsmethoden über Bord geworfen und statt dessen moderne Verfahren installiert.

## Schicht für Schicht

Eine Schlüsselrolle spielen hier die Schweißexperten Eddie, Hein, Jan, Ronnie und John. Sie ziehen Schicht für Schicht Hunderte Meter Schweißnähte für den Aufbau und setzen Tausende von Schweißpunkten, um die

Führungen für den Schubboden in dem Rahmen zu fixieren. Dass das Quintett im Akkord und trotzdem ungeheuer präzise arbeitet, ist einer besonderen Eigenschaft geschuldet: Eddie und Co. sind mit Lasersteuerung operierende Schweißroboter. Ihre Namen sind eine Referenz an die menschlichen Kollegen, die länger als 25 Jahre in dem Betrieb arbeiten. „Schweißverbindungen haben sich in den letzten 35 Jahren als stärkste und leichteste Variante bei der Verbindung von Konstruktionsteilen erwiesen. Die Schweißnähte sind die Grundlage unserer Qualitätsprodukte“, erklärt Joosten. Die gesamte Produktion folgt der Maxime, so viel Schweißen wie möglich, so viel Schrauben wie nötig. Unterm Strich gehen bei einem Standardmodell rund 80 Prozent der Schweißarbeiten aufs Konto der Roboter. Die Montagelinie umfasst acht Stationen, an denen die Mitarbeiter rund 200 Module zu einem Standardaufleger zu-

sammenfügen. Ist eine besondere Spezifikation angesagt, schert der Trailer zum passenden Zeitpunkt aus der Linie aus und wechselt in die Abteilung für Spezialanwendungen. In solider Handarbeit entstehen hier unter anderem Schubbodenaufleger mit hydraulischer Heckklappe, mit klappbaren Türen auf beiden Seiten sowie Fahrzeuge, bei denen sich die gesamte Seitenwand mittels einer Hydraulik nach oben klappen lässt. Auch bei der Ausstattung der Trailer steht der Kunde vor der Wahl. Der Dura Floor zum Beispiel ist ein robuster Schubboden aus Stahl, der beim Transport von Glasscherben, Metallspänen, Split und Hausmüll durch eine hohe Verschleißfestigkeit überzeugt. Nützlich: Die Temperatursicherung, die die Ölversorgung des Trailers automatisch unterbricht, sobald das System eine kritische Temperatur erreicht. Auch die Sicherheit der Fahrer und das Handling der Fahrzeuge hat der Herstel-

ler mit seinem Zubehör im Blick. Die Schubböden etwa lassen sich zur Be- und Entladung mit einer eigens entwickelten Fernbedienung aktivieren, ebenso die mitlaufende Stirnwand. Ein Technik-Schmankerl ist das Power Sheet, ein elektrisches Antriebs- und Spannverfahren, mit dem sich die Dachplane in gerade mal 30 Sekunden auf- und abrollen lässt. Gefragt sind die technischen Fähigkeiten des Next vor allem im europäischen Ausland. Dorthin gehen rund 90 Prozent der produzierten Fahrzeuge, der Rest bleibt in den Niederlanden. Peter Joosten schätzt, dass für seine Branche der Markt in Europa rund 5.500 Einheiten im Jahr schwer ist. Sobald die Produktion in Deurne richtig rund läuft, wird es ernst für Menschen und Roboter: Rund 1.000 Schubbodenaufleger will Knapen Trailers im nächsten Jahr auf die Räder stellen.

Text und Foto: Joachim Geiger

# Beste Rahmenbedingungen

D-Tec hat erstmals einen Kipper auf die Räder gestellt – Rahmen und Lenkung kommen aus dem Baukasten

Geringes Leergewicht, jede Menge Ladekapazität und eine gute Performance – das sind die typischen Vorgaben für den brandneuen Dreiachs-Kipper, den der zur niederländischen Vlastuin Gruppe gehörende Hersteller D-Tec im November auf der Agritechnica in Hannover vorgestellt hat. Damit steht den renommierten Tankaufliegern des Fahrzeugbauers aus Kesteren bei Arnheim jetzt eine neue Fahrzeuggattung zur Seite, die das Portfolio in den Sparten Entsorgung und Landwirtschaft auf eine breitere Grundlage stellen soll. Der Name ist Programm: „Flexliner“ nennt D-Tec den Kipper. Ausgestattet mit Stahlmulde und Zwangslenkung, sind seit einem Jahr zwei Prototypen mit 47 Kubikmeter großen Halbschalenmulden aus verschleißfestem Hardox-Stahl im Rahmen eines Feldversuchs auf Achse. Auch die Weichen für eine erfolgreiche Produktion sind bereits gestellt. Zum einen hat D-Tec als Hersteller von Tanktrailern und Containerchassis sowie als Nutzfahrzeug-Zulieferer viel Know-how im Umgang mit dem Werkstoff Stahl. Dazu kommt, dass die Gelderländer vor zwei Jahren eine leistungsstarke Roboter-schweißanlage installiert haben. Mindestens ebenso wichtig wie die Infrastruktur ist jedoch das Konzept für den Flexliner. D-Tec baut den Kipper im Wesentlichen mit Komponenten aus dem Technik-Baukasten auf. Schlüsselrolle

spielen dabei die Tankauflieger, die das Fahrwerk und das Lenksystem beisteuern. Das Rückgrat des Flexliners bildet ein Kastenrahmen aus hochfestem Feinkornstahl, der an der Unterseite zur Aufnahme von Torsionskräften und Zugspannungen verstärkt ist. Acht Stunden dauert es, bis das Bauteil mit allen Anbauteilen geschweißt ist. Lohn der Arbeit ist ein leichter Zentralrahmen, der laut Hersteller im Vergleich zum klassischen Zweileiterrahmen zehnmal so viele Torsionskräfte aushalten kann. Ebenfalls ein Vorteil: Das verwindungssteife Fahrgestell des Flexliners soll das Kippersisiko bei aufgestellter Mulde reduzieren. Ein wichtiger Punkt im Lastenheft ist auch die Manövrierbarkeit. Das Lenksystem kombiniert die Seillenkung für die erste Achse mit einer Stangenlenkung für die dritte. Die Seillenkung hat im Gegensatz zur starren Lenkung ein gutes Federungsvermögen. Stöße und Schläge gehen demnach nicht ins Lenksystem, sondern lassen sich über das Seil abfedern. Der Einsatz der Lenkstange an der dritten Achse hingegen ist vergleichsweise unproblematisch, weil die Seile die wirksamen Hauptkräfte bereits abdämpfen. Die Lenkstangen selbst warten mit großen Köpfen auf, was ihre Lebensdauer verlängern soll. Im Fahrbetrieb läuft die vordere Achse dem Lkw exakt nach, während die dritte Achse dem Lenkeinschlag

spiegelbildlich folgt. Das schont die Reifen. Wie es heißt, soll das Lenksystem Laufleistungen von mehreren Hunderttausend Kilometern möglich machen. Ein weiteres Markenzeichen: Das Unternehmen fertigt seine Fahrzeuge quer durch alle Produktionsstufen im eigenen Haus. Auch bei den Kippern soll das künftig der Fall sein. Derzeit stellt D-Tec eine 6.000 Quadratmeter große Fabrik auf die grüne Wiese, in der ab Ende 2018 die Kipper in Produktion gehen sollen. Bis dahin kauft man die fehlenden Komponenten in Polen ein. Ist die Produktion in Kesteren am Ende richtig eingespielt, sollen rund 200 Kipper im Jahr die Fabrikhalle verlassen.

Text und Foto: Joachim Geiger



## UMRÜSTZEIT IST WESTLAKE-ZEIT

Herausforderungen meistern

- ✓ **Sicher** 130 % Überlasttest bestanden
- ✓ **Werthaltig** geprüfte Runderneuerungsfähigkeit
- ✓ **Langlebig** attraktive Laufleistung
- ✓ **De-Minimis** förderfähig

Service-Center LKW-Reifen | Fon 035242 463-12 | Fax 0721 6188-55859 | E-Mail: info-lkw@pneu.com | www.pneuhage.de



WDR+1 WDR1



# Kämpfen lohnt sich immer

Rosemarie Wirth hat einen Abbiegeunfall überlebt – und engagiert sich jetzt für eine bessere Prävention



Gerettet habe sie ihre Geduld, sagt Rosemarie Wirth heute. Fünf Monate verbrachte die 50-jährige Augsburgerin im Krankenhaus, zwei Wochen davon im Koma. Der Grund dafür: ein Abbiegeunfall Ende März an einem Augsburger Verkehrsknotenpunkt. Wirth wartete auf ihrem Rad an einer Fahrradampel an der Kreuzung Lauterlech/Pilgerhausstraße auf Grün. Links

Organe wurden ebenfalls verletzt, das linke Bein fast abgetrennt. Wirth bleibt die ganze Zeit bei vollem Bewusstsein, sie verabschiedet sich von den fremden Menschen um sich herum, rechnet mit dem Tod. Nicht nur ihr geht es in diesem Moment so. Die Polizei, der zuständige Notarzt: Keiner der Anwesenden vor Ort gibt ihr eine Überlebenschance, zu brutal sind die Verletzungen.

anziehen zu können.“ Was früher wie selbstverständlich in wenigen Minuten vonstatten ging, ist heute tagesfüllend. Den Alltag bestimmen vor allem Arztbesuche und Physiotherapien. Weitere, vor allem plastische Operationen stehen ihr im nächsten Jahr bevor. Rund 30 Eingriffe hat sie bisher schon hinter sich. Ihre Familie, Freunde und Nachbarn unterstützen sie, wo sie nur können. Aus ihrer Wohnung im vierten Stock wird sie trotzdem ausziehen müssen, denn es gibt dort keinen Aufzug. „Es wird Jahre dauern, bis ich wieder laufen kann.“ Doch dass dies irgendwann wieder der Fall sein wird, davon ist sie überzeugt. Momentan nutzt sie Krücken und Rollator, den Rollstuhl hat sie hinter sich gelassen.

Was ihren Alltag außerdem füllt, ist das riesige Medieninteresse, das nach wie vor besteht. Schon wenige Tage nach dem Unfall meldete sich das ZDF, und vor allem ein Artikel in der Augsburger Allgemeinen machte sie und ihr Schicksal bekannt. Wirth möchte dieses Interesse vor allem zur Prävention nutzen. „Abbiegeassistenten für Lkw und Busse sollten verpflichtend sein“, erklärt sie. Außerdem fordert sie Änderungen in der Ampelschaltung. „Zuerst sollten die Rechtsabbieger Grün bekommen, danach Fußgänger und Radfahrer, aber niemals beide gleichzeitig.“

Auf die Frage, ob sie Kontakt zu anderen Betroffenen habe, folgt

die Antwort: „Nein, denn sie sind alle tot.“ Die bittere Wahrheit, und doch spürt man in diesem Satz ihre rationale Art, die sie nicht mit ihrem Schicksal hadern lässt. Eine psychologische Behandlung hält sie daher nicht für notwendig.

Für die Toten und deren Angehörige will sie künftig sprechen und plant daher, eine Initiative zu gründen. „Speziell für Fahrradfahrer, denn es muss sich in jeder Stadt Deutschlands etwas tun, um solche Unfälle zu verhindern.“ Aufrüttelnde Kampagnen wie die der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), die mithilfe von Schockvideos zur Vorsicht im Straßenverkehr mahnen, findet sie einerseits makaber. „Andererseits geht es vermutlich nicht sanfter, man muss die Menschen in dieser Hinsicht aufrütteln.“

Wirth, die dem Tod vor zehn Jahren schon einmal von der Schippe gesprungen ist, als sie an Brustkrebs erkrankte, weiß, dass ihr Überleben einem Wunder gleicht. Und dass sie mit ihrem Schicksal die Menschen zur Vorsicht mahnen kann. „Jeder sollte im Straßenverkehr aufpassen. Dann braucht man eben zwei Minuten länger, aber es bleibt danach doch noch genug Zeit.“ Für die zusätzli-

che Zeit, die ihr das Überleben des Unfalls beschert hat, ist sie unendlich dankbar. Darum hegt sie auch gegenüber dem Lkw-Fahrer, der sie überfahren hat, keinen Groll. Auf eine Strafanzeige hat sie verzichtet. Dennoch ermittelt die Staatsanwaltschaft gegen ihn wegen grober Fahrlässigkeit und schwerer Körperverletzung – ein normaler Vorgang in solchen Fällen. Von der Polizei weiß sie von seinem Zusammenbruch nach dem Unfall, er suchte den Kontakt zu ihr. „Ich habe ihm verziehen, aber treffen möchte ich ihn nicht.“

Einmal telefonierte sie mit dem damals zuständigen Notarzt. „Er hat noch nie einen derart schlimmen Unfall gesehen, bei dem das Opfer auch noch bei Bewusstsein war.“ Auch ein junger Polizist, der am Tag ihres Unfalls seinen ersten Einsatz hatte, erkundigt sich regelmäßig nach ihrem Befinden. Diese Schilderungen machen noch einmal deutlich, wie viel Glück Rosemarie Wirth hatte – und das sieht sie genauso. Sie schöpft daraus die Kraft für ihren Kampf zurück ins Leben.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Annette Zoepf, GVN

## DIE AMPELN SPRINGEN AUF GRÜN, DAS UNGLÜCK GESCHIEHT

von ihr ein Lkw, ebenfalls an einer roten Ampel. Als die Ampeln zeitgleich auf Grün springen, passiert das Unglück: Sie will geradeaus fahren, der 38-Tonner biegt nach rechts ab – Rosemarie Wirth befindet sich im toten Winkel.

Der Lkw erfasst Wirth, schleift die 1,68 Meter große Frau einige Meter mit. Als der Fahrer den Widerstand bemerkt, setzt er zurück und überfährt sie ein zweites Mal. Brüche an Becken, Rippen, Hüfte und an den Beinen sind die Folge,

Doch was dann geschieht, gleicht einem Wunder. Rosemarie Wirth überlebt den Unfall. Und nicht nur das: Sie kämpft sich unerbittlich zurück, ohne zu klagen und sie will vor allem kein Mitleid. „Ich fühle mich wie ein Baby, das alles neu lernen muss, aber ich bin kein Jammer-Typ“, erklärt sie im Gespräch mit trans aktuell. Alles dauere nun eben hundertmal länger. „Ich habe mir zum Beispiel Schuhlöfelf in sämtlichen Größen gekauft, um mir Hosen

## Beim Spiegel ansetzen

Auf die Einstellung kommt es an: Flottenexperte Andreas Lüer von der Firma Bauking über Abbiegeunfälle und Abhilfe

**trans aktuell: Herr Lüer, wird die Zahl der Abbiegeunfälle künftig sinken?**

**Lüer:** Wie die aktuellen Zahlen leider belegen, ist eine Reduktion der Abbiegeunfälle nicht gegeben. Aus meiner Sicht werden diese nur sinken, wenn fahrzeugtechnische Maßnahmen den Faktor Mensch bei der prekären Risikolage unterstützen. Einige Unternehmer investieren bereits aktiv in Technologien wie den Abbiegeassistenten. Um eine Breitenwirkung über den Fahrzeugbestand zu erreichen, müsste der Gesetzgeber hier aktiv werden und entsprechende Vorschriften zu verpflichtenden Maßnahmen mit solchen Risikofahrzeugen einbringen. Diese Ansätze verfolgen ja zahlreiche Institutionen, leider mit bisher wenig Gehör bei den Verantwortlichen in der Politik.

Die zumindest korrekte Spiegeleinstellung – leider in den meisten Fällen noch nicht richtig vollzogen – könnte auch entsprechend den Expertenmeinungen vorab am wirksamsten helfen.

**Warum sind die Spiegel vieler Lkw nicht richtig eingestellt?**

Spiegel verstellen sich oft in der Waschanlage oder wenn in der Werkstatt etwas gemacht werden muss. Häufig kommt es auch vor, dass bei einem Fahrerwechsel keine individuelle Einstellung der Spiegel erfolgt.

**Und warum bleiben sie in der falschen Position?**

Weil das Verstellen vielen Fahrern zu aufwendig ist: Sie müssen zwischen Fahrer- und Beifahrersitz hin- und herklettern, für den vorderen Spiegel braucht man sogar

eine Leiter. Solange Spiegel nicht elektrisch verstellbar sind, ist das für die Fahrer zu umständlich. Außerdem fehlt ihnen beim Einstellen der Bezugspunkt – so kommt es, dass der Rampenspiegel oft viel zu nah auf die Flanke des Lkw gestellt wird, sodass Radfahrer, die ein bis zwei Meter Abstand zum Fahrzeug haben, nicht gesehen werden.

**Die BG Verkehr hat eine Plane entwickelt, die bei der Spiegeleinstellung hilft.**

Mittels der Plane und der darauf markierten Abschnitte lässt sich jeder Spiegel genau einstellen. Wenn man außen einen Helfer hat, ist das sogar in zwei Minuten passiert. Die Plane ist flexibel und lässt sich einfach im Fahrzeug mitnehmen. Alle Nachteile von festen Spiegeleinstellplätzen sind behoben. Sie dient der Sicherheit

und entlastet Fahrer, Fuhrparkleiter und Geschäftsführung auch bei vielen kritischen persönlichen Haftungsfragen.

**Wie wichtig ist es, dass Fußgänger- beziehungsweise Fahrradampeln und Fahrzeugampeln nicht gleichgeschaltet sind?**

Die bisherige Gleichschaltung dieser Ampelanlagen ist unbestritten ein Defizit der Verkehrsinfrastruktur, die über eine entsprechende Anpassung der jeweiligen Verkehrs- und Straßensituation eine deutliche Verbesserung erreichen würde. Wir bewegen uns jedoch auch hier wieder in den zeitlichen Mühlen der Bürokratie und Gesetzgebung, die aktiver sein müssten.

Text: Ilona Jüngst |  
Foto: Karl-Heinz Augustin



### ZUR PERSON

- seit 1997 bei Bauking, Leiter Versicherungs- und Risikomanagement
- Schwerpunkte: Fuhrpark und Schadenprävention
- unterstützt den Einsatz von Spiegelplanen



# VERKAUFEN, KAUFEN, SUCHEN RUND UMS NUTZFAHRZEUG

# *trans aktuell* MARKT

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

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

## LEASING/LKW-VERMIETUNG



**BFS**  
Die Truckvermieter  
0180 411 8 411 ★ bfs.tv



Erlaubt ist, was gefällt.  
**Rent a MAN**  
www.bfs.tv

## ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

### GROSSER AUSVERKAUF

wegen Betriebsaufgabe

BÖCK Nutzfahrzeuge macht leider Schluss.

Wir bieten daher **SENSATIONELLE SONDERRABATTE** auf alle im Lager befindlichen Ersatzteile für LKW und geben die auf unserem Firmengelände stehenden **Gebraucht- und Unfall-LKW der Marken Mercedes Benz, IVECO und MAN zu ABSOLUTEN SONDERPREISEN** ab.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen und uns von ganzem Herzen bei unseren Kunden für Ihre langjährige Treue und die erfolgreiche Zusammenarbeit bedanken und wünschen Ihnen für die Zukunft alles Gute.



**BÖCK**  
Nutzfahrzeuge  
Ihr BÖCK-LKW Team!

Sie haben die Möglichkeit noch bis Dezember 2017 bei unserem Ausverkauf ein Schnäppchen zu ergattern. Wir freuen uns darauf, sie auch ein letztes Mal mit gewohnter Freundlichkeit und Kompetenz zu bedienen.

Böck Nutzfahrzeuge · Helmut Böck e.K. · Finninger Straße 68 · 89231 Neu-Ulm · Tel.: 0731 977560 · www.boeck-lkw.de

### STARKER SCHUTZ!



Wenn Sie Ihre Fahrzeugfront mit einem Original Trux Frontschutzbügel Typ „Offroad“ ausrüsten, profitieren Sie gleich zweifach: Sowohl das Fahrzeug, als auch der Fahrer werden wirksam geschützt.

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

**Trux**  
Always in the frontline

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

**JUMBO**  
distribution

www.trux-styling.de   verkauf@trux-styling.de   (040) 700 170 - 20



**WEKA**  
TRUCK & TRAILER VERMIETUNG

Kofferauflieger –  
1-, 2- oder 3-Achser

Fon 05242 5909 0  
Rheda-Wiedenbrück  
mieten-beim-profi.de

**KAUFEN MIETEN LEASEN** + Herstellerunabhängig + Markenfabrikate + Deutschlandweit

### GTI Miet-Fahrzeug Center

Trailer sind unser Ding!

### Tiefkühlsattel

Mietrate monatlich ab **995,- Euro**

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

Wirtschaftliche Lösungen für: **Kipper + Kühler + Schubboden + Gardine**

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



**Im alten Testament steht:**  
**Liebe Deinen Nächsten!**

In meinem auch. Mit einer Testamentsspende unterstützen Sie unser Engagement gegen Einsamkeit im Alter und schenken alten einsamen Menschen wieder Zuversicht und Lebensfreude.

Bank für Sozialwirtschaft  
IBAN DE72 1002 0500 0003 1436 01  
Freunde alter Menschen e.V.  
Anne Bieberstein, Tel.: 030/21 75 57 90  
E-Mail: abieberstein@famev.de  
www.famev.de

**Freunde alter Menschen e.V.**  
les petits frères des Pauvres

**www.lkw-aluraeder.de**



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

**autorisierter Großhandel**

H. Lauterbach GmbH  
Belecker Landstr. 37  
59581 Warstein

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

**www.LKW-Chiptuning.de**

20 % mehr Leistung + Drehmoment für fast alle Nutzfahrzeuge, auch Vorortservice

KTH Adam Dieselelektronik  
Tel. 01 78/4 53 71 36 und  
03 51/4 53 71 36

**www.transaktuell.de**

**Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in**

**FERNFAHRER** **trans aktuell** **lastauto omnibus**

**Norbert Blucke**  
+49(0) 711 7 84 98 94 · norbert.blucke@etm.de

...über 5.000 Teile!!!

### Cool forever

Kompressor-Kühlerbox Engel MK-45  
Abmessungen: 2 x 2 x 1 m (ca. 1 m x 1 m x 1 m)  
Leistung: 11.000 W  
Material: Stahlblech (eloxiert)  
Festigkeit: 1000 kg  
Gewicht: 25 kg  
Temperaturbereich: -10°C bis +50°C  
Lebensdauer: 10 Jahre

**Aktion...€669,-**

Kompressor-Kühlerbox Engel MK-40  
Abmessungen: 2 x 2 x 1 m (ca. 1 m x 1 m x 1 m)  
Leistung: 11.000 W  
Material: Stahlblech (eloxiert)  
Festigkeit: 1000 kg  
Gewicht: 25 kg  
Temperaturbereich: -10°C bis +50°C  
Lebensdauer: 10 Jahre

**Aktion...€498,-**

**PIEPER-www.truckerdepot.de**  
Sandstr. 14 · 18-0-4564 Griebbeck  
Tel.: 02043 / 6 99-27 · Fax: 02043 / 6 69 61



## ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

aus **Liebe**  
zum **Truck**

Bullfänger, Scheinwerferbügel, Radzierblenden, Front- und Side-Bars, Auftritte u.v.m. aus von Hand auf Hochglanz poliertem Edelstahl machen Ihren Truck zu Everybody's Darling.

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



**+49(0)7363/9609-0**



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

**HS Schoch®**  
LKW-Zubehör/Truckstyling

2005-2017



Tuning und Styling  
**1. PLATZ**

[www.transaktuell.de](http://www.transaktuell.de)

## MOTOREN

# Die Motorenklinik

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

**Notruf 02206-95860**

Gesicherte Qualität nach RAL-GZ 797  
Wir sind zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008

**2 Jahre Garantie**

**MOTOREN AG FEUER**  
Am Weidenbach • 51491 Overath • [www.motorenag.de](http://www.motorenag.de)

## DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER



**Jeden  
MONAT  
NEU!**

**FERNFAHRER**  
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

## GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

**MMK** [www.kurierfahrten.eu](http://www.kurierfahrten.eu)  
**Frachtdienste GmbH**  
Kurier- & Transportlösungen  
44319 Dortmund Airport - Cargo Center - Flughafenring 11 - Gebäude I

## GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

**Firma kaufen? WWW.LCI.HR**

**Bay** | THE BETTER CHOICE | **Responsible Care®**  
OUR COMMITMENT TO SUSTAINABILITY

**Systempartner - Transportunternehmer**  
für nationale + europaweite Tank- und Siloverkehr  
für Trucking von Tank- und Silocontainern

Als erfolgreicher Logistikpartner der Chemieindustrie bieten wir Ihnen:

- ✓ marktgerechte Frachten
- ✓ Vollbeschäftigung & Vertrag
- ✓ schnelle & sichere Zahlung
- ✓ monatliche Gutschrift
- ✓ Einweisung & Schulung
- ✓ Gestellung von Auflieger möglich
- ✓ Unterstützung bei der Beschaffung von Aufbauten & Fahrzeugen
- ✓ Unterstützung bei Wartung & Reparaturen
- ✓ Tankkarten mit unseren Sonderkonditionen

Wir sind eine familiengeführte Spedition und seit über 70 Jahren durch unseren Service und unsere Qualität erfolgreich. Unsere Standorte sind die Großräume Stuttgart, Köln und München. Unser Ziel ist ein Top Service mit starken Partnern.

Interessiert? Dann freuen wir uns aus Sie. Dann wenden Sie sich an Herrn Luciano Patti unter Tel. 02233 9936-10 oder [luciano.patti@bay-logistik.de](mailto:luciano.patti@bay-logistik.de)  
Bay Logistik GmbH + Co. KG, 71332 Waiblingen  
Niederlassung 50354 Hürth, Niederlassung 85088 Rockolding

Find us on facebook.

**Hose**  
20.10.2008 - 13.12.2016

Als Kurierunternehmer nach Umsatz gesucht und doch wieder nur tote Hose? Dann testen Sie jetzt [courier.net](http://courier.net) – die Frachtenbörse für Kurierprofis. Am besten testen – 3 Monate kostenfrei.

[www.courier.net](http://www.courier.net)

Wir suchen **TRANSPORTUNTERNEHMER** mit Walking-Floor-Fahrzeugen **JANTSCHITSCH** **SPEDITION**

Wir sind eine moderne, expandierende Spedition, die sich auf den Transport von losen Schüttgütern mit Walking-Floor-Fahrzeugen spezialisiert hat.

**Wir bieten:**

- Vollauslastung Ihrer LKW zu marktgerechten Preisen
- Eine sichere und langfristige Existenzgrundlage
- Schnelle Frachtzahlung – auf Wunsch sofort mit Skontoabzug

**Interesse? Dann nehmen Sie mit uns Kontakt auf:**  
**Jantschitsch Spedition** • Herr Jantschitsch  
Meppener Str. 18 • 49716 Meppen-Versen  
Tel. 0 59 31/88 20-11 • Fax -88 20 32  
[www.jantschitsch.de](http://www.jantschitsch.de) • [info@jantschitsch.de](mailto:info@jantschitsch.de)

**FIRMENGRÜNDUNG**  
mit FULL SERVICE!  
**INFO: WWW.BPOF.UK**  
oder 0049 (0) 2407 908511

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** verkaufte Auflage: 132.619 (IVW 02/2017)

**€ 84,-**  
und hat das Format 1-spaltig · 20 mm

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

## GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

**H. Ostendorf**   
Spedition · [www.spedition-ostendorf.de](http://www.spedition-ostendorf.de)

**Suchen festfahrende, zuverlässige Walking-Floor Frachtführer**

**H. Ostendorf · Vlämische Str.5 · D-49688 Lastrup**  
Tel.: +49(0) 44 72 / 932 90 20 · Fax: +49(0) 44 72 / 932 73 5  
Email: [info@holger-ostendorf.com](mailto:info@holger-ostendorf.com) · [www.spedition-ostendorf.de](http://www.spedition-ostendorf.de)

Diese Anzeige kostet im **KOMBIMARKT** für 4 Ausgaben verkaufte Auflage: 132.619 (IVW 02/2017)

**€ 336,-**  
und hat das Format 2-spaltig · 40 mm

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

## KAUFGESUCHE

 **wirkaufenlkws.de**

**Suche oberirdische, doppelwandige Stahltanks** ab 2000 l, Erdtanks ab 20000 l, Brückenkran ab 3 t, Spur ab 12 m. 0171/6725689, [fritz\\_seitz@gmx.de](mailto:fritz_seitz@gmx.de)

**www.lastauto-omnibus.de**

## AUS- UND WEITERBILDUNG

**KRAFTFAHREN**   
WIR ZEIGEN LÖSUNGEN

**WEITERBILDUNG UND BESCHLEUNIGTE GRUNDQUALIFIKATION**

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz/-VO, monatlich fünf Module in einer Woche: 349,00 €  
Samstagskurse, wochentags geteilte Module  
individuelle Firmen- sowie Einzelschulungen nach Absprache. Jährliche Unterweisungen nach BG zu diversen Themen  
Bei zugesagtem Termin kein Storno!

Anmeldung und Beratung unter:  
Hutschenreuter Ausbildungs UG mbH  
Verkehrsfachschule  
72589 Westerheim (Büro)  
Rudolf-Diesel-Str. 3, 89150 Laichingen (Schulort)  
Mobil (01 57) 73 50 19 60, [kraftfahren@t-online.de](mailto:kraftfahren@t-online.de)  
[www.Hutschenreuterausbildung.de](http://www.Hutschenreuterausbildung.de)

**PERFECTE SCHULUNGSLEISTUNG, ... VOM PROFI FÜR PROFIS ...**

**SPEDITION NITSCHKE**  
LKW-VERKEHR • SCHWERTTRANSPORTE • LOGISTIK • KRAFTFAHRER • SPEDITION

**Transportunternehmer mit 40 to Sattelzug für den nationalen Fernverkehr gesucht**

- Tautliner
- offene Fahrzeuge
- Ganzjahresdisposition
- faire Preise
- pünktliche Bezahlung
- Auflieger können im Bedarfsfall zur Verfügung gestellt werden
- Standort egal

**Voraussetzungen:**

- Zuverlässigkeit
- EU-Lizenz
- Transportversicherung 40 SZR
- Mindestlohnanforderungen

**Bei Interesse bitten wir um Kontaktaufnahme:**  
Herr Neulinger, Tel. 0991/37030-0  
Spedition Nitschke GmbH, Deggendorf, [www.nitschke.de](http://www.nitschke.de)

**Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit**

**Fahrschule B. Mülln**

**1. EU – Berufskraftfahrerweiterbildung**  
**2. beschleunigte Grundqualifikation**  
**3. TQ 1 und 3**  
**4. Firmenpakete – Top Angebote**  
**5. Fahrervermittlung**

**LKW AUSBILDUNG & WEITERBILDUNG**

Holzstr. 6, 72622 Nürtingen, Tel. 0 70 22/3 83 00 • Zweigstellen: Köngen, Leinfelden-Echterdingen



# Immer sicher unterwegs.

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

- Grundqualifikation und Weiterbildung gemäß BKrFQG (Lkw/Bus)
- Ladungssicherung nach VDI 2700a
- Gefahrgutschulungen
- Digitaler Fahrtenschreiber – Seminar für Fahrpersonal
- Aufstiegsfortbildung (Meister/-in für Kraftverkehr, Logistikmeister/-in, Fachwirt/-in für Logistiksysteme)

Weitere Informationen erhalten Sie unter 0711.7861-3939 oder [www.dekra-akademie.de](http://www.dekra-akademie.de) und [www.dekra-berufskraftfahrer.eu](http://www.dekra-berufskraftfahrer.eu)

**Jetzt für Sie kostenlos erhältlich:  
Die DEKRA Berufskraftfahrer-App  
für Apple und Android.**

 **DEKRA**  
Alles im grünen Bereich.





