

Kostenlos aufs Handy

Mit dem WhatsApp-Newsletter von Eurotransport gibt's brandaktuelle News direkt auf Ihr Smartphone. Registrieren Sie sich: etm.de/whatsapp



Teilnehmen und gewinnen!

Welche sind die besten Nutzfahrzeuge 2018? Wählen Sie aus 200 Baureihen (Seiten 22 und 23). Unter allen Einsendungen verlosen wir tolle Preise, Hauptgewinn ist ein Pick-up Renault Alaskan.



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



Daimler liefert

Zehn Flotten erhalten die ersten reinen E-Lkw von Mercedes-Benz

Erstmals nehmen Speditionen und Werkverkehre in Deutschland und der Schweiz rein elektrisch angetriebene Lkw der Marke Mercedes-Benz in ihre Flotten auf. Einen entsprechenden eActros hatte Daimler vorige Woche vorgestellt. Das Fahrzeug ist in zwei Varianten mit Gesamtgewichten von 18 bis 25 Tonnen verfügbar. Der eActros soll dank der Energie von Lithium-Ionen-Batterien mit 240 Kilowattstunden Reichweiten von bis zu 200 Kilometer realisieren können.

In den nächsten Wochen sollen die E-Fahrzeuge zu den ersten zehn Kunden rollen und in deren Flotten die Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit unter realen Bedingungen unter Beweis stellen. In Deutschland handelt es sich dabei um Dachser, Edeka, Hermes, Kraftverkehr Nagel, Meyer Logistik, Pfenning Logistics, TBS Rhein-Neckar und Rigerink. In der Schweiz heißen die Kunden Camion Transport und Migros.

„Gemeinsam mit unseren Kunden wollen wir unseren Mercedes-Benz eActros zügig so weiterentwickeln, dass er dem harten Betriebsalltag entspricht“, sagte Martin Daum, im Daimler-Vorstand für Trucks und Busse verantwortlich. Zwei weitere eActros bleiben bei Daimler.

Bewusst habe man Kunden aus unterschiedlichen Segmenten ausgewählt, heißt es: Die Palette reiche von Lebensmitteln bis zu Bau- und Werkstoffen sowie Silotransporten. Die Aufbauten stammen – vom Siloaufbau abgesehen – aus dem Haus Schmitz Cargobull.

Die Lkw werden bei allen Kunden für Aufgaben eingesetzt, die sonst mit konventionellen Dieselantrieben erledigt werden. Nach zwölf Monaten sollen die Fahrzeuge zu weiteren Kunden wechseln, die ihrerseits die E-Lkw zwölf Monate betreiben dürfen. Insgesamt läuft die Innovationsflotte – wie sie bei Daimler heißt – damit über zwei Jahre. Der Fahrzeugbauer hatte nach eigenen Angaben seit Vorstellung eines Elektro-Verteiler-Prototypen auf der IAA 2016 rund 150 konkrete Kundenanfragen.



Überraschend sind Form und Name des neuen Stromers: Der 2016 gezeigte Prototyp trug den Namen Urban eTruck und ein futuristisches Gewand, während der nun vorgestellte Lkw eActros heißt und im bekannten Look des Daimler-Flaggschiffs vorfährt. Das Fahrzeug solle eben kein Show-Truck sein, sagte Mercedes-Benz-Lkw-Chef Stefan Buchner als Erklärung. Und es gebe einen weiteren wichtigen Unterschied: „Der eActros bekommt eine Zulassung für den Straßenverkehr und kann ohne Einschränkungen fahren“.

Vom Einsatz bei den Kunden erhofft sich Daimler Erkenntnisse über die Eignung für den Speditiionsalltag. Entsprechende Informationen erhält der Fahrzeugbauer aus einer Vielzahl an Daten, die über Sensoren gewonnen werden

– etwa zu den Strecken, Reichweiten oder den anfallenden Batterieladungen. Die Kunden können diese Daten auch für eigene Zwecke nutzen. Diese Informationen sollen Daimler dabei helfen, das Fahrzeug weiterzuentwickeln. Denn Buchner machte deutlich, dass er sich bei Reichweite und Nutzlast weitere Fortschritte erhofft.

Was die Anschaffungskosten angeht, nennt Daimler keine Details. „Wir haben mit allen Kunden individuelle Nutzungsvereinbarungen getroffen“, sagte Buchner. Klar ist für ihn, dass sich das Fahrzeug am Ende rechnen muss. Bis mindestens in drei oder vier Jahren werde es aber teurer als ein konventionell angetriebenes sein. Buchner hält es für unabdingbar, dass sich die Verlader an den Mehrkosten beteiligen. „Es muss ein Umdenken stattfinden“, sagte er. Läuft alles nach Plan, soll ab 2021 die Serienproduktion beginnen.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Daimler, Rathmann

Elektrifiziert: Daimler-Nutzfahrzeugvorstand Martin Daum (li.) mit Mercedes-Benz-Lkw-Chef Stefan Buchner.

Sicherheit: VVWL NRW-Chef Horst Kottmeyer will Fahrer sensibilisieren, Verdächtiges zu melden.



Seite 6

Wachstum: Metro nimmt riesige Hallen in Marl in Betrieb. Bis zu 1.000 Lkw-Bewegungen am Tag.



Seite 10

Möbellogistik: Dachser wickelt die komplette Supply Chain für Kare ab.



Seite 12

Prävention: Student entwickelt Alarmplane gegen Planenschlitzer.

Seite 17

Platooning: MAN und DB Schenker sammeln Erfahrungen in der Praxis.



Seiten 20–21

KOMBIVERKEHR WÄCHST MIT OSTSEE-VERKEHREN – PROBLEME AUF DER ITALIEN-ACHSE

Kombiverkehr blickt positiv ins laufende Jahr. Auf ausgewählten Verbindungen stünden nun mehr Abfahrten zur Verfügung, was zu einem weiteren Sendungswachstum führen soll. Als Beispiele führt der Intermodal-Spezialist die Relationen Duisburg–Lübeck, Neuss–Wels und Köln–Verona auf. Die Verkehre zwischen den Binnenterminals und den Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Rostock waren schon 2017 die Wachstumslokomotiven. Doch nicht alle Relationen entwickelten sich ähnlich rosig. Ein Sorgenkind waren die Transporte nach Italien über die Schweiz. Aufgrund der

Baustellenhavarie im Rheintal hat Folgen

RÜCKLÄUFIGE SENDUNGSZAHLEN



Streckensperrung durch die Baustellenhavarie im Rheintal verzeichnete Kombiverkehr über sieben Wochen hinweg rückläufige Sendungsmengen. Rund lief es aber auch auf der Hauptmagistrale nach Italien nicht, also bei den Verkehren über den Brenner. Hier machten Kombiverkehr Unfälle, Bauarbeiten sowie Zugkontrollen zu schaffen. Unterm Strich gab es bei den internationalen Verkehren 2017 ein Minus von 4,9 Prozent auf 671.719 Sendungen. Im nationalen Verkehr erzielte Kombiverkehr ein Plus von 2,3 Prozent auf 207.589 transportierte Auflieger, Container und Brücken. rat

Foto: HHLA



Container-Riese in Hamburg

Das erste chinesische Containerschiff mit einer Kapazität von mehr als 20.000 TEU hat kürzlich den Hamburger Hafen erreicht. Dort wurde das Schiff der Reederei Cosco Shipping Lines am Terminal Tollerort von fünf Brücken abgefertigt, die für diese Schiffsgröße ausgelegt sind.



trans aktuell als Download

Sie können die neue 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 Klick auf „Abonummer speichern“. Unter dem Button „Aktuelles Heft“ ist dann die neueste Ausgabe zu finden.

Pannen-Notrufnummer:
0 800 524 80 00

Kaum passiert,
schon repariert.
ADAC TruckService

Alles über Start-ups

trans aktuell-Symposium am 26. April bei Zufall Logistics in Göttingen

Mittelständische Speditionen müssen keine Angst vor Start-ups haben. Wohl aber empfiehlt es sich, sich mit deren Angeboten und Geschäftsmodellen auseinanderzusetzen und sich mit den neuen Mitspielern am Markt auch mal persönlich auszutauschen. Gegebenenfalls finden sich ja thematische Schnittmengen und Möglichkeiten einer Kooperation.

Die ideale Gelegenheit für ein solches Zusammentreffen bietet sich bei einem trans aktuell-Symposium bei der Zufall Logistics Group. Es findet am Donnerstag, 26. April, im Logistikzentrum von Zufall in Göttingen statt. Der Titel: Start-ups versus Etablierte.

Welche Potenziale und Bedeutung die Newcomer in der Branche haben, erläutert Max-Alexander Borreck vom Beratungshaus Oliver Wyman aus München. Wie ein bereits etabliertes IT-Unternehmen, nämlich die Transportplattform Timocom, zum Thema Start-ups steht, berichtet Gunnar Gburek, Head of Business Affairs.

Zuvor erfahren die Teilnehmer an einem konkreten Beispiel, wie sich die Zusammenarbeit mit einem Start-up für eine klassische

Spedition gestalten und bewähren kann. Darüber spricht Robert Münnich, stellvertretender Niederlassungsleiter von Axthelm + Zufall in Nohra in einem gemeinsamen Vortrag mit Felix Wiegand, Chef und Gründer des Logistik-Start-ups Pamyra aus Leipzig. Zuvor gibt Zufall-Geschäftsführer Jürgen Wolpert einen Ausblick auf die weiteren Pläne seines Unternehmens.

Zufall auf Expansionskurs

Hier gäbe es eine Menge zu berichten, wie der Bau eines neuen, 21.000 Quadratmeter großen Logistikzentrums am Siekanger in Göttingen unterstreicht, das im Sommer fertiggestellt werden soll. Und eben erst hatte Zufall ein bestehendes Logistikzentrum, das unter dem Namen Distribo als Joint Venture mit dem Pharmaunternehmen Sartorius betrieben wird, um 10.000 auf 25.000 Quadratmeter erweitert.

Natürlich haben die Teilnehmer des Symposiums auch selbst die Möglichkeit, sich einen Eindruck von den Aktivitäten in Göttingen zu verschaffen. Im Anschluss an

die Mittagspause können sie einen Blick hinter die Kulissen bei Zufall werfen und sich alles aus erster Hand erläutern lassen.

Doch zurück zu den Start-ups: Wie sie ticken und was sie planen, erfahren die Besucher im Rahmen eines lebendigen Start-up-Pitches. Mehrere Firmen aus unterschiedlichen Segmenten in der Logistik stellen sich und ihre Pläne vor. Wer das Publikum mit seinen Plänen besonders überzeugt, darf sich in einer zweiten Runde an einer kurzen Podiumsdiskussion beteiligen. An dem Pitch nehmen die Verantwortlichen der Start-ups Loadfox (digitales Netzwerk für Speditionen), Pakadoo (Lieferung von Privatpaketen ins Büro), Spedition (E-Learning), Swoplo (digitales Palettenhandling) und Truck Pro (Fahrervermittlung) teil.

Die Veranstaltung bei Zufall ist Teil einer weiteren Symposiumsreihe von trans aktuell in diesem Jahr. Die vier Symposien finden allesamt direkt bei Transport- und Logistikunternehmen statt und zeichnen sich durch einen hohen Praxisbezug aus. Die Teilnahmegebühr beträgt 270 Euro netto (pro Person). Rabatte von je 40 Euro gibt es für trans aktuell-Abonnenten, Mitglieder der BGL-Landesverbände, von Dekra und des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL). Anmeldung unter www.etm.de/tasymposien

Text: Matthias Rathmann |
Foto: Zufall Logistics Group

WEITERE THEMEN UND TERMINE

Anforderungen an die Pharmalogistik

15. Mai bei karl dischinger Logistikdienstleister, Ehrenkirchen

Alternative Antriebe und Kraftstoffe

20. Juni bei Bodan Großhandel für Naturkost, Überlingen

Trends in der Handelslogistik

14. November bei Metro Logistics, Marl

KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



eActros verbreitet Aufbruchsstimmung

Es ist ein Actros. Und das ist eine gute Botschaft. Denn dass Daimler beim ersten E-Lkw von Mercedes den Namen des Flaggschiffs wählt, zeigt, wie ernst es der Fahrzeugbauer nun mit der Elektromobilität meint. Den Ruf dieses Fahrzeugs darf man nicht verspielen. Der Anspruch „Trucks you can trust“ muss auch für den Elektro-Spross gelten. Umso größer sind nun die Erwartungen an die Erprobungen. Speditionen und Werkverkehere hatten auch lange auf solche Fahrzeuge gewartet. Manch einer der Pilotkunden ist in der Zwischenzeit bereits auf Umrüster zugegangen, um endlich Erfahrungen mit der E-Mobilität zu sammeln. Man kann der Logistikbranche also kaum vorwerfen, das Thema ausgesessen zu haben. Es gab schlichtweg keine Angebote am Markt. Daher geht von der Vorstellung des eActros ein deutliches Signal aus. Die E-Mobilität ist nicht mehr dem Individualverkehr vorbehalten. Sie kann auch im Verteilerverkehr ihre Stärken unter Beweis stellen.

Siehe Berichterstattung
[Seite 1](#)

IMPRESSUM

trans aktuell
Die Zeitung für Transport, Logistik und Management
Chefredaktion trans aktuell/eurotransport.de: Matthias Rathmann (rat)
Redaktion: Ilona Jüngst (ilo), Ralf Lanzinger (rla), Carsten Nallinger (cn), Franziska Nieß (fni)
Weitere Mitarbeiter: Tanja Dujic (tad), Michael Kern (mk), Thomas Rosenberger (tr), Hans-Jürgen Wildhage (hjw), Oliver Willms (owi)
Grafik/Produktion: Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer
Sekretariat: Uta Sickel, Sumita Brumbach

Korrespondenten Berlin/Brüssel: Hans-Peter Colditz (co), Regina Weinrich (rw)
Verlag: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft
Geschäftsführer: Oliver Trost
Redaktioneller Gesamtleiter: Paul Göttl
Anschrift von Verlag und Redaktion: Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart
Handwerksstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de
Internet: www.transaktuell.de
Anzeigenleitung: Werner Faas, Tel.: 07 11/7 84 98-96
Anzeigenmarkt: Norbert Blucke, Tel. 07 11/7 84 98-94
Vertrieb: Bernd Steinfeldt (Ltg.), Gerlinde Braun, Sylvia Fischer, Tel. 07 11/7 84 98-14/-18, Fax 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm.de
Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Nicole Polta, Gabi Volkert, Leuscherstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-14 03

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

Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268
Abonnenten-/Leserservice: trans aktuell Vertrieb, Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart, Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 07 11/7 84 98-46, E-Mail: vertrieb@etm.de, Web: www.transaktuell.de/shop
Anzeigenpreisliste: Nr. 27, 2018, Gerichtsstand Stuttgart



Diesel-Fahrverbote sind möglich

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts – gefordert sind Wahrung der Verhältnismäßigkeit und Ausnahmeregelungen



Fahrverbote können von Städten und Kommunen erteilt werden, ohne dass dazu bundesweit einheitliche Regelungen bestehen. Städte, in welchen die Grenzwerte für Stickstoffoxide überstiegen werden, können Dieselfahrzeugen die Einfahrt verwehren – sofern ein Verkehrsverbot die einzig mögliche Maßnahme zur Einhaltung der Luftreinhaltepläne darstellt. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig am Dienstag entschieden.

Allerdings soll im Rahmen aller Maßnahmen zur Einhaltung der Luftreinhaltungspläne der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden. Im Falle von Stuttgart etwa soll ein mögliches kurzfristig erteiltes Fahrverbot zunächst nur für Fahrzeuge bis zur Abgasnorm vier (Grüne Plakette) umgesetzt werden dürfen. Euro 5-Fahrzeuge dürfen den Richtern zufolge nicht vor dem 1. September 2019 mit Fahrverboten belegt werden. Ferner soll es von vornherein zahlreiche Ausnahmen, beispielsweise für Handwerker und Anwohner, geben, wie das Bundesverwaltungsgericht verlauten ließ. Die Stadt Düsseldorf ist hingegen lediglich dazu angehalten, ihren bestehenden Luftreinhalteplan zu überarbeiten.

Revisionen abgewiesen

Weshalb hatte sich das Bundesverfassungsgericht den Revisionen gegen die erstinstanzlichen Entscheidungen angenommen? Die Verwaltungsgerichte in Stuttgart und Düsseldorf hatten einer Klage der Deutschen Umwelthilfe stattgegeben und die beiden Länderregierungen dazu verurteilt, die Luftreinhaltungspläne dahingehend zu ändern, dass die Grenzwerte für Stickstoffoxide „schonstmöglich“ eingehalten würden. Das Urteil wurde in Stuttgart im Juli 2017 verkündet – in Düsseldorf bereits im September 2016.

Die beklagten Städte hielten Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge auf Grundlage des geltenden Rechts für unzulässig und gingen in Revision. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig entschied nun in letzter Instanz, dass die beiden Urteile auf Landesebene rechtskräftig sind. Zwar lasse das Bundesrecht „zonen- wie streckenbezogene Verkehrsverbote speziell für Diesel-Kraftfahrzeuge“ nicht zu, aber in den beiden Fällen bleibe Bundesrecht unangewendet, während das Unionsrecht Anwendung finde.

Dr. Rüdiger Ostrowski, stellvertretender Vorsitzender des Verbands für Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen, hält generelle Fahrverbote in Städten für Diesel und Benziner für Unsinn. „Fahrverbote müssten mit zahlreichen Ausnahmen einher-

gehen. Angefangen bei der Feuerwehr über die Müllabfuhr bis hin zu den Pflegediensten und Notfallapotheken. Da diese Ausnahmeanträge alle abgearbeitet werden müssen, endet das Ganze in einem Verwaltungshorror.“

Außerdem geht er davon aus, dass sowohl der Staat, als auch die Hersteller mit Klagen auf Schadensersatz von den betroffenen Fahrzeughaltern rechnen müssen. „Wir müssen bei der Technik anfangen und nicht bei Fahrverboten“, fordert Ostrowski.

Der Ansatz bei der Technik anzufangen, wird von den Herstellern bisher zurückgewiesen. Die Deutsche Umwelthilfe und auch das Bundesumweltamt fordern hingegen eindringlich, die vollständige Kostenübernahme der Hersteller für den Einbau von Harnstoff-Katalysatoren bei Diesel-Pkw, um deren Ausstoß an Stickstoffoxiden zu verringern. Bisher weigern sich die Hersteller, ihre Dieselfahrzeuge mit der entsprechenden „Hardware“ auf eigene Kosten umzurüsten.

Diese Tatsache bringt vor allem die Städte und Kommunen in eine prekäre Situation, da ihre Fuhrparks für einen erheblichen Teil der Stickstoffoxide verantwortlich sind, aber ihnen gleichzeitig die finanziellen Mittel zur Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb fehlen.

Hier sollen die Fördermitteltöpfe vom Bund Abhilfe schaffen. Neben dem „Sofortprogramm für saubere Luft“, in welchem der Bund eigenen Angaben zufolge eine Milliarde Euro zur Digitalisierung von Verkehrssystemen und Nachrüstung von Diesel-Bussen bereitstellt, wurden aktuell weitere 70 Millionen Euro staatliche Förderung für den Erwerb von Elektrobusen durch die EU-Wettbewerbsaufsicht genehmigt.

Kostenfaktor als Problem

Doch der Kostenfaktor ist nicht das alleinige Problem bei der Umstellung auf schadstoffreduzierte Fuhrparks: Neben der eingeschränkten Verfügbarkeit von Elektro-Nutzfahrzeugen bei Herstellern, sind es die bereits aus dem Pkw-Bereich bekannten Probleme der Reichweite und Ladeinfrastruktur, die ebenfalls als Hindernisse bei der Umstellung auf elektrisch angetriebene Fuhrparks auftreten.

Das Bundesumweltamt nach existiert bei Nutzfahrzeugen im Gegensatz zu Pkw eine gesetzliche Möglichkeit, nachgerüstete Fahrzeuge einer Typgenehmigung zu unterziehen, die verschiedene Abstufungs- und Kombinationsformen von Hard- und Software-Komponenten berücksichtigt und das nachgerüstete Fahrzeug entsprechend kategorisiert. Einzelne Verkehrsunternehmen haben ihre Stadtbusse bereits mit Einzelan-

fertigungen umrüsten lassen. Das Problem bei diesen Bussen ist, dass diese Einzelanfertigungen derzeit noch keine EU-weite Zulassung haben.

Ferner gibt das Bundesumweltamt an, dass nachträgliche Einbauten von Nachrüstsystemen bei Lkw derzeit nicht be-

kannt sind. Aufgrund der kurzen Laufzeiten greife eher eine schnelle Flottendurchdringung mit Euro 6-Fahrzeugen, bei denen die Harnstoff-Katalysatoren standardmäßig eingebaut sind.

Egal wie man es dreht und wendet: Das Urteil bringt Dringlichkeit in den Diskurs Stadtver-

kehr und Luftreinhaltung. Die EU-Kommission wird schon in den kommenden Wochen darüber entscheiden, ob sie die Bundesrepublik Deutschland auf Grund der mangelnden Bekämpfung hoher Schadstoffwerte in Städten vor dem Europäischen Gerichtshof verklagen will.

Einig sind sich alle Beteiligten zumindest in einem Punkt: Die Luftqualität in den betreffenden deutschen Städten muss sich verbessern. Nur über das „Wie“ herrscht Uneinigkeit.

Text: Tanja Dujic |
Foto: Fotolia/bht2000



Serienmäßig Spurhalte- und
Aufmerksamkeits-Assistent
+ Active Brake Assist 4
+ Abbiege-Assistent

Sicherheit ist die Summe der Details.

Active Brake Assist 4 und Abbiege-Assistent sind auf Wunsch erhältlich, mit Preisvorteil in Kombination mit Safety Packs. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.



Mercedes-Benz

Trucks you can trust

Weiter leicht ansteigend

Lkw-Markt 2017: Verhaltenes Wachstum auf hohem Niveau – DAF schafft bislang größtes Absatzplus



Der deutsche Markt für Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit mehr als 16 Tonnen zulässiger Gesamtmasse wächst weiter, wenn auch verhalten: 63.393 Neuwagen im abgelaufenen Jahr bedeuten einen Zuwachs von 1.153 Einheiten oder ein Plus von 1,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit bewahrheitet sich die Prognose des damaligen VDA-Präsidenten Matthias Wissmann, der für 2017 einen weiteren, wenngleich leichten Aufwind vorhergesagt hatte. Immerhin: Die Boom-Zahl aus 2007 liegt jetzt noch rund 3.800 Einheiten entfernt.

Getragen wird der Marktwuchs vor allem von MAN. Die Münchener Lastwagenmarke aus dem Volkswagen-Konzern realisierte im vergangenen Jahr

16.995 in Deutschland neu zum Straßenverkehr zugelassene Lkw und Sattelzugmaschinen. Damit liegt die Löwenmarke um 1.266 Einheiten oder glatt acht Prozent über ihrem 2016er-Resultat und übertrifft so den relativen Marktwuchs um den Faktor vier. Oder anders ausgedrückt: Saldiert bestimmen die Münchener die positive Marktbewegung ganz allein.

Beinahe gleich verteilt zeigt sich dabei die Verteilung des Markterfolges nach Lkw-Chassis und Sattelzugmaschinen. Im ersten Segment, üblicherweise nicht nur umsatz-, sondern vor allem ertragsträchtig, kann MAN 7.838 Lkw, mithin ein Plus von 614 Einheiten vermelden. Bei den Sattelzugmaschinen beläuft sich der Mehrabsatz auf 652 Stück, genau

9.157 gegenüber 8.505 im Vorjahr kamen erstmals neu auf die Straße. Das bedeutet einen Anteil am Sattelzugmaschinensegment von 24,4 Prozent (Vorjahr: 23,1 Prozent), während die Lkw-Chassis sogar von 28,4 auf jetzt 30,3 Prozent vorankamen.

Daimler bleibt dominant

Angesichts solcher Relationen müssen sich die Importeure weiter nach der Decke strecken. Schließlich spielt der Marktführer Daimler mit seiner Lastwagenmarke Mercedes-Benz Trucks gerade bei den Lkw-Chassis unverändert die dominierende Rolle. Wobei die Nummer eins in 2017 ein paar Federn lassen musste. Zwar reichen

10.864 Lkw und 10.562 Sattelzugmaschinen immer noch locker für die Topposition auf beiden Feldern, doch da wie dort fehlen ein paar Einheiten gegenüber 2016. Im Ergebnis ist der Saldo negativ, 316 Einheiten lautet das Minus zum Vorjahr. Der Marktanteil bei den Lkw sinkt von 43,6 auf 41,9 Prozent, die Sattelzugmaschinen verlieren 0,7 Punkte und landen bei 28,2 Prozent.

Mit einem kräftigen Schlussspurt setzte sich DAF nach dem Jahr 2013 jetzt erstmals wieder auf der Marktposition des stückzahlstärksten Importeurs fest. Platz drei am deutschen Nutzfahrzeugmarkt der schweren Kaliber schaffte das niederländische Unternehmen mit 7.320 Neuwagen – gerade einmal 99 Einheiten mehr als Scania, die nach drei Jahren in Folge den Bronzeplatz jetzt räumen mussten.

Besonders erfreut dürfte das DAF-Vertriebs- und Service-Management auf das Detailergebnis der Lkw-Chassis blicken. Ähnlich wie die Münchener schaffen auch die Eindhovener ihren größten Absatzzuwachs genau dort, wo die Fahrzeuge zunächst einen guten Verkaufserlös bringen, um dann später vergleichsweise deutlich länger als Sattelzugmaschinen im deutschen Werkstattnetz für Auslastung zu sorgen – Solowagen, Kipper & Co. haben geringere Jahreslaufleistungen und bleiben dank nicht selten spezieller Aufbauten auch deutlich länger in erster Hand als schlichte Sattelschlepper.

Iveco verliert an DAF

Konnte DAF in 2017 in der Summe 466 Neuwagen mehr als 2016 neu zum Verkehr zulassen und damit seinen Marktanteil um 0,5 Punkte auf 11,5 Prozent steigern, verliert Iveco beinahe exakt die genannte Stückzahl. Nur noch 2.650 neue Stralis und dessen Derivate waren hierzulande gefragt. Damit muss sich der selbsternannte Champion bei den Total-Costs-of-Ownership einen Verlust beim Marktanteil von glatt fünf auf jetzt nur noch schlappe 4,2 Prozent vorrechnen lassen – der niedrigste Marktanteil aller Zeiten, zumindest aber der letzten 15 Jahre. Für die Zukunft

sieht sich die italienische Marke trotzdem gut gerüstet. Man setze weiter voll auf Erdgas als zukünftige Treibstoffart, von einem ganz neuen Modell als Nachfolger des altgedienten Stralis ist gleichwohl nicht die Rede.

Dass recht neue Fahrzeugmodelle irgendwann einmal auch Freude bereiten können, scheint bei Renault der Fall zu sein. Zumindest in Deutschland. Denn hierzulande erreicht die Marke mit dem Schlusslichtabo im vergangene Jahr zumindest mal ein schönes Plus. Von 855 auf immerhin 1.102 T-Modelle schreitet das im Volvo-Markenverbund agierende Unternehmen ein gutes Stück voran. Der Marktanteil steigt bei den Sattelzugmaschinen von 1,8 auf 2,1 Prozent. Gar 1,2 anstatt vorher kaum messbare 0,7 Prozent macht nun der Absatz von Lkw-Chassis am deutschen Schwerlastwagenmarkt aus. Oder in größeren Zahlen ausgedrückt: Der Absatzzuwachs der Marke Renault erreichte beinahe die 30-Prozent-Marke.

In der Stückzahladdition verweisen die Volkswagen-Marken MAN und Scania den Konkurrenten aus Stuttgart erneut auf den zweiten Platz. Zum dritten Mal seit 2015. Damals betrug das Delta zugunsten Wolfsburg 3.288 Stück, dann 1156. Aktuell ist der Abstand wieder auf 2.790 Einheiten angewachsen – MAN sei Dank.

Scania erreichte 7.221 verkaufte Sattelzugmaschinen und Lkw, 52 mehr als ein Jahr zuvor. In der Folge macht der Marktanteil eine Seitwärtsbewegung, 11,4 anstatt 11,5 Prozent lautet die Relativzahl. DAF war halt um einen Hauch besser, siehe oben.

Volvo, die zweite schwedische Lkw-Marke, reiht sich hinter Scania ein. Die Zahl der neuzugelassenen Sattelzugmaschinen liegt mit 4.586 Stück auf Vorjahresniveau. Bei den Lkw (Langchassis, 2.093 Stück) beträgt das Minus 89 Einheiten oder 4,1 Prozent. Rechnet man die Renault-Fahrzeuge zum Volvo-Ergebnis hinzu, kommen 7.781 Neuwagen zusammen. Damit übertrifft die – inzwischen voll integrierte – Volvo-Renault-Familie sowohl das Scania-Ergebnis als auch die DAF-Neuzulassungen locker.

Text: Hans-Jürgen Wildhage |
Foto: Karl-Heinz Augustin

STABILE NACHFRAGE NACH SCHWEREN NUTZFAHRZEUGEN

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

Marke (Konzern)	Jan. bis Dez. 2017		Jan. bis Dez. 2016		Veränderung 2017 / 2016			
	Fahrzeuge	Marktanteil	Fahrzeuge	Marktanteil	Fahrzeuge		Marktanteil	
	Stück	Prozent	Stück	Prozent	Stück	Prozent	%-Punkte	
Mercedes-Benz (Daimler)		21.426	33,8	21.742	34,9	- 316	- 1,5	- 1,1
	SZM	10.562	28,2	10.647	28,9	- 85	- 0,8	- 0,7
	Lkw	10.864	41,9	11.095	43,6	- 231	- 2,1	- 1,7
MAN (Volkswagen)		16.995	26,8	15.729	25,3	+ 1.266	+ 8,0	+ 1,5
	SZM	9.157	24,4	8.505	23,1	+ 652	+ 7,7	+ 1,3
	Lkw	7.838	30,3	7.224	28,4	+ 614	+ 8,5	+ 1,9
DAF (Paccar)		7.320	11,5	6.854	11,0	+ 466	+ 6,8	+ 0,5
	SZM	5.946	15,9	5.696	15,5	+ 250	+ 4,4	+ 0,4
	Lkw	1.374	5,3	1.158	4,6	+ 216	+ 18,7	+ 0,7
Scania (Volkswagen)		7.221	11,4	7.169	11,5	+ 52	+ 0,7	- 0,1
	SZM	4.748	12,7	4.711	12,8	+ 37	+ 0,8	- 0,1
	Lkw	2.473	9,5	2.458	9,7	+ 15	+ 0,6	- 0,2
Volvo		6.679	10,5	6.773	10,9	- 94	- 1,4	- 0,4
	SZM	4.586	12,2	4.591	12,5	- 5	- 0,1	- 0,3
	Lkw	2.093	8,1	2.182	8,6	- 89	- 4,1	- 0,5
Iveco		2.650	4,2	3.118	5,0	- 468	- 15,0	- 0,8
	SZM	1.688	4,5	1.983	5,4	- 295	- 14,9	- 0,9
	Lkw	962	3,7	1.135	4,5	- 173	- 15,2	- 0,8
Renault (Volvo)		1.102	1,7	855	1,4	+ 247	+ 28,9	+ 0,3
	SZM	798	2,1	678	1,8	+ 120	+ 17,7	+ 0,3
	Lkw	304	1,2	177	0,7	+ 127	+ 71,8	+ 0,5
Summe		63.393	100,0	62.240	100,0	+ 1.153	+ 1,9	+ 0,0
	SZM	37.485	100,0	36.811	100,0	+ 674	+ 1,8	+ 0,0
	Lkw	25.908	100,0	25.429	100,0	+ 479	+ 1,9	+ 0,0
deutsche Marken ⁽¹⁾		38.421	60,6	37.471	60,2	+ 950	+ 2,5	+ 0,4
	SZM	19.719	52,6	19.152	52,0	+ 567	+ 3,0	+ 0,6
	Lkw	18.702	72,2	18.319	72,0	+ 383	+ 2,1	+ 0,2
Importmarken		24.972	39,4	24.769	39,8	+ 203	+ 0,8	- 0,4
	SZM	17.766	47,4	17.659	48,0	+ 107	+ 0,6	- 0,6
	Lkw	7.206	27,8	7.110	28,0	+ 96	+ 1,4	- 0,2

⁽¹⁾ MAN und Mercedes-Benz; erfasster Zeitraum: jeweils 1. Januar bis 31. Dezember; (*) ohne „Sonstige“ (259, Vj. 275 Stück); Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg; Datenaufbereitung: Scania Deutschland, Koblenz

Gemischte Kolonne

Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller in einem Platoon – abschließender Straßentest für 2021 geplant



Nicht nur die Lkw eines Herstellers sollen künftig im Platoon fahren. Das Projekt sieht gemischte Kolonnen vor.

Ensemble, gemeinsam, heißt das Unterfangen, zu dem sich alle sechs europäischen Lkw-Bauer zusammengetan haben. In den kommenden drei Jahren wollen DAF, Daimler, Iveco, MAN, Scania und die Volvo Group (Volvo Trucks & Renault Trucks) gemischte Kolonnen zusammenstellen und auf der Straße zeigen, dass mehrere Marken miteinander kompatibel und sicher arbeiten können. Beteiligt sind auch Zulieferer wie NXP, Wabco und ZF sowie mehrere Forschungseinrichtungen.

Das Ziel dabei ist kein geringeres, als „in Europa den Weg zu ebnen für Lkw-Platoons unterschiedlicher Marken“. Erreichen

will man einen verringerten Kraftstoffverbrauch und niedrigere CO₂-Emissionen bei einer gleichzeitigen Kapazitätserhöhung auf den Autobahnen. Dafür sollen zunächst mögliche Auswirkungen auf die Infrastruktur, die Straßenverkehrssicherheit und den Verkehrsfluss untersucht werden. Gemeinsam mit den Straßenverkehrsbehörden will das Konsortium mögliche Kriterien für eine Freigabe von Straßen definieren. Schließlich sollen die Platoons unter realen Bedingungen auch im grenzüberschreitenden Verkehr getestet werden, inklusive der Auswirkungen auf die Logistik.

Das Ensemble-Konsortium wird von der niederländischen

Organisation für angewandte Forschung, TNO, geführt. Die EU hat insgesamt Fördermittel in der Höhe von fast 20 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, sagte eine TNO-Sprecherin. Die Industriepartner könnten in dem Rahmen des Projekts auf Zuschüsse in Höhe von 70 Prozent zurückgreifen. Wie viel Geld sie insgesamt investierten, sei jedoch eine vertrauliche Größe. „Das Ensemble-Projekt ist ein bedeutender Schritt vorwärts auf dem Weg zum Platooning mehrerer Marken“, erklärte Jan Dellrud, bei Scania tätig in dem Bereich Forschung zu autonomen Lkw-Systemen. „Wir haben inzwischen ausreichend Erfahrung mit jeweils einem Her-

steller und sogar in einigen Fällen mit zwei Marken in einer Kolonne gesammelt.“ Jetzt sei es notwendig, Systeme für alle Hersteller zu entwickeln und zu testen.

Lässt sich diese „Mehrmarkenstrategie“ umsetzen, könnte jeder einzelne Lkw mit jedem anderen Lastwagen eine Kolonne formen. Hiervon erhofft man sich nicht zuletzt, dass stark befahrene Verkehrsachsen entlastet werden können. „Platoons werden im ganz normalen Verkehr mitfahren, für einen besseren Fluss und eine höhere Fahrzeugdichte sorgen und damit den Durchlauf erhöhen“, prognostizieren die am Projekt Beteiligten. Die automatisierte dynamische Kontrolle

zwischen den Fahrzeugen soll zusätzlich dazu führen, dass die Lkw sicherer unterwegs sind als bisher und der Stress für die Fahrer sinkt.

Das Projekt startet Mitte 2018 und dauert insgesamt drei Jahre. Zunächst einmal sollen Daten, Fakten und Anforderungen für einen Referentenentwurf mit Akzeptanzkriterien gesammelt werden. Hersteller und Zulieferer werden sich daran orientieren, um dann die Fahrzeuge im zweiten Jahr entsprechend auszustatten. Im dritten Jahr soll es auf die Teststrecken gehen, und auf internationalen öffentlichen Straßen bis in den Hafen von Rotterdam.

Text: Regina Weinrich | Foto: Daimler

Millau
44° 6' N, 3° 5' O
4 x DKV Tankservice

Wo immer Sie unterwegs sind!

DKV CARD – grenzenlos sicher.
Über 68.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa: Sichern Sie sich Ihre Tank- und Servicekarte für das größte Versorgungsnetz der Branche! Damit Sie niemals auf der Strecke bleiben.

dkv-euroservice.com

You drive, we care.

„Sicherheit ist unser Interesse“

Horst Kottmeyer vom VVWL NRW über die Rolle der Landesverbände und die neue Partnerschaft mit der Polizei

ALLES NEU BEIM BGL

- Das Fundament für eine mögliche neue Struktur und Ausrichtung des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) ist gelegt. Gleichzeitig haben die Vorbereitungen für den Aufbau eines neuen Leitungsgremiums begonnen. Dabei halfen Repräsentanten aller Landesverbände sowie der Hauptgeschäftsführung beim ersten Treffen der neuen Satzungskommission mit.
- Bei dem Treffen Mitte Februar im Haus des Straßenverkehrs in Frankfurt habe es eine ausführliche, intensive und konstruktive Diskussion gegeben, teilt der Verband gegenüber trans aktuell mit. „Sie hat deutlich gemacht, dass der BGL und seine Mitgliedsverbände auf einem guten Weg sind, sich bis zum Herbst eine neue Verfassung zu geben“, erklärt der Verband weiter. Die Sitzungsleitung hatten Präsident Adalbert Wandt und Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt inne.
- Aufgabe der neuen Satzungskommission ist es, Vorschläge zu erarbeiten, um den BGL zukunftssicher, schlanker, schlagkräftiger und schneller in den Entscheidungen zu machen. Dabei geht es auch zu Empfehlungen zu einem neuen Gremium, welches das bisherige Präsidium nach der nächsten Mitgliederversammlung ablösen und die Hauptgeschäftsführung beraten soll. rat



Augen auf: Im Rahmen einer Sicherheitspartnerschaft setzt die Polizei in NRW auf aufmerksame Berufskraftfahrer, die Verdächtige melden.

trans aktuell: Herr Kottmeyer, Sie sind seit Ende November neuer Vorsitzender des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen. Was war Ihre Motivation, dieses Amt anzutreten?

Kottmeyer: Das ist nicht ganz einfach zu beschreiben. Aber: Ich bin ja nun nicht ganz neu im Vorstand und es stand einfach ein Generationswechsel an. Diese Herausforderung habe ich gerne angenommen.

Was sind nun die wichtigsten Aufgaben?

Wir werden das Rad in Münster sicher nicht neu erfinden – wir haben bislang einen erfahrenen langjährigen Vorsitzenden gehabt und werden die gleiche Richtung beibehalten. Es ist ja nicht wie in der Politik, wo man nicht weiß, wie es nach einem Regierungswechsel weitergeht. Bei uns ist es lediglich ein Stabwechsel.

Wie ist die Situation der Branchenunternehmen in NRW?

Gut, denn momentan gibt es ja eine gute Auslastung aufgrund der guten wirtschaftlichen Situation. Aber wir wissen ja nicht, wie lange das so weitergeht. Zudem gibt es überall große Personalprobleme. Dabei wollen wir nicht nur über den Fahrermangel reden, es gilt auch in allen anderen Bereichen,

nach einem Ausbildungsplatz zu unterstützen. Im Bereich Logistik und Transport gibt es sehr viele Berufe, die eindeutig auch Zukunft haben. Das müssen wir den jungen Leuten vermitteln.

Seit rund einem halben Jahr ist auch die neue NRW-Landesregierung im Amt. Was würden Sie den Politikern gerne in das Lastenheft schreiben?

Da haben wir in NRW unsere ganz speziellen Baustellen – und die heißen Brücken. Wenn die Landesregierung dieses Problem gelöst hat, dann sind wir mit ihr schon mehr als zufrieden.

Sie sind auch stellvertretender Vorsitzender des BGL, der mit Professor Dirk Engelhardt einen neuen Hauptgeschäftsführer hat und zum Herbst dieses Jahres das Präsidium neu organisieren will. In welche Richtung soll das gehen?

Als Präsidium haben wir in Verbindung mit der neuen Hauptgeschäftsführung beschlossen, den Verband neu auszurichten und schlanker zu gestalten. Wir sind der Meinung, dass die Führung nicht mehr ganz so komplex sein muss und wir die Führungsstruktur daher neu organisieren sollten.

Das bedeutet auch mehr Aufgaben für die Landesverbände?

Erhöht sich so auch die Kooperation der Landesverbände?

Alle Seiten rücken zusammen. Die Landesverbände haben zum Teil schon untereinander sehr gute Kontakte. Wir können uns innerhalb der Landesverbände gut ergänzen, aber auch auf der Bundesebene.

Zum Jahresende ist der Verband eine Sicherheitspartnerschaft mit der nordrhein-westfälischen Polizei eingegangen. Sorgen Lkw-Fahrer jetzt für Recht und Ordnung?

Um erst mal klarzustellen: Das ist kein Programm, um zusätzliche Hilfsheriffs zu akquirieren. Es geht der Polizei nur darum, Leute zu sensibilisieren, sich zu melden, wenn ihnen etwas ungewöhnlich vorkommt. Der Tenor der vergangenen Jahre war eher: „Das kam mir schon komisch vor, aber bevor ich da eine Falschmeldung mache, lasse ich es lieber bleiben.“

Und warum ist gerade die Branche angesprochen?

Weil unsere Fahrer und Mitarbeiter auch nachts arbeiten beziehungsweise unterwegs sind und für bestimmte Sachen einen anderen Blick haben als eine Privatperson. Wenn auf einem Autobahn-Rastplatz in der Nacht Paletten oder Kartons umgeladen werden, hält das der Normalbürger nicht

Pause machen – obwohl er nur noch 20 Minuten vom Kunden entfernt war. Aber er rief mich an und sagte, dass der ganze Parkplatz voll mit Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen und so viel Bewegung sei. Im Lkw hatte er Mikrowellen für die ostwestfälische Möbel-Industrie, die er am nächsten Morgen anliefern sollte. Ich informierte die Polizei darüber, dass ich den Fahrer auf eigene Verantwortung weiter zum Kunden schicken würde, auch wenn die Fahrzeit fast voll war. Der aufnehmende Beamte versprach, als Ansprechpartner bei einer etwaigen Kontrolle zur Verfügung zu stehen, und schickte sofort eine Zivilstreife zu der Raststätte.

Die regionalen Zeitungen unken, dass die Branche damit das Personalproblem bei der Polizei entschärfen solle ...

Das sehe ich nicht so. Beteiligt sind auch die Taxifahrer – die stehen ja auch jeden Abend mit ihrem Fahrzeug am selben Platz und können ungewöhnliche Personen oder deren Verhalten beobachten. Nein, die Aktion soll helfen, die Hemmschwelle zu senken, bei verdächtigen Situationen die Behörden zu informieren beziehungsweise den Notruf zu tätigen – die Polizei hat uns auch versichert, dass es keine Konsequenz gibt, wenn der Verdacht sich als unbegründet herausstellt.

Zumindest ist es eine Aktion, die gut für das Image der Branche ist.

Nicht nur das. Das Thema Sicherheit liegt auch in unserem eigenen Interesse – pro Jahr entsteht in NRW ein Schaden in Höhe von rund 250 Millionen Euro aufgrund von Diebstählen.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Marcus Hover, Jacek Bilski



ZUR PERSON

- Horst Kottmeyer ist seit November 2017 Vorsitzender des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL NRW). Unter dem Dach des Verbands sammeln sich rund 2.000 Unternehmen aus den Bereichen Transport, Logistik, Spedition, Möbelspedition und Entsorgung mit zusammen mehr als 180.000 Mitarbeitern
- Einen Monat zuvor war er bereits zum Vorsitzenden des Landesverbands Transport, Logistik und Entsorgung gewählt worden
- Der Geschäftsführer der gleichnamigen Spedition aus Bad Oeynhausen ist außerdem seit 2012 Vizepräsident und damit Mitglied des Präsidiums des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL)

„ES IST KEIN PROGRAMM, UM ZUSÄTZLICHE HILFS-SHERIFFS ZU AKQUIRIEREN“

qualifizierte Mitarbeiter zu finden. Logistik ist heute nicht einfach.

Also ist die Unterstützung der Mitgliedsunternehmen bei dieser Mitarbeitersuche eine vordringliche Aufgabe Ihres Verbands?

Nicht nur bei der Mitarbeitersuche. Auch die Förderung von jungen Leuten, sie auf der Suche

Zunächst wird sich die Satzungskommission, die dazu Mitte Februar erstmals getagt hat, damit befassen, denn es sind ja viele Formalien zu beachten. Wir wollen mehr mit den Landesverbänden zusammenwachsen. Man muss nicht alles doppelt machen – wir wollen viel mehr gemeinsam machen und dadurch auch Kosten reduzieren.

unbedingt für außergewöhnlich. Aber jeder Lkw-Fahrer oder Spediteur weiß, dass man auf der Raststätte nicht umlädt, dass das nicht normal ist. Ich selbst habe so eine Erfahrung gemacht, aber schon vor der Sicherheitspartnerschaft.

Erzählen Sie.

Unser Fahrer wollte an einem Rasthof seine vorgeschriebene

Mehr Gas für bessere Luft

Geplante LNG-Förderung kreist in Endlosschleife – Kosten liegen in etwa auf Dieselniveau



Auch der Automobillogistiker ARS Altmann setzt auf LNG, um Emissionen zu minimieren.

TANKSTELLEN

- Der Lkw-Hersteller Iveco und das Energieunternehmen Liqvis haben im Juni 2016 Deutschlands erste LNG-Tankstelle für Lkw in Ulm eröffnet
- Sie wird insbesondere für Dauertests zur Erprobung innovativer Motorenkonzepte genutzt
- Die erste öffentlich zugängliche LNG-Tankstelle wurde von Liqvis und dem Lebensmittellogistiker Ludwig Meyer im April 2017 östlich von Berlin in Betrieb genommen
- Die Tankstelle gehört zum von der EU geförderten Blue-Corridor-Projekt, das eine Versorgung mit LNG entlang der europäischen Hauptverkehrsrouten sicherstellen soll
- Im Rahmen des EU-Projekts LNG4Trucks will Liqvis bis 2019 insgesamt 14 Lkw-Tankstellen bauen, davon acht in Deutschland und jeweils drei in Frankreich und Belgien

Gas als alternativer Antrieb führt nach wie vor ein Schattendasein. Dabei sind die Diskussionen um Stickoxide, Feinstaub und Treibhausgasemissionen noch lange nicht beendet, und auch der Straßen-transport muss umweltverträglicher werden. Eine Verbesserung wäre mit LNG (Liquefied Natural Gas) nahezu aus dem Stand möglich, aber bislang kommt die Entwicklung in Deutschland nur äußerst mühsam voran.

Der Handlungsdruck auf die Bundesregierung, für sauberere Luft zu sorgen, könnte größer kaum sein, aber schon bevor das politische Berlin durch Koalitionsverhandlungen gelähmt wurde, kreiste das Thema LNG-Förderung zwecks Abstimmung in einer Endlosschleife zwischen verschiedenen Ministerien. Dass nichts entschieden wurde, erweist sich jetzt als Marktbremse. Denn so manches Unternehmen wäre das Thema längst auf eigene Faust angegangen, aber nur wenige wollen derzeit einen möglichen Anspruch auf Förderung verwirken.

Die Deutsche Energie-Agentur (Dena) zählt in ihrem jetzt vorgelegten Fortschrittsbericht „Initiative Erdgasmobilität und LNG-Taskforce“ die Vorteile von LNG für den Schwerlastverkehr noch einmal auf: Der CO₂-Ausstoß geht um bis zu 20 Prozent zurück, Feinstaub und Stickoxide werden drastisch verringert, die Lärmemissionen der Fahrzeuge sinken um annähernd die Hälfte, die Technologie ist erprobt, die Hersteller sind mit entsprechenden Fahrzeugen auf dem Markt und die Kosten liegen auf Dieselniveau. „Die Technologie kann sofort eingesetzt werden“, schreiben die Autoren. Hinzukommt, dass die Nutzung von erneuerbarem Gas aus Power-to-Gas-Anlagen

fossile Energieträger nach und nach ersetzen kann.

Demgegenüber steht, dass der Transportsektor derzeit keinen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leistet, sondern 2016 mit 166,2 Millionen Tonnen das Niveau von 1990 um mehr als zwei Millionen Tonnen überschritten hat. An dritter Stelle ist der Verkehr nach Energiewirtschaft und Industrie für 18 Prozent der Emissionen verantwortlich, stärkster Treiber ist der Straßengüterverkehr. Und klar ist auch für die Politik, „dass auf absehbare Zeit weder die Batterie- noch die Brennstoffzellentechnologie oder leitungsgesicherte Lösungen so weit entwickelt und wettbewerbsfähig sein werden, dass sie einen großen Anteil des Straßenverkehrs im Fern- und Schwerlastverkehr elektrifizieren können“.

Technologie ist verfügbar

Es bedürfe „einer schnellen Marktintegration bereits heute verfügbarer Technologien und Kraftstoffe sowie einer konsistenten Strategie“, heißt es in dem Bericht. Insbesondere Handels- und Logistikunternehmen stünden vor großen Herausforderungen, denn die intensive Konkurrenz in der Branche erlaube nur einen geringen Spielraum für Investitionen in innovative Technologien. Deshalb müssten entsprechende Rahmenbedingungen. „den Einsatz von besonders sauberen Kraftstoffen und Antrieben belohnen, sodass keine Kostennachteile gegenüber Diesel-Lkw entstehen“.

Die im Nationalen Strategierahmen (NSR) vorgesehenen Maßnahmen der Bundesregierung für den Ausbau der Erdgasmobilität reichen der Analyse zu-

folge nicht aus, um den Anteil von Erdgas am Kraftstoffmix bis 2020 auf die vorgesehenen vier Prozent zu erhöhen. Damit LNG-Fahrzeuge ihre Umweltvorteile ausspielen und gegenüber Dieselfahrzeugen wettbewerbsfähig werden könnten, schlagen die Experten eine stärkere finanzielle Förderung vor. So könnten die Mehrkosten der Beschaffung beispielsweise durch eine einmalige Förderung reduziert oder sogar ausgeglichen werden. Ein Anreiz wäre auch, Bevorzugungen für Einfahrten in bestimmte Gebiete oder Belieferungszeiten zu gewähren.

Steuerseitig sei die Verlängerung der bestehenden Energiesteuerermäßigung für Erdgas und Biomethan sinnvoll. Sie dürfe nicht automatisch 2026 auslaufen, sondern müsse so lange beibehalten werden, bis der Marktanteil von vier Prozent erreicht sei. Nur so könne Investitions- und Planungssicherheit gewährleistet werden. Die Förderung der LNG-Infrastruktur dürfe auch nicht vom Anteil erneuerbaren Methans abhängig gemacht werden, zumal beim Ausbau der Strom- und Wasserstoffinfrastruktur keine solche Quote für erneuerbare Energien vorgesehen sei. Positiv wurden Überlegungen bewertet, die Lkw-Maut zugunsten schadstoffarmer Fahrzeuge anzupassen.

Das im Strategierahmen vorgesehene Fördervolumen ist aus Sicht der Initiative und der LNG-Taskforce zu klein. Allein für die Beschaffung von LNG-Fahrzeugen sollten mindestens 25 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden. Bei einem angenommenen Zuschuss von 20.000 Euro je Einheit werde dann eine Gesamtmenge von 1.250 Lkw erreicht. Bemängelt wird auch, dass sich

DIE VERPFLICHTUNG

- Die Bundesregierung muss bis 2025 eine LNG-Mindestinfrastruktur schaffen
- Dazu ist sie im Rahmen der EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (2014/94/EU) verpflichtet
- Mithilfe eines im November 2016 veröffentlichten Nationalen Strategierahmens (NSR) sollen diese Ziele erreicht werden

die Bundesregierung bislang mit einem LNG-Grundnetz von weniger als zehn Tankstellen bis 2025 zufrieden geben wollte. Das Bundesverkehrsministerium strebte demgegenüber bislang für den Lkw-Verkehr in Deutschland bis 2020 einen Grundstock von zehn bis 25 stationären Tankstellen an, die bis 2035 auf mindestens 40 ansteigen sollten.

Text: Regina Weinrich |
Foto: ARS Altmann



DER S.KO COOL COMPLETE:
Unser bestes Isolations-System
für temperierte Fracht.
K-Wert = 0,33 W/m²K



Einzigartig effizient.

S.KO COOL COMPLETE
inkl. Kühlergerät ab Werk
- wirtschaftlicher kühlen mit
herausragendem Isolations-System.



Der S.KO COOL COMPLETE mit EXECUTIVE Paket ist das Spitzenprodukt mit unserer exklusiven Transportkältemaschine plus Services. Dauerhaft im Werterhalt, günstiger im Unterhalt, überzeugend beim Wiederverkauf.

www.cargobull.com

Mehr Infos: +49 2558 81-7001

LNG BEI ARS ALTMANN

- Der Automobillogistiker ARS Altmann (Wolnzach) hat seinen Fuhrpark um eine LNG-Zugmaschine erweitert
- Das Unternehmen will damit auf immer striktere gesetzliche Anforderungen reagieren und Emissionen zu reduzieren
- Der Iveco Stralis NP erfülle nicht nur die strengen Umweltanforderungen der Euro 6-Abgasnorm, sondern emittiere im Vergleich zum Diesel weitaus weniger Schwefeloxid, Stickoxid, CO₂ und Feinstaub, betont das Unternehmen
- Der LNG-Lkw sei mit einer Reichweite von 1.500 Kilometern ideal für den Fernverkehr und soll im Rahmen eines internen Pilotprojekts vorerst im süddeutschen Raum eingesetzt werden
- „Leider ist die notwendige Infrastruktur in Deutschland noch sehr überschaubar, sodass der Gesetzgeber seinen Beitrag dazu leisten muss, E- und LNG-Fahrzeuge für Unternehmen attraktiver zu machen“, sagt der Vorstandsvorsitzende Maximilian Altmann

Transparenz schaffen

Geschäftsführer Majk Strika über das neue Leasingprodukt von ARI Fleet

trans aktuell: Herr Strika, ARI Fleet war bisher in Deutschland hauptsächlich im Flottenmanagement tätig. Was hat es mit dem neuen Leasingprodukt ARI Flex Lease auf sich?

Majk Strika: Wir kommen aus den USA und sind dort in dem Bereich Leasing einer der Marktführer mit mehr als 1,3 Millionen Fahrzeugen. Vor drei Jahren sind wir auch in den deutschen Markt eingestiegen, mit Akquisitionen im Bereich Remarketing und IT. Im Jahr 2016 haben wir die Leasing-Lizenz der Bafin erhalten. Im Oktober 2017 haben wir dann begonnen, das Leasinggeschäft wirklich operativ auszurollen.

Was unterscheidet ARI vom Wettbewerb?

Wir haben erkannt, dass gewerbliche Fuhrparks heute nicht wirklich passend bedient werden hinsichtlich der Finanzierungsform. Die klassischen Kilometer- oder Restwertverträge zeichnen sich insbesondere durch Inflexibilität, überhöhte Preise und Intransparenz aus. Kunden können nicht selbst entscheiden, wie lange Verträge gefahren werden, ohne bei einem vorzeitigen Ausstieg oder bei einer verlängerten Nutzung Strafen zu zahlen, Strafen in Form von erhöhten Gebühren oder erhöhten Leasingraten. Bei unserem Finanzleasing-Modell geben wir den Kunden die absolute Transparenz und Flexibilität. Man kann das Fahrzeuge so lange fahren, wie man will, und auch zurückgeben, wann man will.

Ist denn die Regellaufzeit von 48 Monaten aufwärts zu lang?

Überhaupt nicht. Aber wenn es beispielsweise eine Konjunkturdelle gibt und der Leasingnehmer das Fahrzeug doch noch nicht so lange braucht, dann ist er in dem Vertragskonstrukt gefangen.



Das heißt, ein Leasingnehmer könnte bei ARI Flex Lease zunächst auch nur für 18 Monate das Fahrzeug leasen und dann einfach verlängern?

Genau, und das ohne eine erhöhte Leasingrate zu bezahlen. Das Fahrzeug ist in den Büchern des Kunden – er entscheidet, wie lange er dieses Fahrzeug tilgen will, wann es verkauft wird und zu welchem Preis. Unser Leasingprodukt ist auf eine Voll-Amortisierung ausgelegt. Wenn der Kunde das Fahrzeug nach 40 Monaten zurückgeben will, dann bezahlt er nicht wie im klassischen Fullservice-Leasing ausstehende Leasingraten, entgangene Zinsen und so weiter. Das ARI-Modell sieht vor, dass wir den Leasingvertrag stoppen und dass das Fahrzeug über den Kunden verkauft wird. Der Kunde bezahlt anschließend uns die Restschuld – aber er bezahlt keine Strafen. Wobei es natürlich immer besser ist, wenn das Fahrzeug länger läuft und damit auch die Abschreibung.

Auch beim Schadenmanagement verspricht ARI eine andere Vorgehensweise.

In den klassischen Leasingangeboten muss der Kunde im Normalfall einen vierstelligen Betrag für die Schadenregulierung bei der Übergabe des Fahrzeugs zahlen. Abgerechnet wird jeder Kratzer, jede Beule und jeder Fleck auf dem Sitzbezug. Da es sich aber um gewerbliche Fuhrparks handelt, spielt ein kleiner Kratzer oder eine Delle keine so große Rolle bei der Preisbewertung auf dem Markt. Aber am Ende der Laufzeit ist das Fahrzeug ja sowieso in den Büchern des Kunden. Deshalb gibt es keine Schadenberechnung, sondern der Kunde bestimmt gemeinsam mit uns als Leasinggeber, welche Teile repariert werden, um womöglich einen verbesserten Marktpreis zu erzielen. Das Problem beim Fullservice-Leasing ist außerdem das Restwertversprechen, das starke Margen des Leasinggebers enthält – die Kunden erfahren nicht, welche Margen die Leasinggeber beim Restwert einstreichen.

Halten Sie deshalb Fullservice für intransparent?

Bei Services in einer geschlossenen Leasingvariante gehen wir davon aus, dass Sie 10 bis 15 Prozent

teurer sind. Unser Leasingangebot ist auch Fullservice – alle Bausteine werden von Profis abgewickelt; auch bei uns muss der Kunde nicht selbst mit der Werkstatt verhandeln. Der einzige Unterschied ist, dass bei uns alles in Form einer transparenten Abrechnung geschieht. Beim Closed-End-Fullservice-Leasing ist das wie bei einer Blackbox. Man bezahlt einen fixen Preis und erfährt nicht, was die Reifen gekostet haben oder wie viel die Leasinggesellschaft bei der Vermarktung einnimmt.

Text und Foto: Ilona Jüngst

MEHR IM NETZ



DAS KOMPLETTE INTERVIEW MIT MAJK STRIKA
LESEN SIE HIER:
etm.de/ari



Da ist n Vermieter beklagen geringe

Ob der Diesel zukunftsfähig ist? Die mittlerweile meist einhellige Antwort lautet: nein. Aber bei der Antwort, wann die Antriebswende tatsächlich kommen wird, gehen die Meinungen auseinander. In einer Art Wartestellung befinden sich dementsprechend auch die Nutzfahrzeug-Vermieter, die auf Nachfrage von trans aktuell von ihrem derzeitigen Stand bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben berichteten. Viele vermeldeten eine niedrige konkrete Nachfra-

ge, aber ein spürbar wachsendes Interesse. Sollte es jedoch zu Fahrverboten in den Städten kommen, werde sich das schnell ändern. „Wir sehen mittelfristig im Verteilerverkehr den ersten Ansatz für elektrische Antriebe“, erklärt entsprechend Patrick Vogl, Leiter Innendienst bei KLV-rent. Momentan seien die Mieter aber noch recht „konservativ“ und setzten bevorzugt auf Diesel. Einige Vermieter proben dagegen schon den „Ernstfall“. Fraikin hat nach eigenen Angaben bereits Fahrzeuge wie den Fuso eCanter

VOM SPEZIALANBIETER BIS ZUM KOMPLETTDIENSTLEISTER: M

	Name und Kontakt des Anbieters	Größe des Fuhrparks	Nfz-Partner	Vermiet-Programm										Vermietart				Service						Stationen		
				Lkw bis 7,5 t	Lkw/SZM über 7,5 t	Baufahrzeuge	Planen-/Kofferrfahrzeuge	Kühlfahrzeuge	Silo-/Tankauflieger	BDF-Fahrzeuge	Abroll-/Absetzkipper	Schwertransporter	Sonstige	Kurz-/Langzeitmiete	Mietkauf	Leasing	Full-Service-Leasing	Telematiksysteme	Wartung	Reparatur- und Pannenservice	Gestellung von Ersatzfahrzeugen	Sonderaufbauten	Alternative Antriebe	Anzahl der Servicestationen gesamt	Standorte in Deutschland	Standorte im Ausland
	ARI Fleet Germany, Stuttgart, www.arifleet.de	kein Vermietpark	Leasing für Nfz aller renommierten Hersteller											■	■	■	■	■	■	■	■	■		k. A.	k. A.	k. A.
	Avis, Oberursel, www.avis.de	1.000 Nfz unter 3,5 t, 140 Nfz ab 3,5 t (ziehend und gezogen)	Fiat, Ford, Iveco, Mercedes-Benz, Peugeot, Renault, VW Nutzfahrzeuge	■		■								■						■	■	■	■	5.500, flächendeckende Betreuung in Europa	330	5.170
	BFS Business Fleet Services, Kirchberg an der Jagst, www.bfs.tv	800 Zugmaschinen, 300 gezogene Einheiten	MAN	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	80	72	8
	Buchbinder Rent-a-Car, Regensburg, www.buchbinder.de	8.500 Zugmaschinen, 100 gezogene Einheiten	Ford, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault	■	■	■	■	■					■	■				■	■	■	■	■		160, flächendeckende Betreuung in Europa	130	30
	Europcar Autovermietung, Hamburg, www.europcar.de	ca. 5.000 Nutzfahrzeuge, keine gezogenen Einheiten	keine	■	■	■	■	■					■	■						■	■	■		ca. 320, flächendeckende Betreuung in Europa	520 (360 mit Lkw)	3.600
	Fraikin Deutschland, Unterschleißheim, www.fraikin.de.com	52.000 Zugmaschinen, 10.000 gezogene Einheiten (jeweils europaweit)	DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Opel, Renault, Volvo etc.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■	flächendeckende Betreuung in Europa	6	207
	Gefa Bank ¹⁾ , Wuppertal, www.gefa-bank.de	kein Vermietpark	Leasing für Nfz aller renommierten Hersteller	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■					■			k. A.	7	k. A.
	Hertz Autovermietung, Eschborn, www.hertztrucks.de	5.000 Transporter und Lkw bis 12 Tonnen	Fiat, Ford, Iveco, Mercedes-Benz etc.	■	■	■								■						■	■	■		flächendeckende Betreuung in Europa	170	900
	KLVrent, Trostberg, www.klvrent.de	1.250 ziehende und gezogene Einheiten	europaweite Servicebetriebe der Hersteller		■		■	■		■	■		■	■						■	■	■		ServiceNetz der jew. Hersteller, flächendeckende Betreuung in Europa	8	4
	LVS Lastwagen Vermiet Service Witteler, Brilon, www.witteler-automobile.de	ca. 60 Zugmaschinen, ca. 80 gezogene Einheiten	P. Witteler (MB/Fuso), Fliegl, Carnehl, Knapen, Kögel, Krone, Schmitz, Schwarzmüller	■	■	■	■	■		■	■			■	■	■	■			■	■	■	■	4	4	0

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



Noch Luft nach oben

Das Interesse an Elektro-Fahrzeugen – Wachstumstreiber E-Commerce

und den Renault Master Z.E. getestet. Zum Mieten bietet Fraikin die Elektro-Fahrzeuge allerdings noch nicht an. „Knackpunkte“ seien nach wie vor das Ladevolumen, die lange Ladezeit und die hohen Investitionen. Bei BFS befinden sich bereits zwei Elektro-Lkw im Fahrzeugpool. Peter Hannwacker, Leiter Vermietung bei BFS, berichtet von durchweg positivem Feedback. Für das Jahr 2018 plane das Unternehmen daher die Anschaffung weiterer E-Lkw.

Die Hertz Autovermietung befindet sich momentan ebenfalls

in der „Elektro-Testphase“. In Verbindung mit ihrem Carsharing-Angebot am Ikea-Einrichtungshaus in Kaarst (Nordrhein-Westfalen) testet die Firma den Streetscooter Work L. Ist die Probephase erfolgreich, soll das Angebot laut Frank Langbein, Vertriebsdirektor Deutschland, auf weitere Standorte ausgeweitet werden. Der Vermieter Buchbinder hat ein Pilotprojekt mit den Streetscooter-Modellen Work und Work L nach eigenen Angaben bereits erfolgreich umgesetzt. Die Verfügbarkeit von

Elektro-Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen solle in diesem Jahr deutlich steigen.

Buchbinder verzeichnet außerdem eine steigende Nachfrage nach Fahrzeugen bis 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht für das Same Day Delivery- oder Next Day Delivery-Geschäft. Der Vermieter Hertz bezeichnet den wachsenden E-Commerce und die damit verbundene Zunahme an Fracht als einen der Hauptgründe für das stabile und kontinuierliche Wachstum. „Wachstumstreiber ist eindeutig die

KEP-Branche“, erklärt Vertriebsdirektor Frank Langbein. Nicht zu unterschätzen sei jedoch gleichzeitig die Nachfrage aus Landwirtschaft und Handwerk mit zum Teil erheblichen saisonalen Spitzen. Grundsätzlich stehen die Zeichen auf Wachstum bei den Nutzfahrzeug-Vermietungen. Und was das Jahr 2018 in Sachen Elektromobilität bringt, hängt auch von dem Angebot der Hersteller ab.

Text: Franziska Nieß |
Foto: Fotolia/Elnur Amikishiyev

Guter Einstand

Euro-Leasing-CEO Armin Hofer über europaweites Rollout und E-Mobilität

trans aktuell: Herr Hofer, Sie sind seit September 2017 Geschäftsführer bei Euro-Leasing. Wie lautet Ihre bisherige Bilanz?

Armin Hofer: Die ersten Monate sind sehr schnell vergangen. Besonders positiv war für mich die Aufnahme im Euro-Leasing-Team. Der Zusammenhalt wächst jeden Tag. Wir stellen im Jahr 2018 ganz klar den Kunden in den Mittelpunkt. Wir passen unsere Strategie gemeinsam noch stärker an die Marktbedürfnisse an. Gleichzeitig arbeiten wir am Produktportfolio der Zukunft unter Berücksichtigung von Telematikentwicklungen und setzen auf eine moderne IT, die die Zukunft im Blick hat und uns einen Vorsprung verschaffen wird.

Welche neuen Anforderungen gibt es auf dem Markt?

Das Thema Elektromobilität ist definitiv ein spannendes Zukunftsthema, bei dem wir eng mit MAN Truck & Bus zusammenarbeiten. Der Kunde kann jedes Produkt aus dem Hause MAN bei uns mieten. Die größere Herausforderung ist aktuell sicherlich der Fahrermangel. Wir haben daher im Januar dieses Jahres eine Kooperation mit dem Unternehmen TruckPro gestartet. TruckPro stellt den Kontakt zwischen dem Spediteur und dem Fahrer her. Wir steuern die vom Fahrer gewünschte „Driver Edition“ bei.

Wie läuft nun das europaweite Rollout?

Sehr gut. In den Ländern Dänemark, Schweden und Polen ist



Euro-Leasing bereits seit einigen Jahren erfolgreich etabliert. In Frankreich haben wir Ende 2017 eine Niederlassung gegründet und konnten mittlerweile die ersten Mitarbeiter rekrutieren. Bis Ende des Jahres rechnen wir mit einem Portfolio von 250 Einheiten. Nach Frankreich werden wir uns intensiv mit Spanien, Italien sowie Großbritannien beschäftigen.

Text: Franziska Nieß |
Foto: Euro-Leasing

MEHR IM NETZ



DAS KOMPLETTE
INTERVIEW UNTER
etm.de/hofer

NAMHAFTE VERMIETER VON NUTZFAHRZEUGEN IM ÜBERBLICK

				Vermiet-Programm										Vermietart			Service					Stationen				
	Name und Kontakt des Anbieters	Größe des Fuhrparks	Nfz-Partner	Lkw bis 7,5 t	Lkw/SZM über 7,5 t	Baufahrzeuge	Planen-/Kofferrfahrzeuge	Kühlfahrzeuge	Silo-/Tankauflieger	BDF-Fahrzeuge	Abroll-/Absetzkipper	Schwertransporter	Sonstige	Kurz-/Langzeitmiete	Mietkauf	Leasing	Full-Service-Leasing	Telematiksysteme	Wartung	Reparatur- und Pannenservice	Gestellung von Ersatzfahrzeugen	Sonderaufbauten	Alternative Antriebe	Anzahl der Servicestationen gesamt	Standorte in Deutschland	Standorte im Ausland
MAN Financial Services	Euro-Leasing/MAN Financial Services, Sittensen, www.manrental.eu	4.000 Zugmaschinen, 5.000 gezogene Einheiten	MAN, Krone, Schmitz, VW Nutzfahrzeuge	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■		über 1.500 in Deutschland, flächendeckende Betreuung in Europa	über 130	in 4 Ländern
Mercedes-Benz CharterWay	Mercedes-Benz Charterway, Berlin, www.charterway.de	8.000 ziehende und gezogene Einheiten	Carnehl, Jost, Junge, Kiesling, Krone, Meiller, Saxas, Schmitz, Spier, TBV etc.	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	ca. 1.350, flächendeckende Betreuung in Europa	74	60
PacLease	Paccar Leasing, Dieburg, www.paclease.de	ca. 1.950 Zugmaschinen, 840 gezogene Einheiten	DAF, Krone, Schmitz		■		■	■		■	■			■				■	■	■	■	■	■	133	7 (+ 29 Partner)	0
PEMA	Pema ²¹ , Herzberg am Harz, www.pema.eu	5.400 Zugmaschinen, 12.600 gezogene Einheiten	herstellereinabhängig		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■	■	flächendeckende Betreuung in Europa	über 25	8
R TRUCKS	R-Trucks/Iveco Rent, Altdorf bei Nürnberg, www.r-trucks.com	700 Zugmaschinen, 200 gezogene Einheiten	Iveco, Schmitz	■	■	■	■	■		■			■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	20, flächendeckende Betreuung in Europa	20	0
RPS	RPS Trailer Rental, Triptis (Thüringen), www.rps-trailer-rental.com	keine Zugmaschinen, ca. 700 gezogene Einheiten	Fliegl Fahrzeugbau			■	■			■	■		■	■	■				■	■	■			ca. 8.000, flächendeckende Betreuung in Europa	50	4
SCANIA	Scania Rent Truck und Trailer, Koblenz, www.scania.de	1.500 Zugmaschinen, 300 gezogene Einheiten	keine		■	■	■	■		■	■			■	■	■	■	■	■	■	■			flächendeckende Betreuung in Europa	18	k. A.
SIXT	Sixt Autovermietung, Pullach, www.sixt.de	6.000 Nutzfahrzeuge, keine gezogenen Einheiten	Iveco, MAN, Mercedes-Benz, VW etc.	■	■		■	■						■					■	■	■			flächendeckende Betreuung in Europa	ca. 300	k. A.
TIP Trailer Services	TIP Trailer Services Germany, Hamburg, www.tipeurope.de	20 Zugmaschinen, 13.000 gezogene Einheiten	alle großen Hersteller		■		■	■	■	■			■	■	■			■	■	■	■	■		über 70, flächendeckende Betreuung in Europa	14	über 60
TRAILERLLOYD	Trailer Lloyd Fahrzeugvermietung, Hamburg, www.trailerlloyd.de	75 Zugmaschinen, 600 gezogene Einheiten	Berger, DAF, Fliegl, Kögel, Krone, MAN, Schmitz		■		■	■						■	■			■	■	■	■	■		flächendeckende Betreuung in Europa	10	0

Logistik in neuen Dimensionen

Metro nimmt Hallen in Marl in Betrieb – höhere Effizienz durch verbessertes Logistiknetzwerk



Wer bei Metro Logistics hinter die Kulissen blicken möchte, muss Zeit mitbringen – und ein wenig Ausdauer. Denn das neue Zentrallager des Handelskonzerns Metro in Marl (Kreis Recklinghausen) ist eines, das seinesgleichen sucht. „Es ist eines der größten Handelslogistikzentren in Europa“, erklärt Geschäftsereichsleiter Thorsten Sega.

In Zahlen ausgedrückt heißt das: Rund 235.000 Quadratmeter Logistikfläche stehen in den beiden Hallen zur Verfügung, circa

ratend bei dem Projekt standen der Metro die Makler von BNP Paribas und Jones Lang La Salle zur Seite.

Ähnlich abschnittsweise wie Goodman das Logistikzentrum fertigstellt, schließt die Metro es an ihr Netz an. Den ersten Abschnitt nahm das Handelsunternehmen im September in Betrieb, Schritt für Schritt kommen bis April weitere Hallenbereiche hinzu. „Ab Mai werden wir dann in beiden Lagern unter Volllast arbeiten“, kündigt der Projektverantwortliche Sega an. Er rechnet ab diesem Zeitpunkt mit 700 bis 1.000 Lkw-Bewegungen am

ans Netz genommene, aber „nur“ knapp 50.000 Quadratmeter große Logistikzentrum.

Vorgesehen ist, dass die zwei neuen Standorte Marl und Kirchheim im Zuge der Neuorganisation die Logistikdienstleistungen der bisherigen sieben Standorte abwickeln. In NRW ziehen die Standorte Essen, Frechen, Kamen und Unna mit ihrem Sortiment nach Marl. Die Standorte Bingen und Gimsheim (Rheinland-Pfalz) sowie Gernsheim (Hessen) werden im Metro Logistics-Lager in Kirchheim an der Weinstraße aufgehen. Damit besteht das Lager- und Transportnetzwerk künftig aus acht statt vormals 13 Standorten.

Rund 1.200 Mitarbeiter sind von den Standortschließungen betroffen. Alle hätten Angebote zum Wechseln an die neuen Standorte bekommen, sagt der Projektverantwortliche. In Marl sollen nach der vollständigen Inbetriebnahme rund 1.000 Leute beschäftigt sein.

Gleich mehrere Faktoren sprachen laut Sega für die strategische Neuausrichtung in der Logistik. Die damaligen Standorte lagen nicht mehr geo-optimal zu den Märkten der Vertriebslinien, was zum Beispiel in Veränderungen des Portfolios der Metro begründet ist. Hinzu kam, dass die aufgegebenen Hallen baulich nicht mehr auf der Höhe der Zeit waren – weil sie zum Beispiel verwinkelt und die Materialflüsse damit teilweise nicht ideal waren, wie der Bereichsleiter sagt. Auch lagerte das Sortiment an den unterschiedlichen Standorten, während es in Marl und Kirchheim nun komplett zur Verfügung steht.

Lkw besser ausgelastet

Das bedeutet, dass die Lkw nun besser ausgelastet sind, weil verschiedene Sortimente zusammengestellt werden können. In der früheren Netzwerkabdeckung kam es vor, dass die Lkw nicht komplett ausgelastet waren. Der Grund: Die vorgegebenen Zeitpläne, um die Ware in den Märkten abzuliefern, oder die Entfernungen zum nächsten Lager für Beiladungen ließen keine zusätzliche Auslastung zu.

Weil die beiden Standorte ein effizienteres Arbeiten ermöglichen und sich zusätzlich die Transportwege reduzieren, erwartet Sega auch handfeste Kosteneinsparungen. Marl und Kirchheim liegen nur 50 beziehungsweise 30 Kilometer vom errechneten Tonnenkilometer-Mittelpunkt entfernt, also dem geografisch optimalen Standort.

Dass die Metro-Logistiktochter beziehungsweise Goodman überhaupt die riesige Fläche in Marl

ausfindig machen konnte, dürfte ein Glücksfall sein. Das Chemieunternehmen Evonik ordnete seine Aktivitäten am dortigen Chemiepark neu und begab sich auf die Suche nach einem Pächter für die Brachflächen. Die Schlenke-Siedlung war bereits vor knapp zehn Jahren umgesiedelt worden, weitere Bauflächen entstanden durch die Aufgabe alter Industrieanlagen. Als geschickt für Metro Logistics erweist sich auch die Anbindung ans Umschlagterminal Marl. Metro Logistics nutzt es zum Import von Containern mit Nonfood-Artikeln aus Asien.

Ebenfalls günstig für Metro Logistics war, dass sich der Landkreis und die Stadt Marl klar für die Ansiedlung des neuen Arbeitgebers aussprachen. Ein Gewinn für beide Seiten war, dass Metro Logistics im großen Stil Mitarbeiter vor Ort rekrutieren konnte. „In dieser vom Strukturwandel geprägten Region können wir auch weniger qualifizierten Arbeitnehmern oder Langzeitarbeitslosen eine echte Chance bieten“, berichtet Sega. Der Bedarf nach Fachpersonal ergab sich auch daraus, dass nicht alle Mitarbeiter der geschlossenen Standorte den Wechsel an die neuen beiden Stützpunkte mitmachen konnten.

Nicht nur beim Zeitplan blieb alles im grünen Bereich. Auch die Erwartungen hinsichtlich einer höheren Effizienz scheinen sich zu erfüllen. „Aus der Bündelung der Sortimente an einem Standort können wir erhebliche Synergien erzielen“, bilanziert Prokurist Sega. Die Abläufe erfolgen strukturierter, das klarere Lagerlayout mache die Materialflüsse einfacher.

Doch natürlich muss am Anfang auch noch etwas improvisiert werden. „Hier und da kommt es schon einmal zu Verzögerungen, wenn neue Hallenabschnitte gefüllt und zeitgleich die neuen Mitarbeiter eingearbeitet werden müssen“, sagt Thorsten Sega. Ganz geräuschlos könne eine solche Umstellung eben nicht erfolgen. Schon gar nicht bei einem Logistikzentrum in dieser Dimension.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Goodman/Metro Logistics, Rathmann



„Es ist eines der größten Handelslogistikzentren in Europa“

METRO LOGISTICS-GESCHÄFTSBEREICHSLEITER THORSTEN SEGA ÜBER DIE NEUE ANLAGE

„AB MAI ARBEITEN WIR IN BEIDEN LAGERN UNTER VOLLLAST“

225.000 Quadratmeter sind reine Lagerfläche, 10.000 Quadratmeter entfallen auf Büro- und Sozialräume. In Halle A (etwa 80.000 Quadratmeter) schlägt das Unternehmen Waren für seine Metro Cash & Carry-Großmärkte um, in Halle B (rund 140.000 Quadratmeter) Artikel für seine Real-Hypermärkte. Führt Prokurist Sega Besucher durch die Anlage, kommen nicht selten sieben Kilometer zusammen. Den Mitarbeitern geht es ähnlich: „Ein Haustechniker hat mir neulich erzählt, dass er 16.000 Schritte am Tag läuft“, sagt Sega. Allein die Gebäudefront misst 650 beziehungsweise 550 Meter.

Ein großes Bauvorhaben muss sauber geplant sein: Darum kümmerte sich der Immobilienkonzern Goodman, der rund 200 Millionen Euro in das Projekt investierte. Be-

Tag, von Marl aus versorgt Metro Logistics mehr als 100 Cash & Carry-Märkte sowie mehr als 280 Real-Märkte bundesweit mit Nonfoodartikeln. Außerdem beliefert das Unternehmen die Region im Umkreis von 200 Kilometern mit Frischartikeln – knapp 110 Märkte beider Vertriebslinien.

Im Inneren der Hallen findet sich all das wieder, was Kunden auch in einem Metro Cash & Carry- oder einem Real-Markt in den Einkaufswagen legen können, nur in deutlich höheren Mengen. Das Sortiment umfasst Lebensmittel-Schnellreher wie Cola und Chips, Konsumgüter wie Küchenpapier und Duschgel, Nonfoodartikel wie Grills und Stapelstühle oder entflammbare Produkte wie Haarspray oder Grillpaste. Für Letztere steht in jeder Halle ein Gefahrsstofflager zur Verfügung. Für Frischwaren unterhält Metro Logistics Abschnitte mit unterschiedlichen Temperaturzonen. Unterm Strich lagern in Marl mehr als 20.000 Artikel.

Abseits von der schier Lagergröße profitiert Metro Logistics auch von der geografischen Lage: Das Bündeln von Aktivitäten am Standort Marl wirkt sich positiv sowohl auf die Arbeit in Nordrhein-Westfalen (NRW) als auch auf das bundesweite Netzwerk aus. Marl markiert den wichtigsten Knotenpunkt im Netzwerk und ist ein integraler Bestandteil der vor drei Jahren initiierten Lagernetzwerkstrategie (LNS). Ein weiterer wichtiger Knotenpunkt ist das im vorigen Juli in Kirchheim an der Weinstraße (Rheinland-Pfalz) neu

Ob Cola, Duschgel oder Stapelstühle: In Marl lagern mehr als 20.000 Artikel.



235.000 Quadratmeter

LOGISTIKFLÄCHE STEHEN IN DEN BEIDEN HALLEN IN MARL ZUR VERFÜGUNG

PRINZIP „MANN ZU WARE“

- Ein moderner Logistikkomplex mit rund 235.000 Quadratmeter Lagerfläche – ohne automatisiertes Hochregallager, Förderbänder, Roboter oder Verpackungsmaschinen?
- Metro Logistics vertritt in Marl den konventionellen Kommissionierungsansatz „Mann zu Ware“. Die Lagermitarbeiter fahren mit dem Stapler zur Ware und stellen sie nach Relationen bereit. Die Aufträge bekommen sie per Sprachsteuerung – „pick by voice“ heißt dieses Prinzip.
- Bewusst hat sich Metro gegen eine höhere Automatisierung entschieden. Daher ist in Marl noch immer viel Handarbeit gefragt.

Produkte werden zu Dateien

Wie der 3D-Druck die Logistik verändern könnte – DB Schenker treibt digitale Lieferkette voran



Auf mittlerweile vier Jahrzehnte Entwicklungsleistung blickt der 3D-Druck zurück – von einem Durchbruch der Technologie kann man trotzdem noch nicht sprechen. Fast scheint es, als sei das Verfahren ein ewiger Trend. Aber nur fast: „Bis 2020 erwarten wir einen exponentiellen Umsatzanstieg“, erklärte Jens Krause, Unternehmensberater bei der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG mit Hauptsitz in Zug (Schweiz), bei einer Veranstaltung der IHK Region Stuttgart. KPMG unterstützt Firmen bei der Integration von 3D-Druckern in die Arbeitsprozesse. Die meisten Unternehmen wissen laut Krause, dass die Technologie die Abläufe verändern wird und seien demgegenüber auch aufgeschlossen. „Sie wissen aber nicht, wie sie den 3D-Druck in der Firma etablieren sollen.“

Radikal zum Erfolg

Entscheidend für den Erfolg sei die Radikalität der Nutzung der Technologie. Krause unterscheidet drei verschiedene Vorgehensweisen und bezeichnet diese als Klon, Hybrid und Alien. „Beim Klon stellt man ein Produkt statt auf die herkömmliche Art mit dem 3D-Verfahren her“, erklärte Krause den Teilnehmern der Veranstaltung mit dem Titel „Wie verändert der 3D-Druck die Logistik?“. Der sogenannte Hybrid warte mit einer zusätzlichen Funktion auf, die nur mithilfe des 3D-Drucks möglich sei. Die radikalste und in Krauses Augen beste Lösung ist die mit dem Titel Alien: Ein völlig neues Produkt, das nur in der additiven Fertigung entstehen könne.

Seinen Berechnungen zufolge lohnen sich schon nach dem Prinzip Klon hergestellte Produkte finanziell. Weitere Vorteile: In der Produktion gebe es weniger Abfall

und im Lager entstehe mehr Freifläche, da weniger Bauteile nötig seien. „Die Pläne für diese Bauteile können künftig per E-Mail verschickt und vor Ort ausgedruckt werden. Deshalb kommt es zu einer Regionalisierung“, sagte der Unternehmensberater, der sich unter anderem auf die Bereiche additive Fertigung und Industrie 4.0 spezialisiert hat.

Weg von Jugend forscht

Produkte als digitale Dateien verschicken – dieser Entwicklung ist sich auch der Logistikdienstleister DB Schenker bewusst. Detlef Protzmann, Leiter Produktdesign bei der Bahn-Tochter, fasste daher das Vorhaben des Unternehmens im Hinblick auf den 3D-Druck zusammen: „Wir wollen weg von Jugend forscht und einen konkreten Business Case schaffen.“ Dazu biete sich vor allem der Bereich Kontraktlogistik mit 750 Standorten weltweit an. Schenker will laut Protzmann Räume mit Druckern in den Lagerhäusern schaffen und diese in die Lieferkette integrieren. „Lagerfläche brauchen wir trotzdem noch, allerdings lassen sich die Bestände genauer dosieren.“

Transporte werde es künftig ebenfalls noch geben – aber in reduzierter Form. Es handele sich dann um einfachere Transporte mit dem für den 3D-Druck notwendigen Pulver als Ladung oder über kürzere Distanzen. „Es kommt zu einer dezentralen Produktion“, erklärte Protzmann. Der wirtschaftliche Nutzen hat ihn überzeugt: Der Preis für ein Teil sei zwar vergleichsweise hoch, aber je größer die Menge, desto rentabler werde die Produktion. Momentan fertige die Deutsche Bahn mithilfe der additiven Fertigung zum Beispiel Kleiderhaken, Lüftungsgitter oder Bremshebel aus Aluminium, Edelstahl oder

Kunststoff. In Krauses Modell wäre diese Nutzungsweise des 3D-Drucks in der Kategorie Klon anzusiedeln.

Auch die Herstellung von Ersatzteilen für die Automobilindustrie verfolgt DB Schenker ge-

mäß einer Pressemitteilung. Um das Thema 3D-Druck noch weiter voranzutreiben, beteiligt sich der Logistiker am Netzwerk „Mobility goes Additive“, das an additiven Lösungen im Mobilitäts- und Logistiksektor arbeitet (siehe Kas-

ten). Denn bei der Nutzung der Technologie ergeben sich laut Jens Krause grundsätzliche Fragen: Verschicken Hersteller ihre Bauteile künftig als Dateien an den Logistikdienstleister, der diese dann aus-

druckt? Dann würden sich sämtli-

che Prozesse und Zuständigkeiten verschieben. Was die Zukunft im Hinblick auf den 3D-Druck auch bringen mag: Ein ewiger Trend wird er nicht bleiben.

Text: Franziska Nieß | Foto: Panalpina

DRINGEND: Inflexibles Closed-End Full-Service-Leasing!
15. Nov. 2017 um 16:30 Uhr

Hallo Herr Lohberg,

warum können wir unsere Fahrzeuge in Closed-End Leasingverträgen nicht jederzeit ohne Vertragsstrafe zurückgeben?

Und weshalb erzielen wir keinerlei Remarketing-Erlöse?

Wenn individuelle Vertragsgestaltung so aussieht, widerspricht sie unserem Bedarf nach besten TCO, voller Flexibilität und Transparenz.

Gibt es denn auf dem Markt keine Alternativen?

C. Frank
CFO

Die Informationen in dieser Nachricht sind streng vertraulich und nur für den Adressaten dieser E-Mail bestimmt. Wenn Sie nicht der rechtmäßige Empfänger sind, ist jede Veröffentlichung, Kopie oder Weiterleitung dieser Nachricht unzulässig und verstößt gegen geltendes Recht. Bitte benachrichtigen Sie den Versender umgehend, wenn Sie diese Nachricht fälschlicherweise bekommen haben. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Mehr erwarten, alles bekommen.
Mit ARI FlexLease.

Jetzt neu in Deutschland: das Open-End Leasingmodell von ARI – einem der weltweit führenden Flottenmanagement-Dienstleister. Transparent, flexibel, wirtschaftlich. Mehr dazu in unserem Whitepaper.

www.OpenLeaseOpenMind.de

Logistik im Gesamtpaket

Dachser wickelt die komplette Logistikkette für Kare ab – Möbel und Accessoires auf der letzten Meile

30.000
Quadratmeter

MISST DAS KARE-
LAGER BEI MÜNCHEN



Wenn zwei sich als altes Ehepaar bezeichnen, denkt man an gegenseitiges Vertrauen, das über viele Jahre gewachsen ist. Aber auch an eingefahrene Abläufe und wenig Veränderung. Bei dem Designermöbelhändler Kare aus München und dem Logistikdienstleister Dachser mit Sitz in Kempten (Allgäu) trifft nur der erste Punkt zu: Seit 2003 organisiert Dachser die logistischen Abläufe für Kare. „So lange wie kein anderer unserer Dienstleister“,

Dachser-Verkaufsleiter der Gruppe München für die Sparte European Logistics, im Gespräch mit trans aktuell. Doch das genüge heutzutage nicht mehr. „Wer als Logistiker den B2C-Weg seiner Geschäftskunden nicht mitgehen kann, muss damit rechnen, auch das B2B-Geschäft zu verlieren“, sagt Lischke. Die wachsende Zusammenarbeit mit dem Möbelhändler war laut Lischke für Dachser einer der Gründe, um sich dem Privatkundengeschäft zuzuwenden. Denn Kare mit rund 200 Franchisenehmern weltweit gründete im Jahr 2013 einen Onlineshop. Seit einem Jahr haben auch B2B-Kunden in einem separaten Shop die Möglichkeit, online zu bestellen. Laut Wolf zwei unverzichtbare Schritte: Wer als großer Player nicht auf Omnichannel setze, werde abgehängt.

B2B bleibt Primärgeschäft

„Am Gesamtumsatz halten bei uns die Onlinebestellungen der Privatkunden allerdings nur einen Anteil von zehn bis 15 Prozent“, erklärt Wolf. Dennoch sei die Anzahl der B2C-Sendungen streng genommen größer. „Zu unseren Hauptkunden zählen Amazon, Otto und Home24 – im Endeffekt ist das auch ein B2C-Geschäft.“ Den Versandhandelsriesen Amazon sieht er weniger als Konkurrenz, sondern vielmehr als „un glaublichen Treiber, was Servicegedanken und Standards betrifft.“ Zu den stationären Händlern, die Kare beliefert, zählen laut Wolf Firmen wie Segmüller, Porta Möbel, Ostermann und Mömax, aber auch viele Mittelständler. Ob New oder Old Economy: „B2B wird unser primäres Geschäft bleiben“, erklärt Wolf.

Insgesamt ergeben sich täglich etwa 80 Sendungen, die Dachser europaweit für Kare transportiert – ausgenommen seien lediglich die Länder Frankreich, Spanien und Portugal. „Wir arbeiten im Landverkehrsnetz zumeist nicht mit Hubs, sondern im Direktlinienverkehr“, sagt Lischke. Speziell für B2C hat der Logistiker das Produkt „targo on-site“ entwickelt, zu dem eine genaue Terminabsprache für die Lieferung gehört – in den Komfortvarianten kann diese auch abends und an Samstagen erfolgen. Den optionalen Aufbau-service übernehmen Partner der Möbelspedition Dachser & Kolb, eine Tochterfirma des Konzerns. Lischke legt bei der Privatkundenbelieferung großen Wert auf das Erscheinungsbild von Fahrer und Lkw: „Der Fahrer ist das Aushängeschild auf der letzten Meile.“ Auch für die Frachtführer gebe es daher Dachser-Kleidung und ein entsprechendes Fahrzeugbranding.

Bei den Fahrzeugen, die auf der letzten Meile unterwegs sind, setzt Dachser zudem verstärkt auf alternative Antriebe. In München fährt daher ein Hybrid-Lkw für das Unternehmen und ist unter anderem auch für Kare im Einsatz. Der Logistikdienstleister zählt zudem zu den ersten Abnehmern des Elektro-Lkw Fuso eCanter und bringt ihn zunächst in Stuttgart und Berlin zum Einsatz. „In den Städten gelten immer mehr Beschränkungen aufgrund der Luftverschmutzung“, erklärt Lischke. Darum unternimmt Dachser Modellversuche für eine emissionsarme Belieferung von Innenstädten – zum Beispiel in Paris oder Stuttgart. „Auf dem Markt lässt sich der Mehrpreis für eine umweltfreundliche Zustellung allerdings schwer durchsetzen.“ Zudem hat das Unternehmen im

vergangenen Jahr für den Transport auf der letzten Meile eine Tool-Box mit individuellen Lösungen für Städte entwickelt.

Kleinteiliges im Trend

Wolf nennt eine weitere Herausforderung in der Citylogistik: „Es gibt einen Trend zu höheren Sequenzen und kleineren Sendungsgrößen.“ Selbst im Möbelsegment gehen viele kleinteilige Wohnaccessoires auf die Reise. „Am meisten verkaufen wir online aber einfache Möbel zum Selbstaufbauen“, erklärt Wolf. Mit dem Angebot „Prima“ bietet Kare die Möglichkeit zur 24-Stunden-Lieferung der beliebtesten Produkte des Sortiments. Dachser gewährleistet dieses Zeitfenster nach eigenen Angaben ohne Probleme.

Ein Trend, von dem der Möbelversandhandel weitestgehend verschont bleibt, sind die hohen Retourenquoten. „Im B2C-Bereich liegen die Quoten bei etwa acht Prozent – damit sind wir zufrieden“, sagt der COO von Kare. „Bei Möbeln bestellen die Menschen eben nicht drei Größen und schicken zwei zurück.“ Dafür sei die Verpackung ein sensibles Thema. „Zum Glück ist Kare bereit, in transportsichere Verpackungen zu investieren“, erklärt Lischke. Beschädigte Möbel wolle schließlich niemand bekommen.

Vor allem in der Seefracht spielt die Verpackung eine große Rolle. „Die Ware ist teilweise 32 Tage auf dem Wasser und durchläuft verschiedene Klimazonen“, erklärt Michael Gleich, der bei Dachser das Air & Sea Logistics (ASL)-Geschäft für den Südosten Deutschlands verantwortet. Wöchentlich schlägt der Logistiker, laut Michael Gleich, für den Partner rund 20 Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) um. Per Flugzeug und Schiff transportiert Dachser für Kare seit 2012. Im Mai 2017 kam die Beschaffung aus China hinzu. „China ist unser größter Einkaufsmarkt“, erklärt Wolf. Darauf folge Indien und dann erst Europa. Die Ware aus China werde an den Häfen in Hamburg und Triest umgeschlagen und auf der Schiene zum Terminal München-Riem transportiert. Von dort landet sie per Lkw im 30.000 Quadratmeter großen zentralen Kare-Lager in Garching-Hochbrück bei München.

Ein breites Aufgabenfeld also, das die beiden Unternehmen Kare und Dachser täglich stemmen, von der Beschaffung über die Distribution. Fürs Gelingen der Zusammenarbeit sind ihnen vor allem zwei Dinge wichtig: Kommunikation und Termintreue. Wie in einer gut funktionierenden Ehe eben.

Text: Franziska Nieß |
Fotos: Dachser



Dachser setzt auf alternative Antriebe. Für Kare ist ein Hybrid-Lkw im Einsatz.

erklärt Michael Wolf, Chief Operations Officer (COO) bei Kare. Die Zusammenarbeit mit anderen Transporteurern dauere sonst meist nicht länger als vier bis fünf Jahre. Darum verwendet Wolf für die Zusammenarbeit mit Dachser auch das Wort „Ehepaar“.

Von eingefahrenen Abläufen kann dagegen keine Rede sein. Das liegt vor allem am zunehmenden Onlinehandel, der natürlich auch die Möbelbranche betrifft. „Wir haben als klassischer B2B-Dienstleister für Kare begonnen“, erklärt Markus Lischke,



Logistische Software
solo plan.de

„Mit CarLo® haben wir das perfekte System gefunden, in dem alle digitalen Informationen zusammenlaufen und weiterverarbeitet werden; so konnten wir die Prozesse optimieren und unsere Produktivität steigern!“

Manfred Robers
westrans Speditionen GmbH & Co. KG
aus Südlöh-Oeding (DE)

Wir bieten Ihnen mit CarLo® die richtige Software für all Ihre Prozesse: Speditionelle Frachtabwicklung, Disposition, Fuhrparkverwaltung und vieles mehr! Erleben Sie LIVE, wie Sie mit CarLo® digital disponieren und sich mit CarLo® exCHANGE vernetzen können: Besuchen Sie uns auf der LogiMAT | Halle 8 | Stand C01 – Wir freuen uns auf Sie! Solo plan GmbH Burgstraße 20 | 87435 Kempten | T +49 831 57407-0 | info@solo plan.de

Keine Angst vor Start-ups

Referenten beim Transcoop09-Kongress ermuntern mittelständische Spediteure zu mehr Selbstbewusstsein



„Rund 90 Prozent der Mitglieder sind bereits seit fünf oder sechs Jahren dabei“

TRANSCOOP09-VORSTAND JOSEF PERISA SPRICHT VON EINER STABILEN ENTWICKLUNG IN DER KOOPERATION

Mittelständische Speditionen müssen sich vor Start-ups, die auf den Logistikmarkt drängen, nicht fürchten. Auch wer sich als digitale Spedition bezeichnet, ist nicht zwangsläufig besser oder pfiffiger. Das war eine der Kernaussagen des 5. Kongresses der Ladungskoooperation Transcoop09 in Darmstadt. Einige der Referenten forderten die rund 90 Teilnehmer zu mehr Vertrauen in die eigene Kompetenz und einem höheren Selbstbewusstsein auf gegenüber den neuen Akteuren auf dem Markt und gegenüber den Kunden.

„Ich weiß wirklich nicht, was Ihnen Angst bereiten soll“, sagte Dr. Andy Apfelstädt vom Institut für Verkehr und Raum an der Fachhochschule Erfurt. Damit spielte er auf die Ergebnisse einer Umfrage des Verbands Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL NRW) in Zusammenarbeit mit der Agentur Herzig an, wonach mehr als die Hälfte der Befragten die digitale Konkurrenz als Bedrohung empfindet. Der VVWL befürchtet deshalb, dass die etablierten Unternehmen den Anschluss verlieren.

„Wir lassen uns einschüchtern, obwohl es nicht vonnöten ist“, sagte Apfelstädt, der zugleich Chef des Start-ups Logistik Werkstatt Erfurt ist. Er kann sich das nur dadurch erklären, dass den mittelständischen Spediteuren das Gefühl dafür fehlt, mit wem und womit sie eigentlich genau konfrontiert sind. Vor keiner der Entwicklungen, die in Zusammenhang mit Logistik 4.0 zu sehen sind, müssten sich die Unternehmen fürchten.

„Angst hätte ich nur vor dem Beamen von Waren, alles andere ist beherrschbar“, sagte Apfelstädt. Der wissenschaftliche Mitarbeiter an der Fachhochschule Erfurt führte aus, dass keine Spedition mehr analog arbeite. „Wer lässt sich denn noch von seinem Fahrer per Münztelefon aus Spanien zurückrufen?“, fragte er. Speditionen arbeiteten schon längst mit modernen Telematiksystemen, mit Frachtenbörsen und seien



auch bei den Entwicklungen zum automatisierten Fahren im Bilde.

Daher ist die Handlungsempfehlung im Umgang mit digitalen Speditionen keine andere als im Umgang mit den bekannten Mitbewerbern: Hausaufgaben machen, Auslastung steigern und vor allem den Fahrzeugeinsatz verbessern. Dass viele Lkw im Ladungsverkehr noch immer nur eine Schicht besetzt seien, bezeichnet Apfelstädt als Katastrophe. „Es muss uns gelingen, den Fahrzeugeinsatz zumindest in Richtung 14 bis 15 Stunden Produktivzeit zu überführen“, betonte er. Das sei der entscheidende Schlüssel, um profitabel und wettbewerbsfähig zu bleiben. Hier sei auch in den Ladungskoooperationen noch deutlich Luft nach oben, um solche Systeme zum Beispiel mithilfe von Begegnungsverkehr zu entwickeln.

Dass hier die wahren Potenziale liegen, steht auch für Prof. Dr. Stefan Iskan fest, Chef des Beratungshauses Iskan Advice aus Ehningen. „Immer mehr digitale Plattformen und Start-ups stürmen den Landverkehr, doch unsere aktuellen Herausforderungen in der Spedition sind analog“, erklärte er. Denn die neuen Player in der Logistik hätten eines nicht – Fahrer und Fahrzeuge. „King ist, wer die Hardware besitzt“, betonte Iskan.

Denn der Laderaum-Engpass habe sich dramatisch zugespitzt, seit EU und Bundesregierung das Verbot zum Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit im Lkw umgesetzt hätten. „Die Osteuropäer haben ihren Frachtraum abgezogen“, sagte der Berater, der jahrelang selbst bei großen Logistikdienstleistern gearbeitet hatte. Konzerne bekämen diesen Engpass schmerzhaft zu spüren, weil die Subunternehmerkosten drastisch gestiegen seien.

Industriell Flotte betreiben

Gleichwohl ist die eigene Flotte auch für Kraftwagenspeditionen kein Selbstläufer: Den Zwang, den Fahrzeugeinsatz und die dahinterstehenden Prozesse zu verbessern, sieht auch Iskan. „Die Industrialisierung ist für Speditionen – egal welcher Größenordnung – komplett alternativlos“, betonte er. „Sie brauchen deshalb eine Kultur der Veränderungsbereitschaft“, sagte er an die Adresse der Kongress-Teilnehmer.

Denn auch kleinere Unternehmen könnten Ansatzpunkte identifizieren, um digitaler und effizienter zu werden, betonte Prof. Dr. Dirk Lohre, Leiter des Steinbeis-Beratungszentrums

Forwarding and Logistics (Forlog) aus Frankfurt. „Auch bei den kleinen Unternehmen finden sich Beispiele, die schon mit komplett papierloser Disposition arbeiten oder andere digitale Projekte umgesetzt haben.“ Wie Apfelstädt und Iskan empfahl auch Lohre den Unternehmen, die Digitalisierung als Chance zu sehen.

Welche Potenziale sich mithilfe von Big Data heben lassen, erläuterte Wissenschaftler Lohre anhand eines aktuellen Beispiels der Stückgutkooperation Cargo-line. Sie ist dem Phänomen der Sendungsschwankungen auf den Grund gegangen (siehe dazu trans aktuell 2-3/2018) und hat mithilfe unterschiedlichster Daten aus unterschiedlichen Bereichen – von Sendungsdaten bis hin zu Wetterinformationen – einen Algorithmus entwickelt, um solche Ausschläge nach oben und unten künftig vorhersagen zu können. Das bringt den Unternehmen deutliche Vorteile beim Planen von Kapazitäten – etwa beim Fahrzeugeinsatz.

Und läuft auch der Fahrzeugeinsatz eines Tages automatisiert oder gar autonom ab, ist das für die Branche ebenfalls kein Grund zur Sorge. Rechtsanwalt Axel Salzmann, Leiter des Kompetenzzentrums Straßenverkehrsgewerbe und Logistik beim Gewerbe-

sicherer Kravag, machte deutlich, dass diese Entwicklung insgesamt eher Fortschritte bringe – nämlich bei der Verkehrssicherheit.

Salzmann wies auf Schätzungen der Versicherungswirtschaft hin, wonach sich die Schadensquoten durch eine höhere Vernetzung in den nächsten 10 bis 15 Jahren um fünf bis zehn Prozent verringern könnten. Problematisch aus Sicht der Versicherer ist aber die Übergangsphase – der Mischverkehr, wenn sich Fahrzeuge mit niedriger Intelligenz den Straßenraum mit Fahrzeugen mit hoher Intelligenz teilen.

Worauf sich die Branche laut Salzmann in jedem Fall einstellen muss, ist auf Lkw, die in Kolonnen verkehren. „Wir gehen davon aus, dass Platooning in den nächsten drei bis fünf Jahren eine deutlich größere Rolle spielen wird“, sagte Salzmann – und wies auch auf die Partner MAN und DB Schenker hin, die auf der A9 einen Feldversuch fahren wollen (siehe dazu auch Seiten 20 und 21). Die Beispiele zeigen: Die Speditionen sind nicht untätig. Wenn sie sich weiterhin kreativ der Prozess- und Effizienzverbesserung stellen, brauchen sie keine Angst davor haben, von irgendjemandem abgehängt zu werden.

Text und Fotos: Matthias Rathmann

TRANSCOOP09 DIGITALISIERT

- Die Kooperation Transcoop ist bei der Digitalisierung ihrer Prozesse einen deutlichen Schritt vorangekommen. Im März/April wird die Allianz aus etwa 60 mittelständischen Speditionen ihren digitalen Marktplatz scharf schalten, den sie 2017 auf der Messe Transport Logistic vorgestellt hatte. Er umfasst eine Ausschreibungsplattform, eine Laderaumbörse und eine Fuhrparkverwaltung. Zunächst soll die Plattform Transcoop09-Partnern und Verladern vorbehalten sein.
- Die Kooperation feiert nächstes Jahr ihr zehnjähriges Bestehen. Transcoop09-Vorstand Josef Perisa spricht von einer stabilen Entwicklung. „Rund 90 Prozent der Mitglieder sind bereits seit fünf oder sechs Jahren dabei“, sagt er. Begonnen hätten die Aktivitäten der Kooperation mit dem Ladungsaustausch. Findet er zurzeit vor allem durch Abstimmung per Telefon oder Mail statt, soll dieser künftig über den neuen Online-Marktplatz abgewickelt werden.
- Mit Schnittstellen lassen sich an diesen Marktplatz auch andere digitale Angebote anbinden. Absehbar ist, dass das auf Ladungsträger-Abwicklung spezialisierte Start-up Swoplo daran angeschlossen wird. Swoplo-Vorstand Andreas Güntel nutzte den Transcoop09-Kongress, um auf die Vorteile der digitalen Palettenabwicklung hinzuweisen.
- Ging das Swoplo-Portal vor einem Jahr an den Start, sind bereits 400 Nutzer registriert, die 10.000 Transaktionen ausgelöst hätten. Güntel wirbt damit, dass die Abwicklung digital und transparent abläuft – und Speditionen sich viel Arbeit sparen und die Fehleranfälligkeit reduzieren. Eine Erleichterung dürfte vor allem die Möglichkeit eines Clearings bei Palettenforderungen- und Verbindlichkeiten sein. Sie spart Ausgaben und Ausgleichsfahrten und bringt Unternehmen miteinander in Kontakt.



Wie man es auch dreht und wendet: Wir machen immer das beste Angebot.

Mercedes-Benz CharterWay. Mieten ohne böse Überraschungen: keine versteckten Kosten oder komplizierte Klauseln. Bei uns erwartet Sie Transparenz, Qualität und reibungsloser Service. Mehr Informationen unter www.charterway.de

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Transportkosten steigen

Dr. Stefan Brucker, Co-Geschäftsführer der Spedition Brucker in Aalen, über Trends und Zukunft der Branche



Die Geschäftsführer der Spedition Brucker, Dr. Stefan Brucker (links) und Arno Brucker.

trans aktuell: Herr Brucker, wo sehen Sie für die Branche die zentrale Herausforderung der kommenden Jahre?

Dr. Brucker: Zunächst ist die Rekrutierung und Ausbildung von gutem Fahrpersonal zu einer unserer Hauptaufgaben geworden. Die Zeit, die wir früher für die Kundenakquise aufgewendet haben, benötigen wir heute für die Akquise von Fahrpersonal.

Meinen Sie, das autonome Fahren kann Abhilfe schaffen beim Fahrermangel?

Ich glaube nicht, dass diese Technik den Fahrermangel beheben wird, zumindest nicht kurzfristig. Im Sammelladungsverkehr mit vier oder fünf Abladestellen – unsere Kernkompetenz – kann ich mir autonome Fahrzeuge nicht vorstellen. Sicher wird es Ansätze geben, wo das autonome Fahren uns entlasten wird, jedoch nicht fundamental. Der Fahrermangel wird anhalten und sich auch nicht entschärfen, wenn die Konjunktur rückläufig ist.

Ist wirklich kein Licht am Ende des Tunnels in Sicht?

Wo sollen denn die qualifizierten Fachkräfte mit dem entsprechenden CE-Führerschein herkommen? Den CE-Führerschein macht privat aufgrund der Kosten und wegen der erforderlichen Grundqualifikation niemand. Hier hat die Politik überlegt und wenig nachhaltig gehandelt, als neue Qualifikationsgesetze eingeführt wurden und der Wehrdienst abgeschafft wurde.

Was tun Sie, um Fahrpersonal für Ihr Unternehmen zu gewinnen und zu halten?

Wir haben zwei Mitarbeiter in unserem Unternehmen, deren vorwiegende Aufgabe es ist, Fahrer zu integrieren. Das heißt auch, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Hier auf dem Firmengebäude bauen wir eine große Hausmeisterwohnung um, die als Wohnraum für Mitarbeiter dienen wird. Wir überlegen aktuell auch, hier in Aalen noch ein größeres Haus zu kaufen, in das wir dann acht Wohnungen einbauen können. Denn Wohnraum hier in der Region Aalen ist teuer. Zudem haben wir hier auf dem Firmengelände Wohncontainer für die Fahrer aufgestellt.

Und darüber hinaus?

Wir helfen neuen ausländischen Mitarbeitern bei Behördengängen und bieten kostenlose Deutschkurse an. Momentan programmieren wir eine Kommunikationsapp für unsere Fahrer in allen Sprachen. Zudem entsprechen die bisherigen Löhne nicht mehr dem aktuellen Marktgeschehen und der Leistung, die von Fahrern erbracht werden muss. Deshalb haben wir die Löhne bereits angepasst.

Dies bedeutet Mehrkosten.

Wir haben in unserem Segment einen Lohnkostenanteil von bis zu 31,2 Prozent. Wenn die Löhne um 15 bis 20 Prozent steigen, ist klar abzusehen, was mit unseren Gesamtkosten passiert. Doch hinsichtlich dieser Entwicklung sind wir momentan erst am Anfang.

Können Speditionen diese Mehrkosten an ihre Kunden weitergeben?

Ja – und dies darf auch gar nicht mehr die Frage sein. Denn ohne die Weitergabe ist nicht mehr möglich, wirtschaftlich erfolgreich zu agieren. Bislang gab es auf dem Transportmarkt einen großen Wettbewerb und jeder Transportdienstleister war in gewisser Weise austauschbar – zumindest in den Augen der Kunden. Zudem gab es genügend Laderaum und Lkw. Die Verladern waren deshalb in der günstigeren Situation und konnten die Frachtpreise diktieren.

Und jetzt?

Jetzt gibt es eine Frachtraumknappheit. Kunden schreiben uns an und bitten darum, dass Speditionen wie wir ein Angebot abgeben. Seit September 2017 hat sich der Markt exorbitant gewandelt.

Wie schlägt sich das denn in der Praxis nieder?

Wir haben unsere Kunden bereits im Sommer über diese Entwicklung mit einem Rundschreiben informiert und dann

konsequent jeden Tarif je nach Basis und Verkehrsart zwischen 5 und 22 Prozent angehoben. In den seltensten Fällen war es nicht möglich, diese Forderungen durchzusetzen. Nur in wenigen Fällen war eine Ausschreibung die Folge. Dies hat aber dann dazu geführt, dass wir am Ende sogar mehr als unsere ursprüngliche Forderung durchsetzen konnten.

Sind solche Preisanhebungen Einzelfälle?

Nein, es ist ein Branchentrend, der den veränderten Bedingungen am Markt geschuldet ist. Alle Spediteure gehen mit den Preisen nach oben. Erstmals in meiner Laufbahn als Speditionsunternehmer erlebe ich diese Entwicklung und es freut uns, dass unsere Leistung nun endlich auch die erforderliche Wertschätzung erfährt.

Worauf muss sich die Branche in nächster Zeit einstellen?

Die Kosten für Transporte nehmen in den kommenden Jahren kontinuierlich zu, einerseits durch die steigenden Lohnkosten und den knappen Laderaum, ebenso aufgrund gesetzlicher Änderungen wie die Bundesstraßenmaut ab Juli 2018.

Kann von dem Wachstum etwas auf die Schiene verlagert werden?

Nein. Zumindest nicht in unserem Marktsegment. Die Schiene braucht Vorläufe von zwei bis drei Wochen. Wir bekommen heute einen Auftrag und die Ware muss morgen schon beim Kunden sein.

Schienentransporte scheiden für Ihre Spedition völlig aus?

Wir würden in der Strecke und in den Hauptläufen sehr gerne auf die Schiene gehen – und mit Lkw und Schiene in Kombination arbeiten. Doch das Schienennetz ist bereits zu 95 Prozent ausgelastet. Kapazitäten gibt es so gut wie nicht mehr.

Er sollten also mehr Straßen gebaut werden?

Zumindest sind der Ausbau des Straßennetzes und die Erweiterung der bestehenden Fahrspu-

ren ein Muss. Nur so können wir die Bedürfnisse unserer arbeitsteiligen Wirtschaft befriedigen. Mit der Bahn allein geht das nicht. Dazu ein Beispiel: Die Bahn fragte uns, ob wir aus dem Industriepark Schwarze Pumpe in Brandenburg Tausende Tonnen Braunkohle nach Süddeutschland transportieren wollen und können. Die Bahn selbst möchte dieses Transport nicht übernehmen.

Zu einem anderen Thema: Mit Ihrem Unternehmen Radlog lagern Sie seit einiger Zeit Reifen von Autohäusern hier in der Spedition in Aalen ein. Wie kam es zu dieser Idee?

Wir haben das benachbarte Grundstück eines insolventen Maschinenbauers mit 22.000 Quadratmeter Fläche gekauft und verfügen über Räumlichkeiten, die wir zunächst nicht als Logistikfläche nutzen konnten. Daher haben wir überlegt, wie wir diese Flächen sinnvoll nutzen können. Schließlich etablierten wir eine Art Räderlogistik mit angegliederter Räderreinigung für Autohäuser. Mittlerweile haben wir bei Radlog einen Bestand von 18.000 Reifensätzen. Wöchentlich bekommen wir neue Anfragen.

Wo sehen Sie im Speditiionswesen Einsparpotenziale?

Ich sehe Einsparpotenziale nicht monetär, indem wir also irgendetwas billiger machen. Sondern vielmehr in der Optimierung, Fehlervermeidung und Prozessverbesserung – deshalb gibt es bei uns eine Abteilung, die für das Prozessmanagement zuständig ist. Wir stellen die eigenen Prozesse auf den Prüfstand und hinterfragen, wo wir besser und effizienter werden können. Darin liegt unsere Zukunft.

Was sind für Sie die Besonderheiten Ihres Familienunternehmens?

Vor allem die flachen Hierarchien und die kurzen Wege, auch zu der Geschäftsleitung. Eine absolute Besonderheit bei uns ist die hohe Wertschätzung gegenüber den Mitarbeitern. Wir haben sehr engen Kontakt zu allen Mitarbei-

tern. Ich gehe morgens durch die Hallen, ich begrüße meine Leute und rufe zum Geburtstag an. Genauso macht es mein Bruder, der mit mir die Spedition führt. Natürlich können wir bei 550 Mitarbeitern nicht jedem Individualwunsch entsprechen.

Sie bieten Ihren Mitarbeitern das ganze Jahr über Sportkurse an. Wie wird das angenommen im Betrieb?

Sehr gut. Der Zulauf aus dem kaufmännischen Bereich ist größer als aus dem gewerblichen Bereich. Okay, die Fahrer sind auch viel unterwegs. Dafür darf das Fahrpersonal auf unsere Kosten die Thermen hier in Aalen besuchen. Wir bieten nicht nur Sport an. Es geht auch mal zum Lasertag, zum Dartschießen oder zur Weinprobe.

Gehen Sie sportlich mit gutem Beispiel voran?

Jeden Tag gehe ich in der Mittagspause eine Stunde joggen. Ein Tag ohne mindestens eine Stunde Sport geht für mich persönlich gar nicht. Wir gründeten hier im Unternehmen eine große Amateur-Rad-Rennmannschaft, bei der ich selber auch mitfahre. Etwa 20 Jahre bin ich ambitioniert quer durch Europa Radrennen gefahren. Unsere beiden größten Kunden habe ich dort sogar kennengelernt – ein Nebeneffekt, der so gar nicht beabsichtigt war.

Gibt es etwas, was sich grundsätzlich geändert hat in den vergangenen Jahren?

Ja, aktuell ist ein sehr positiver Trend zu verzeichnen. Zum ersten Mal seit Jahrzehnten erhalten wir Spediteure eine Wertschätzung bei Kunden. Ich bin hier in der Spedition aufgewachsen, und obwohl wir oft Tag und Nacht gearbeitet haben, war es nicht weit her mit der Wertschätzung unserer Arbeit. Das ändert sich nun. Und: Wir Spediteure rücken enger zusammen. Das Konkurrenzdenken verschwindet, mit dem uns der Markt früher gegeneinander ausspielen konnte.

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Karl-Heinz Augustin

DIE CHEFS

Dr. Stefan Brucker

- Zuständig für alle operativen Bereiche und den Vertrieb

Arno Brucker

- Zuständig für alle administrativen Bereiche wie Finanzen, Controlling und Personal

DAS UNTERNEHMEN

- Gegründet 1906
- Geschäftsführer: Dr. Stefan Brucker und sein Bruder Arno Brucker
- Mitarbeiter: 550
- Fuhrpark: 192 eigene Fahrzeuge, etwa 100 Transportunternehmer-Fahrzeuge
- Schwerpunkte: Sammelladungs- und Teilladungsverkehre, Werkverkehre und Linienverkehre, Kontraktlogistik und Lagerlogistik.
 - Langmaterial im Teilladungsbereich und im Stückgutbereich
 - empfindliche und komplexe Güter
 - terminempfindliche Güter, die mit Mitnahmestapler zugestellt werden müssen
- Für 2018 werden 15 Prozent Umsatzwachstum erwartet, Einstellung von 40 neuen Mitarbeitern
- Unternehmenseigene Brucker-Akademie (Braka) steht internen und externen Interessenten offen
- Demnächst: Eröffnung eines neuen Logistikstandortes im Großraum Stuttgart



In Bewegung: die Spedition Brucker in Aalen.



**Leserwahl
2018**
Wählen Sie KRONE
zur besten Marke!

„Intelligent angepackt:
So wird aus Ihrem Alltag
echter Mehrwert.“

Dr. Frank Albers, Leiter Vertrieb Deutschland & Österreich

Unser Profi Liner ist ein Mitarbeiter, wie er im Buche steht: belastbar, flexibel, zuverlässig und vor allem extrem rentabel. Dieses wahre Multitalent der Transportbranche überzeugt durch seine wirtschaftliche und unverwüstliche Basisausstattung, die bis ins kleinste Detail mit hochwertigen Serienbauteilen ausgestattet ist. Es ermöglicht das Be- und Entladen in Höchstgeschwindigkeit und kann, dank individueller Ausstattungsmöglichkeiten, perfekt auf Ihre Anforderungen zugeschnitten werden. So holen Sie Tag für Tag mehr Effizienz aus jeder Minute und jedem Kilometer.



Code scannen,
mehr rausholen.

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft

Motivation hebt die Leistung

Gesunde Mitarbeiter im Lager steigern die Produktivität – operative Führung als Schlüsselposition



Zwei Jahre haben Wissenschaftler aus Augsburg und Nürnberg die Erfolgsfaktoren von Motivation im Lager erforscht und analysiert. Jetzt stellen die Forschungspartner die Ergebnisse des Projekts mit dem Namen Mola (Motivationssteigerung für logistische Fach- und Hilfskräfte im Lager) vor.

Unternehmen aus Großhandel und Logistik haben Maßnahmen bereits umgesetzt.

Denn der Fachkräftemangel macht nicht vor dem Lager halt. Der Job gilt als nicht attraktiv, und wo Mitarbeiter unzufrieden sind, tun sich Unternehmen schwer damit, neue Mitarbeiter für den Bereich zu finden – egal ob im Großhandel oder in der Logistik. Zudem verlangen die Lagerprozesse immer mehr Leistungsfähigkeit und Flexibilität. „Unternehmen benötigen also motivierte Mitarbeiter, die Lust haben, einen neuen Prozess umzusetzen“, sagt Prof. Michael Krupp von der Hochschule Augsburg. „Nur gesunde und motivierte Mitarbeiter sind innovationsfreudig.“

Monetäre Anreize – sprich: mehr Geld – sind kurzfristig eine Lösung, aber das Forschungsvorhaben fand heraus, dass die nachhaltigere Methode für mehr Motivation im Lager intrinsische Anreize sind, als nicht-monetäre Motivationsinstrumente. Auch ein Ergebnis: Den im Rahmen des Projekts befragten Lagermitarbeiter macht ihre Arbeit Spaß – nur die Rahmenbedingungen wirken demotivierend.

Die Befragung führten Mitarbeiter des Lehrstuhls für Psy-

chologie im Arbeitsleben der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) durch, die dabei einige plakative Erkenntnisse gewannen: Etwa: Je einfacher die Aufgaben, desto weniger motiviert waren die Mitarbeiter. Oder dass bei einer guten Führung viel weniger Mitarbeiter die Absicht haben, das Unternehmen zu wechseln, berichtete Prof. Cornelia Niessen von der FAU.

Motivierte Mitarbeiter sind nicht nur deshalb wichtig, weil der Arbeitsmarkt leer gefegt ist. Auch die Leistung des Lagers – Produktivität, Qualität und Kosten – hängen von den Mitarbeitern ab. Im Rahmen des Projekts untersuchten Moike Buck und Nicole Lubecki-Weschke von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS) die Leistung durch Lagerbesichtigungen und ein Lager-Benchmark, im Rahmen dessen die Daten mit der Daten-Lagerbank des Fraunhofer SCS abgeglichen wurden, und durch eine Umfeldanalyse.

Bei der Hälfte der Mola-Teilnehmer konnten die Forscherinnen eine Produktions- und Qualitätssteigerung feststellen. Beispielsweise sank die Fehlerquote im Lager von 0,86 auf 0,81 fehlerhafte Positionen. Gleich-

DAS FORSCHUNGSPROJEKT

- Das Projekt „Mola – Motivationssteigerung für logistische Fach- und Hilfskräfte im Lager“ der Forschungsvereinigung Bundesvereinigung Logistik (BVL) wurde im Rahmen des Programms zur Industriellen Gemeinschafts-Förderung (IGF) von dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert
- Forschungspartner waren die Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services (SCS), der Lehrstuhl für Psychologie im Arbeitsleben der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und die Forschungsgruppe für optimierte Wertschöpfung HSAOPs der Hochschule Augsburg
- Im projektbegleitenden Ausschuss engagierten sich die Unternehmen Max Müller Spedition, Konrad Kleiner, Benedikt Biehle, Spedition Nuber, Hagebau Handelsgesellschaft für Baustoffe und Piel Die technische Großhandlung

zeitig stiegen im Durchschnitt die Kosten leicht an – unter anderem, weil die Personalkosten erhöht wurden. Generell können Kosten durch Motivation jedoch gesenkt werden, erläuterte Nicole Lubecki-Weschke, weil der Krankenstand zurückgeht und weil etwa durch Schichtanpassungen die Zahl der Überstunden redu-

ziert werden kann. „Das Personal ist äußerst wichtig für die Lagerleistung“, lautet ihr Fazit, Lagerverantwortliche müssten „Leistung und Einflussfaktoren im Auge behalten, um die richtigen Entscheidungen zu treffen“.

Text: Ilona Jüngst |
Foto: Fotolia/Industrieblick

MOTIVATIONSMETHODEN

Detaillierte Anwendungsbeispiele von Motivationsmethoden hat die HS Augsburg in einem Handbuch für Führungskräfte zusammengefasst. Titel: „Motivation im Lager“.

Hier eine Kurzfassung der Methoden:

- Gesundheit
- Leistungsbeurteilung
- Mitarbeiterfeedback
- Mitarbeitergespräch
- Zielvereinbarungen
- Ungestörtes Arbeiten
- Weiterbildung
- Teamklima

Quelle: Hochschule Augsburg

URSACHE

Schwachstellen im Lager

- Die Führungsebene der Logistikmitarbeiter legt den Fokus teilweise zu stark auf den operativen Bereich
- Meist wird die Führungskraft aus dem Mitarbeiterbereich gewählt und teilweise kaum bis gar nicht auf die neuen Aufgabenfelder vorbereitet
- Die meisten Motivationsinstrumente zielen nicht auf den operativen Bereich der Logistik ab
- Personalinstrumente können teilweise nicht selbstständig von den Teamleitern umgesetzt werden (zum Beispiel Weiterbildung)

Quelle: Hochschule Augsburg

Was die Beschäftigung mit dem Thema Motivation bei dem Großhandelsunternehmen Konrad Klein mit Sitz in Mindelheim bewirkt hat, schilderte Markus Olbrich, Gesamtverantwortlicher Logistik. 42.000 Lagerartikel sind bei Konrad Klein ständig verfügbar, weitere 125.000 Kommissionsartikel werden für die Kunden bestellt und im Lager kommissioniert: Stahlwaren, Haustechnik, Baubeschläge, Türen, Badeswannen, Elektrowerkzeuge und Spenglereibedarf.

57 Mitarbeiter sind im Lager beschäftigt. „Das Lager ist zwischen Vertrieb und Einkauf angesiedelt – und die Mitarbeiter fühlten, dass sie zwischen diesen Bereichen zerquetscht werden“, berichtet Olbrich. Immer schneller, früher, öfter: In diesem Takt hätten sich

die Mitarbeiter nur noch als Erfüllungsgehilfen gefühlt.

Ein attraktiveres Arbeitsklima schaffen und die Arbeitserfolge transparent machen – das war laut Olbrich die Motivation, an Mola teilzunehmen. Ein eigenes Projektteam setzte die Maßnahmen um. Störfaktoren im Arbeitsprozess wurden eliminiert, beispielsweise wurde die Zahl der WLAN-Access-Points erhöht, damit die Scanner schneller einsatzbereit sind. Auch die Einarbeitung von neuen Mitarbeitern wurde durch die Zuteilung von Paten verbessert sowie die Wertschätzung der Mitarbeiter und die Bereiche Information und Kommunikation höher aufgehängt.

Nicht alle Mitarbeiter seien nach Abschluss des Projekts motivierter und engagierter, betont Olbrich, aber das Lager und das

Unternehmen haben dazugewonnen: Der Krankenstand sei niedriger, die Gruppendynamik im Team besser und Leistungsträger bleiben dem Unternehmen treu und könnten sich besser entfalten. Das Ergebnis: Bei der Mitarbeiterbefragung sagten 62 Prozent in der Abschlussrunde, dass ihnen die Arbeit Spaß mache – im Vergleich zu 42 Prozent am Anfang des Projekts.

Mit ganz unterschiedlichen Belastungen haben es die Lagermitarbeiter der Max Müller Logistik & Spedition aus Opfenbach zu tun. Das Unternehmen betreibt etwa im Rahmen eines Joint Ventures mit Airbus das Logistikzentrum Allgäu Immenstadt mit 50.000 Quadratmetern. Lagerlogistik heißt hier E-Commerce. Handelslogistik, Ersatzteilversorgung, Produktionslogistik in

Just in time und Just in sequence; verschiedene Schichtmodelle, hohe Taktungen, ein Null-Fehler-Prinzip und extreme Spitzen bei Auftragseingängen sind die Rahmenbedingungen.

Laut Geschäftsführer Oliver Groten habe das Mola-Projekt die Ist-Situation verdeutlicht, ein Benchmark für den Vergleich mit anderen Lagern erstellt und Methoden gezeigt, die Mitarbeiter im Lager zu motivieren. Einen „Hammer-Effekt“ habe etwa die Methodik gehabt, Teilarbeitsschritte in ganze Arbeitspakete zusammenzufassen und dies in die Verantwortung des Mitarbeiters zu legen. Damit konnten Fehlerquoten weiter minimiert werden.

Auch durch eine vermehrte Rotation der Aufgaben und mehr Weiterbildungsangebote sei die Motivation gesteigert worden.

„Wichtig ist auch die Sensibilisierung der Führungskräfte, insbesondere der Teamleiter“, sagt Groten. Diesem Personenkreis müsse man „besseres Handwerkszeug“ mitgeben, etwa ein Onboarding-Tool, mit dem neue Mitarbeiter besser und schneller auf ihre Aufgaben vorbereitet werden.

Text: Ilona Jüngst

Spaß an der Arbeit

Welche Methoden die Spedition Max Müller und der Großhändler Konrad Kleiner anwenden

Kettenhemd für die Fracht

Andreas Gießler ist Student und hat eine Alarmplane gegen Planenschlitzer entwickelt

Coaches bei Reinert

Reinert Logistics bildet 50 Fahrer zu Piloten-Coaches weiter. Diese sollen neue Mitarbeiter bei der Einarbeitung unterstützen. 50 Fahrer aus allen Unternehmensparten sollen im Rahmen einer einwöchigen Schulung durch die Schunck Group und dem Reinert-Fahrtrainer Jürgen Knaack auf ihre neue Aufgabe vorbereitet werden. Piloten-Coaches heißen sie deshalb, weil Reinert seine Fahrer Piloten nennt.

Sensor gegen toten Winkel

Abbiegeunfälle zwischen Fahrzeugen und Radfahren könnten mithilfe von Wärmesensoren vermieden werden, die auf die Körperwärme der Radfahrer reagieren. Diese Erfindung präsentiert Martin Bude aus Husum. Der sogenannte Nike Flash wird demnach im Gefahrenbereich an einer Kreuzung installiert und arbeitet ,mit Wärmesensorik. Erkennt das System einen nahenden Radfahrer oder Fußgänger, aktiviert es vier Warnlichter.

Diebstahl von Waren im Wert von 1,3 Milliarden Euro – diese Zahl lässt aufhorchen. So groß ist laut einer jetzt erstmals erstellten Berechnung mehrerer Wirtschaftsverbände das Ausmaß der Ladungsdiebstähle in Deutschland (siehe auch trans aktuell 5, Seite 6). Demnach werden jährlich Ladungen von nahezu 26.000 Lkw gestohlen – ein Großteil auch durch das weiter sehr beliebte Planenschlitzen. Abhilfe schaffen will Andreas Gießler mit seiner Alarmplane. Der Student für Transportwesen und Logistik an der Universität Bremerhaven hatte er vor etwas mehr als einem Jahr bei einer Vortragsveranstaltung zum Riskmanagement in der Logistik von der Größe der Problematik gehört. „Wirklich alle Referenten haben von der immer gleichen Vorgehensweise erzählt“, sagt er gegenüber trans aktuell: Mit einem Cuttermesser schneiden die Diebe blitzschnell die Planen auf und bedienen sich aus dem Fahrzeug – teilweise sogar, während der Fahrer sich in seiner Kabine aufhält. Gießler machte sich Gedanken über ein nachrüstbares und erschwingliches System und ersann eine Lösung, die er inzwischen unter dem Namen Alarmplane vertreibt.

Alarmanlage mit 110 dB

Das Besondere: Auf die Plane sind Leistungsdrähte aus einem Kevlar-ähnlichen Material aufgestickt, die mit einer Alarmbox verbunden sind. Wird einer dieser Drähte zerschnitten, ertönt ein Alarmsignal, „mit 110 Dezibel Lautstärke das maximal erlaubte für eine Alarmanlage“, sagt Gießler. Die Plane funktioniert unabhängig vom Bordnetz des Lkw durch eine eigene Stromversorgung. Laut Gießler ist in der Steuerbox ein Microcontroller eingebaut, zudem wurde eine eigene Software für das System geschrieben, sodass der Stromverbrauch minimal ist: Zwei neun Volt-Batterien sorgen für Saft. Rechnerisch müssten die mehrere Jahre halten, aber Gießler rät seinen Kunden, die Leistung alle zwölf Monate zu überprüfen. Die Box ist im Laderaum an der Plane befestigt, kann von außen nicht gesehen und laut Gießler auch aufgrund von nicht vorhandenen Schnittstellen nicht manipuliert werden. Auch die Drähte können von außen nicht gesehen werden, da



die Alarmplane unter der normalen Plane angebracht wird – quasi wie ein Kettenhemd unter der Ritterrüstung. Die Alarmplane besteht dem Entwickler zufolge bewusst aus mehreren vorkonfektionierten Segmenten, elf pro Aufliegerseite. Einerseits können diese dadurch nachträglich in vorhandene Fahrzeuge eingebaut werden, andererseits erleichtert dies die Montage der Plane. Die Teile sind aus PVC hergestellt und können einfach miteinander verschweißt werden, ohne schädlichen Industriekleber. Laut Gießler kann ein Mitarbeiter die Montage in ungefähr 90 Minuten erledigen. Danach ist sie für rund 36 Monate wartungsfrei verwendbar. Dass der Student, der vor dem Studium eine Ausbildung als Speditionskaufmann abgeschlossen hat, mit seinem System den Bedürfnissen der Lkw-Halter nachkommt, zeigen die Zahlen des Eingangs erwähnten Berichts. Demnach hat ein Lkw, der 300 Touren im Jahr absolviert, eine Wahrscheinlichkeit von 3,7 Prozent, einmal von einem Ladungsdiebstahl betroffen zu sein. Keiner möchte zugeben, dass ihm so etwas passiert ist. Als Vorsorgemaßnahme setzen die Kunden statt-

dessen auf die Alarmplane, die bei einem Preis von unter 2.000 Euro laut Gießler allein durch einen verhinderten Ladungsdiebstahl „sich von alleine refinanziert.“ Zudem ist die Alarmplane De-minimis-förderfähig. Zu guter

Letzt reagieren laut Gießler auch die ersten Transportversicherungen auf die Umrüstung durch Pauschalnachteile. Text: Ilona Jüngst | Foto: Andreas Giessler

90
Minuten

DAUERT DIE MONTAGE
DER 22 SEGMENTE DER
ALARMPLANE



**Stressfrei unterwegs in Europa:
26 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 26 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

UTA. Non Stop.



Sprinter mit hoher Wendigkeit

Atego 1530 K als kraftvoller Kipper für Baustellen sowie den Garten- und Landschaftsbau



Führerscheinkontrolle: Entlastung von Routineaufgaben



Jedes Unternehmen, das als Halter Dienstfahrzeuge zur Verfügung stellt, muss regelmäßig kontrollieren, ob die Fahrer einen gültigen Führerschein besitzen. Ansonsten drohen dem Fahrzeughalter unangenehme Konsequenzen – erst recht nach einem Unfall. Wie oft kontrolliert werden muss, ist nicht vorgeschrieben. In der Rechtsprechung gilt eine halbjährliche Kontrolle durch den Fahrzeughalter als ausreichend.

Diese Routineaufgabe kann der Fuhrparkverantwortliche sich von DEKRA abnehmen lassen. In enger Kooperation mit der LapID Service GmbH bietet die Expertenorganisation eine elektronische Führerscheinkontrolle an.

Grundlage des Verfahrens ist das fälschungs- und manipulationssichere LapID-Siegel. Nach der erstmaligen Registrierung werden die Stammdaten des Fahrers angelegt und das patentierte LapID-Siegel auf dem Führerschein angebracht. Es lässt sich nicht vom Führerschein ablösen, ohne es zu zerstören – Missbrauch ist somit unmöglich.

Das Fuhrparkmanagement bestimmt selbst, in welchen Abständen der Fahrer den Führerscheinnachweis erbringen muss. Steht eine Führerscheinprüfung bevor, erhält der Fahrer eine Erinnerung per E-Mail und/oder SMS. Er erbringt den

Nachweis eigenständig und notwendige Terminvereinbarung im bundesweit flächendeckenden Prüfstellennetz, unter anderem bei DEKRA. Er hält dazu seinen Führerschein mit dem LapID-Siegel kurz an die Prüfstation, die die Daten des Siegels ausliest und die erfolgreiche Kontrolle auf dem Display bestätigt. Anschließend überträgt die Prüfstation die Kontrolldaten auf den zentralen LapID-Rechner.

Bleibt der Führerscheinnachweis aus, wird der Fahrer per E-Mail und/oder SMS noch einmal erinnert. Im nächsten Schritt wird der fehlende Führerscheinnachweis automatisch an das Fuhrparkmanagement kommuniziert. Das Ergebnis jeder Prüfung wird revisionssicher dokumentiert und steht dem Fuhrparkmanagement jederzeit zur Verfügung.

Auch befristete Fahrerlaubnisse oder sonstige Befähigungen wie zum ADR-Gefahrguttransport oder zur Personenbeförderung können mit dem System überwacht werden.

Weitere Informationen:
DEKRA Automobil GmbH
Erol Colakoglu
Handwerkstr. 15
70565 Stuttgart
Tel.: 0711.7861-2402
lapid@dekra.com

Von unscheinbarer Gestalt ist er. Schaut stillvergnügt drein, als könne er kein Wässerchen trüben. Und hat's doch faust dick hinter den Ohren. Zumindest als Solofahrzeug: 299 PS aus 7,7 Liter Hubraum – das macht knapp, um Haaresbreite drunter nur, den Wert von 20 PS pro Tonne. Das ist so, als hätte ein Vierachser 640 PS. Ein fixes Kerlchen also, der Atego 1530 K. Am Berg, da fährt er all die gewaltigen Arocs mit ihren 32 oder 40 Tonnen in Grund und Boden.

Freilich ist seine Mission ja auch eine ganz andere. Garten- oder Landschaftsbau und dergleichen wird das Metier in aller Regel heißen, das er ausübt. Und da kann es nicht schaden, auf der Kurzstrecke als ausgeprägter Sprinter von übrigens erlesener Wendigkeit unterwegs zu sein. Mit gerade mal 13,10 Metern als Wendekreis, da dreht der Kipper-Benjamin ja fast schon auf dem Handteller.

Und der Einstieg ist ein Traum für jeden, der sich schwertut mit dem Klettern. Ganz ebenerdig spaziert es sich zwar doch nicht hinein in die gute Stube namens „S-Fahrerhaus verlängert“. Aber was sind schon zwei so klitzekleine Stufen? Die eine knapp 40 Zentimeter überm Grund, die andere dann knapp 30 Zentimeter drüber. Nur noch 35 Zentimeter höher wartet der Fahrerhausboden schon drauf, dass der Fuß Tritt fasst und der Pilot Platz nimmt.

Verschafft der sich einen ersten Überblick im aktuellen Mittelklasser-Gehäuse, dann kann's passieren, dass er sich auf eine kleine Zeitreise in die Ära des Actros 3 geschickt fühlt. Vom Türmodul über die Lüftungskugel für die Seitenscheibe bis hin zum Grundriss des Armaturenrägers: All diese Dinge hat der Atego einst mit dem Actros brüderlich geteilt und trägt diese Garderobe auch heute noch auf.

Ist er also so eine Art Aschenputtel? Altklug gar? Mitnichten: Braucht er doch ganz bestimmt keine asymmetrische Inneneinrichtung, die das Fahrerhaus in Arbeitsplatz und Wohnwelt unterteilt. Da ist die symmetrische

Anlage der Armaturen, wie sie der Actros in zweiter und dritter Generation pflegte und die den Atego heute noch prägt, klar die angemessenere Lösung.

Sonst eifert der Kleine dem großen Bruder so tüchtig nach, wie er's halt kann. Das zeigt sich draußen an der Front gleich einmal im Lochgitter für den Grill sowie im angeschnittenen Stern. Drinnen geht's weiter mit einer Instrumententafel, die zwar keine echte Tuben beherbergt, aber zumindest so tut als ob. Die Schalter kommen in der Mehrzahl so filigran daher wie im Actros von heute. Das Multifunktionslenkrad schließlich entspricht im Wesentlichen genau seinem Pendant im aktuellen Actros.

Gute Sicht inklusive

Es braucht nur kurze Zeit, um echte Freundschaft mit dem zu schließen, was die Frontscheibe des Atego im Verein mit niedriger Armaturen-Oberkante an Sichtverhältnissen zu bieten hat. Nicht minder gut im Übrigen auch die Straßenlage – Zweiblattfedern vorn und die Vierblattkombination am Heck machen ihre Sache ebenso gut wie die Stahlfederung des verlängerten S-Fahrerhauses. Sie treffen allesamt genau die goldene Mitte, filtern Stöße gekonnt weg und lassen dabei trotzdem keinerlei unnötiges Geschaukel aufkommen.

Der Motor, wie gesagt, wird mit 15 Tonnen Gesamtgewicht spielend fertig und gehört eh zu den modernsten seiner Art. So kommt es allerdings auch, dass den Atego 1530 etwas der Hafer sticht, wenn's um das maximale Zug Gesamtgewicht geht. 17 Tonnen, so reklamiert er, nähme er jederzeit an den Haken. Macht 32 Tonnen Gesamtgewicht.

Damit wird die immerhin 410 Brems-PS starke Motorbremse zwar gut fertig, aber das 7,7-Liter-Motörchen mit seinen 1.200 Newtonmetern im Maximum? Zumal das Achtganggetriebe über eine Spreizung von 11,77 nicht hinauskommt. Das bedeutet dann: Maximale Steigfähigkeit im höchsten Gang sind mauere zwei Prozent. Im ersten Gang dann aber stößt der Triebstrang erst recht an seine Grenzen. Mehr als 25 Prozent Steigung kann der kleine Gernegroß mit 32 Tonnen nicht Paroli bieten.

Was tun mit solchem Unge-stüm, das insgesamt eben doch nicht in der gleichen Liga spielt wie ein gestandener Arocs-Kipper? Drücken wir ein Auge zu, denn die Rede ist ja vom 32 Tonnen schweren Zug, und sagen: „Ausnahmsweise ja“, um milde hinzuzufügen: „Aber nicht, dass dies die Regel wird.“ Doch trotz dieser Einschränkung gilt bei dem Atego-Kipper ganz klar: klein, aber oho.

Text und Foto: Michael Kern

TECHNISCHE DATEN

Motor	Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor (OM 936 LA) mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, maximaler Einspritzdruck 2.400 bar; Euro 6 per SCR, AGR und DPF
Hubraum	7.698 cm ³
Max. Leistung:	299 PS (220 kW) bei 2.200/min
Max. Drehmoment:	1.200 Nm bei 1.200–1.600/min
Kupplung:	Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe:	Mercedes G 140–8–12, 8 Gänge, Spreizung 11,77 (9,30–0,79)
Leergewicht:	6.575 kg
Zul. Gesamtgewicht:	15.000 kg
Zul. Zuggesamtgew.	32.000 kg

Das sind Ihre Alternativen

DAF XF als Stromer, Iveco Stralis als Gasfahrzeug und Renault D 19 mit CNG – ein Vergleich der Konzepte



460
PS

LEISTET DER MOTOR
DES IVECO STRALIS

Welcher alternativer Antrieb bietet sich in der Praxis an? trans aktuell hat die Probe aufs Exempel gemacht und drei unterschiedliche Konzepte von DAF, Iveco und Renault gefahren.

Ecochamps (European Competitiveness on Commercial Hybrid and Automotive Powertrains) heißt eine EU-Initiative unter der Führung des Lkw-Herstellers DAF, die sich um die erfolgreiche Fahrzeughybridisierung sorgt. Das Ergebnis kann sich schon heute sehen beziehungsweise fahren lassen. Das DAF-Fahrzeugkonzept basiert auf einem gängigen XF mit dem elf Liter Hubraum fassenden MX-11-Triebwerk, das ganz konventionell 450 PS mobilisiert. Flankierend zum Dieselantrieb aber kommt ein 90 kW starker Elektromotor ins Spiel, den die Eindhovenener aus einem Hybrid-Pkw der Marke BMW entliehen haben. Die vergleichsweise kompakte Lithium-Ionen-Batterie sitzt an der linken Rahmenflanke zwischen den Rädern und speichert 17,6 kWh Strom.

DAF setzt auf Elektro

Das ist nicht die Welt, aber immerhin ausreichend, um den DAF aus dem Stand heraus sanft und doch kraftvoll zu beschleunigen. So kann man durchaus flott zwischen mindestens drei und höchstens maximal sechs Kilometern rein elektrisch gleiten. Der Selbstzünder bleibt dabei

komplett abgeschaltet, was sich nur in der schwergängigen elektrischen Lenkunterstützung negativ bemerkbar macht, die man aus Stromspargründen unterdimensioniert verbaut.

Das lautlose, rein elektrische Fahren mit einem 40-Tonner ist faszinierend. Wird mehr Leistung abgefragt oder neigt sich der Stromvorrat dem Ende, schaltet sich der Diesel sanft ins Geschehen ein und übernimmt die Vortriebsregie. Die Technik funktioniert heute schon anstandslos und vermittelt so viel Fahrspaß, dass man sofort ordern möchte. Davor will DAF die Hybridtechnik aber durch weitere Adaptionen von bereits eingesetzten Großserienkomponenten aus dem Pkw-Bau kostengünstiger machen. Fernziel ist die Einbindung von Abwärmeenergie zur Stromgewinnung.

Die kurzfristige Agenda des Elektro-XF: zwanzig Prozent Effizienzsteigerung gegenüber einem 2014er-DAF, maximal zehn Prozent Mehrkosten und die Optimierung des Hybrid-Mehrgewichts. Fazit: eine ebenso pragmatische wie praktikable Umsetzung der Hybridtechnik in den Schwer-Lkw.

Was für ein Erfolg: Mit dem erdgasgetriebenen Transporter Daily stellen die Italiener den „Van of the Year“, und beim diesjährigen „Truck of the Year“-Award ist dem Stralis NP ein hervorragender zweiter Platz gelungen. Im Reigen der erdgasgetriebenen Trucks gebührt dem Stralis – ob nun mit CNG oder LNG versorgt – klar die Krone. In der jüngsten Version haben seine Entwicklungsväter

nun noch mehr Leistung aus einem hubraumgrößerem Triebwerk mobilisiert und das gastypisch verzögerte Ansprechverhalten zudem ausgemerzt.

Iveco mag LNG und CNG

Dank der patentierten technischen Kniffe harmonisiert das automatisierte ZF-Traxon-Getriebe jetzt perfekt mit dem Fremdzünder. Die Gangwechsel funktionieren schneller und zugkraftunterbrechungsärmer. Im Gegensatz zum 400 PS starken Motor, der auf dem 8,9 Liter großen Cursor-9-Triebwerk basiert, liefert der neue 24-Ventiler mit 13 Liter seinen Drehmomentbestwert von 2.000 Newtonmeter bereits ab 1.100 bis 1.600 Umdrehungen – und somit fast bis zum PS-Höchstleistungspunkt – konstant ab. Der aus zwei LNG-Tiefkühl tanks zwischen den Achsen gespeiste Motor leistet stattliche 460 PS.

Um es auf den Punkt zu bringen: Wenn ein Gas-Lkw so rundum gelungen läuft wie der Stralis NP, kann man alle Vorurteile gegenüber der sauberen Antriebstechnik getrost vergessen. Der NP fühlt sich genauso elastisch und antrittsstarke an wie sein dieselgetriebener Bruder. Wir sind uns sicher: Viele Fahrer würden unter dem Stralis-Fahrerhaus ein Gasmotor seine Arbeit verrichtet.

Bemerkenswert ist das wegen der niedrigen Verdichtung deutlich leisere Verbrennungs-

geräusch. Damit und mit seiner sauberen CO₂-Weste darf der Erdgas-Italiener künftig auch in stickoxid- und feinstaubbefreite Zonen vorstoßen. Wer am Steuer sitzt, der versteht die Euphorie von Iveco-Chef Pierre Lahutte. Der umtriebige Vorstandsvorsitzende macht aus seiner Liebe zum Gas-Antrieb und dem aktuell verbundenen Markterfolg keinen Hehl. Fazit: Mit dieser Technik schafft der Gas-Lkw den Anschluss an die dominierende Diesel-Klasse.

Renault tankt CNG

Ausgereift wirkt der Renault D. Für den Vortrieb der „D 19 CNG Wide“-Variante sorgt ein neun Liter großer Reihensechszylinder, der sein Gas-Futter in stattliche 320 PS Spitzenleistung verwertet. Ein paar Dutzend PS gehen allerdings im Drehmomentwandler des Allison 3200 Automatikgetriebes verlustig, das in Gegenleistung dazu sanftes Anfahren und mittlerweile völlig ruckfreie Gangwechsel zwischen den sechs Fahrstufen zu bieten hat. Die Bedienung des Automaten am Schaltpanel neben dem Fahrersitz reduziert sich auf Parken, Neutral und die Fahrstellung – einfacher geht's nicht.

Das Anwählen der Gänge oder gar den Wechsel zwischen dem ökonomischen und dem dynamischen Fahrprogramm kann man sich getrost sparen. Die normale Auslegung ist perfekt für den in diesem Segment üblichen Stop-and-go-Verkehr von Tonne zu Tonne. Im stadtnahen Distributionseinsatz dagegen könnte man sich auch ein handgeschaltetes Getriebe als Alternative zum hochpreisigen Allison-Automaten vorstellen.

Für den Fahrer hat die breite Kabine des Renault D Wide einen soliden Arbeitsplatz zu bieten. Abgesehen von dem mehr als gewöhnungsbedürftigen Bediensatelliten am Lenkrad kommt man am Steuer des Verteiler-Lkw sehr gut über die täglichen Tour-Runden. Der kräftig ausgelegte Antrieb verleiht dem Dreiachsler eine Flinkheit, die im Großstadtverkehr gefragt ist. So lässt es sich gut mitschwimmen. Die gelenkte Nachlaufachse leistet ihren Beitrag zur guten Manövrierfähigkeit des Franzosen.

Je nach Kundenwunsch lassen sich an den Rahmenseiten zwischen den Achsen verschie-

den große CNG-Reservoirs mit Fassungsvermögen bis zu 800 Litern anbauen. Sie verleihen dem Renault D CNG eine Reichweite, die problemlos über normale Tagesstrips hinausreicht. Ungeachtet der auf Wunsch großen Tanks sind lange Strecken trotzdem nicht das Metier des Franzosen.

Dazu halten sich die Renault-Trucks-Manager bei der Nachfrage nach einem LNG-Fahrzeug vornehm bedeckt. Hier soll Konzernmutter Volvo wohl den ersten Schritt in den Markt tun. Fazit: Der D CNG ist ein für den kommunalen Sammeldienst maßgeschneiderter Erdgas-Truck – und vorzugsweise auch nur dafür.

Text und Foto: Oliver Willms

MICHELIN solutions, strategischer Partner der EURO-Leasing GmbH

Die Kooperation beinhaltet das komplette Reifenmanagement für den Vermiet-Fuhrpark des Unternehmens. Profitieren Sie als Kunde von einem hohen Maß an Flexibilität, sowie von zahlreichen weiteren Vorteilen.

Vorteile:

- Flächendeckendes Werkstattnetz
- Über 300 Stationen alleine in Deutschland
- Alle Reifen vorrätig (bei drei Tage Voravis)
- Optionaler Vor-Ort-Service
- Internationaler 24/7 – Pannenservice
- Kostenlose Reifenprüfung einmal pro Quartal
- Effiziente Reifen aus dem Hause MICHELIN
- Alle neu verbauten Reifen haben mind. M+S Kennung

EURO-Leasing Reifenteam: 01805 009637

tire-service-de@manrental.eu

Pannenummer: 01806 018222**

Aus dem Ausland: +49 7333 808480

Besuchen Sie auch die Werkstatt-/Stützpunktsuche auf unserer Website: www.manrental.de/stuetzpunkte

MAN | Financial Services

Finanzierung, Leasing, Versicherung, Rental*

*Die Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services AG sowie deren Schwestergesellschaft, die Volkswagen Bank GmbH, erbringen unter dem gemeinsamen Kennzeichen „MAN Financial Services“ verschiedene Leistungen. Es handelt sich hierbei um Bankleistungen (durch Volkswagen Bank GmbH), Leasingleistungen (durch MAN Financial Services GmbH), Versicherungsleistungen (durch Volkswagen Versicherung AG) sowie Rentalleistungen (durch EURO-Leasing GmbH). Zusätzlich werden Versicherungsprodukte anderer Anbieter vermittelt. | ** 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

TECHNISCHE DATEN			
Fahrzeug:	DAF XF Ecochamps	Iveco Stralis NP 460	Renault D 19 CNG Wide
	Paccar MX-11 450 E6 Dieselmotor, ZF-Elektromotor	Cursor NP 13 Reihensechszylinder, Chassis wahlweise mit CNG- und/oder mit LNG-Tanks	NTG9 Reihensechszylinder, Chassis wahlweise mit bis zu 800 Liter fassenden CNG-Tanks
Zylinder/Hubraum:	6/10,8 Liter	6/12,9 Liter	6/8,9 Liter
Leistung:	Diesel: 330 kW (450 PS) E-Motor: 90 kW (122 PS)	338 kW (460 PS) bei 1.900/min	235 kW (320 PS) bei 2.100/min
Drehmoment:	Diesel: 2.300 Nm bei 900/min; E-Motor: 1.000 Nm ab 0/min	2.000 Nm bei 1.100–1.600/min	1.356 Nm bei 1.300–1.400/min
Batterie:	Li-Ion, 660 V/17,6 kWh	–	–
Reichweite:	–	bis zu 1.600 km (LNG)	–
Fahrzeugvarianten:	–	–	4x2 (19 t)/6x2 (26 t)
Getriebe:	ZF Traxon, 12-Gang automatisiert	ZF Traxon, 12-Gang automatisiert	Allison 3200, 6-Gang-Automatik

Von Powerpoint zur Realität

MAN übergibt zwei Platooning-Fahrzeuge an DB Schenker – Test auf A9 startet im Mai

10

Millisekunden

BETRÄGT DIE VER-
ZÖGERUNG BEI DER
KOMMUNIKATION
VOM FÜHRUNGS- ZUM
FOLGEFAHRZEUG



Der symbolische Schlüssel wanderte beim offiziellen Übergabetermin in München von den Händen von Dr. Frederik Zohm, Vorstand Forschung und Entwicklung von MAN Truck & Bus, zu Ewald

Kaiser, COO bei DB Schenker. Die beiden Unternehmen werden das automatisierte Kolonne-Fahren gemeinsam auf dem Digitalen Testfeld Autobahn entlang des bayerischen Teils der A9 erproben. „Wir schaffen aus einer

Powerpoint-Präsentation Realität“, verkündete Zohm. Zum Einsatz kommen dabei zwei Wechselbrückenzüge auf Basis des MAN TGX 26.500, die über auf das Kolonne-Fahren angepasste Sicherheitsfeatures verfügen.

Etwa einen speziellen Notbremsassistenten, der aufgrund des engen Fahrzeugabstands eine verkürzte Warnkaskade auslöst. Neben der Kamera des Spurverlassenswarners (LGS) und dem Radar des Abstandsregeltempomaten (ACC) verfügen die Fahrzeuge auch über einen Laserscanner mit Lidar-Technologie, der seinen Platz ebenso wie das ACC-Radar am Kühlergrill hat und Längs- und Querabstand zum Führungsfahrzeug erfasst. Aufgrund dieser Daten steuert der Bordcomputer das folgende Fahrzeug.

Die Kommunikation zwischen Führungs- und Folgefahrzeug erfolgt per WLAN, wozu WLAN-Antennen in den Flügeln zu beiden Seiten des Kabinendachs verbaut sind. Sie übertragen den Zustand des Platoons, Tempo, Beschleunigung und Bremsverzögerung sowie GPS-Position, und nutzen dazu das schnelle G5-Netz, das für das Digitale Testfeld Autobahn an der A9 errichtet wurde. Die Verzögerung bei der Signalübertragung von Fahrzeug zu Fahrzeug beträgt laut MAN gerade einmal zehn Millisekunden.

Im gleichen Gehäuse sitzt auch noch eine Kamera, die die Bewegungen des folgenden Fahrzeugs erfasst. Ihr Sichtfeld ist laut dem technischen Projektleiter bei MAN, Peter Strauß, so ausgelegt, dass sie das Fahrzeug auch in autobahntypischen Kurvenradien verfolgen kann. Laut MAN sind die Systeme mehrfach redundant ausgelegt. Fällt eine Überwachungs- und Steuerungsebene aus oder sendet sie nicht eindeutige Informationen, so stehen weitere Systeme Gewehr bei Fuß, um die Kontrolle über die Kolonne zu übernehmen und sicher zu führen.

MAN hat auch das Cockpit der beiden TGX für die spezielle Aufgabe angepasst. Ins Auge sticht der Armaturenräger, der nun über digitale Instrumente verfügt. Da sind zum einen die digitalen Uhren, die aber bekannte Informationen wie Geschwindigkeit, Motordrehzahl und die Füllstände der Betriebsmittel darstellen. Aufschluss über den Zustand der automatisierten Kolonne – auch elektronische Deichsel genannt – gibt wiederum das Zentraldisplay. Hier erscheint beispielsweise ein Hinweis, wenn ein Platoon-Partner sich direkt voraus befindet. Dann kann der Fahrer den Befehl erteilen, ein Platoon zu bilden.

Ebenso erscheint in diesem Bereich der digitalen Anzeige die Information, wann die elektronische Deichsel gelöst werden soll oder muss, etwa wegen einer Baustelle vor dem Führungsfahrzeug oder wenn ein anderer Verkehrsteilnehmer zwischen die beiden Lkw einschert.

Wobei Letzteres nicht zwangsläufig zur Auflösung des Platoons führt, aber zu einer deutlichen

Vergrößerung des Sicherheitsabstands. Denn die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen überbrückt laut MAN etwa 1.000 Meter. Allein die Erfassung des Führungsfahrzeugs durch die Sensorik des folgenden Lkw ist unterbrochen, sodass sich nach dem Ausfahren des Pkw das Platoon sofort wieder zusammenziehen kann.

Um die Platoon-Befehle zu erteilen, verbaut MAN ein spezielles Lenkrad, das über einen erweiterten Tastaturblock für linke und rechte Hand verfügt. Spezielle Befehle, wie das Aufnehmen des Platoons, muss der Fahrer mit einem gleichzeitigen Tastendruck quittieren. Außerdem erkennt das Lenkrad, ob die Hände des Fahrers aufliegen. Ist das für einen längeren Zeitraum von mehr als zehn Sekunden nicht der Fall, ruft der Bordcomputer den Fahrer zur Ordnung. Ein LED-Streifen, der in den Pralltopf integriert ist, gibt Aufschluss darüber, ob das Fahrzeug autonom fährt. Dann leuchtet das Band blau – die Farbe scheint sich für autonome Fahrfunktionen in der Branche etabliert zu haben. Vor der Übergabe der Fahrfunktionen an Kollege Computer leuchtet es dagegen rot.

Automatisierung im Level 2

In den Testfahrzeugen ist auch ein Monitor zur Mitte des Armaturenrägers aufgepflanzt. Der gibt nicht nur technische Daten wieder, sondern wird im Realbetrieb in Echtzeit ein Bild der Verkehrssituation vor dem Führungsfahrzeug an den Fahrer des folgenden Fahrzeugs senden. MAN-Entwicklungschef Zohm nennt das eine vertrauensbildende Maßnahme. Hinzu kommt ein Not-Aus-Schalter. Per Tastendruck versetzt der Fahrer bei einer Systemstörung damit das Fahrzeug in Normal- beziehungsweise Serien-Zustand. Das ist im Regelbetrieb auch durch einen neuen, ebenfalls blau gefärbten, Schalter im Bedienfeld der Mittelkonsole möglich.

Der Automatisierungsgrad der TGX-Fahrzeuge entspricht Level 2. Das Fahrzeug kann also zwar selbstständig die Längs- (Beschleunigen und Bremsen) und Querverführung (Lenken) übernehmen, aber es muss immer auch der Fahrer sofort die Kontrolle über das Fahrzeug übernehmen und die Elektronik überstimmen können. So bringt die per E-Motor gesteuerte Überlagerungslenkung ein Lenkmoment von fünf Newtonmeter auf. Das ist laut Projektleiter Strauß genau so viel Kraft, dass der Fahrer einhändig das elektrisch erzeugte Lenkmoment übersteuern kann.

Text: Thomas Rosenberger |
Foto: MAN Truck & Bus



Ich bin Truckee!

Und was sind Deine
Superkräfte?

**Wahre Helden setzen auf
LKW-Zubehör von HS-Schoch!**

Bullfänger, Scheinwerferbügel, Front- und Sidebars, Auftritte, Radzierblenden uvm. aus von Hand auf Hochglanz poliertem Edelstahl.

Für DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania und Volvo.

**HS-Schoch wählen
bei ETM-Leserwahl
Best Brand 2018**



HS Schoch®

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

Tel. 07363 9609-0
www.hs-schoch.de

Fakten sammeln

DB Schenker erwartet durch Platooning Spritreduktion – Wissenschaftler begleiten Fahrer



Ein Lkw fährt voraus, der zweite folgt automatisch: Eine Zukunftsvision, die schon bald Realität wird. Man Truck & Bus und DB Schenker testen von Mai bis Januar 2019 die Machbarkeit von Platooning. Mit der Übergabe der Fahrzeuge ist der erste Schritt getan, jetzt werden die insgesamt zehn Fahrer von DB Schenker, die beide Testfahrzeuge künftig lenken sollen, von den Profi-Fahrern von MAN für das Fahren in der Kolonne qualifiziert. DB Schenker will damit unter Beweis stellen, dass Platooning nicht nur machbar ist, sondern dass das automatische Fahren auch sicher ist, sagte Ewald Kaiser, DB Schenker COO, in München (siehe Interview). Eddi heißt das Projekt (Elektronische Deichsel, Digitale Innovation). MAN stellt die Technik, DB Schenker testet die Anwendung auf der Straße, zu Beginn des Tests einmal täglich, später dann sogar zwei bis dreimal täglich. In Summe sind das über den gesamten Testzeitraum 30.000 Kilometer, sagte DB-Schenker-Projektmanagerin Dr. Ane-Kristin Reif-Mosel, die für den Gewinn

von Fakten genutzt werden sollen. Im Streckenbetrieb wolle DB Schenker etwa testen, wie oft das Platoon aufgrund der Verkehrsverhältnisse aufgelöst werden muss. Außerdem soll der Test dazu beitragen, herauszufinden, wie etwa die Rampen künftig gestaltet werden müssen, ob die Abfahrtszeiten geändert werden und ob die Warenströme anders zusammengestellt werden müssen.

Start: 19 Uhr in München

Für den Testbetrieb im Mai müssen auf jeden Fall die Vor- und Nachläufe angepasst werden – die Lkw starten gemeinsam jeweils um 19 Uhr in München. Bis dahin müssen alle vier Wechselbrücken vorbereitet sein, sagte Dr. Chung Anh Tran vom DB Schenker-Team. Klappt der Test, hat das Projekt Zukunft: Denkbar wäre etwa, dass durch das Platooning auf Autobahnen der tatsächliche Fahranteil des Fahrers reduziert werde; Fahrer können dann vor allem in Städten und auf Landstraßen mit ihrem Können punkten. Zielzustand ist

laut Anh Tran das voll automatische Fahren – was derzeit aber noch nicht möglich sei, weil der Fahrer noch weitere Aufgaben neben dem Fahren inne hat, etwa die Ladungssicherung. Zu untersuchen ist zuvor aber auch, wie die Schnittstelle Mensch-Maschine funktioniert. Dafür ist als dritter Projektpartner die Hochschule Fresenius mit an Bord, die in einer Begleitstudie etwa die sozialwissenschaftliche Perspektive analysiert: Wie ändern sich das Image und die Identität des Fahrers? Wie kann man eine gesellschaftliche Akzeptanz für die Technologie schaffen? Auch die Auswirkungen auf das Berufsbild und die Ausbildung werden untersucht, etwa die Frage, wie die Arbeitsbedingungen in Zukunft angepasst werden müssen. Noch viel wichtiger aber ist, welche Auswirkungen das Projekt auf die Fahrer hat. Denn das automatisierte Fahren und damit auch das Platooning bedeuten neue neurophysiologische Anforderungen für diese, sagte Prof. Christian Haas, Direktor des Instituts für komplexe Gesundheitsforschung an der Hochschule.

„Vor allem auf den Fahrer des zweiten Fahrzeugs kommen neuen Aufgaben zu: Er muss die Abstandstoleranz einhalten, das System überwachen und darf ansonsten nichts machen“, sagte Dr. Sabine Hammer von der Hochschule Fresenius. Das erfordere Vertrauen in den Fahrer des Führungsfahrzeugs, der im Wesentlichen nicht nur die Kontrolle für zwei Fahrzeuge innehatte, sondern auch den Umgebungsverkehr für zwei überwatchen müsse, also mehr Verantwortung übernehme. Auch durch Eyetracking und EEG (Elektroenzephalogramm) wollen die Wissenschaftler untersuchen, was im Gehirn des Fahrers vorgeht, wenn er sein Fahrzeug automatisch Kolonne fahren lässt und nurmehr dem Fahrzeug vor ihm folgt.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: MAN Truck & Bus, DB Schenker



MEHR IM NETZ



PLATOONING UND MEHR:
EWALD KAISER
IM INTERVIEW:
etm.de/kaiser

#BestBrand2018

**Beste Chancen
erfolgreich zu sein**

TimoCom zur besten Marke wählen

Mitmachen!

Wählen Sie bis zum 23. April 2018 die besten Nutzfahrzeuge! Erster Preis: der brandneue Pick-up Renault Alaskan – ein Fahrzeug für Beruf und Freizeit!



DER HAUPTGEWINN

Der Gewinner des ersten Preises darf sich über einen neuen Renault Alaskan Intens dCi 190 Automatik im Wert von mehr als 40.000 Euro freuen. Der robuste Pick-up ist mit einer Nutzlast von rund einer Tonne, der groß dimensionierten Ladefläche und den ausgeprägten Offroad-Fähigkeiten inklusive zuschaltbaren Allradantriebs (50:50) sowie Untersetzungsgetriebe (1:2,7) sowohl ein zuverlässiger Begleiter für Handwerker und Gewerbetreibende wie auch für Outdoor-orientierte Privatkunden. In Deutschland geht der Alaskan (Bild beispielhaft) mit komfortabler Doppelkabine an den Start. Das Ausstattungsniveau Intens genügt selbst hohen Ansprüchen. Dazu zählen Voll-LED-Scheinwerfer, Lederpolster, Around-View-Monitor mit 360-Grad-Kamera und Sitzheizung vorne sowie 18-Zoll-Leichtmetallräder, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Einparkhilfe hinten und On-Board-Infotainment-System mit integrierter Navigation. Für Durchzug auf und abseits befestigter Wege sorgt der kräftige, mit Twin-Turbo-Technik aufgeladene Euro-6b-Vierzylinder mit 190 PS und einem maximalen Drehmoment von 450 Nm bei 1.500/min. Für hohen Fahrkomfort steht die Siebenstufen-Automatik. Mit 5,4 Meter Länge, 1,81 Meter Höhe und 1,85 Meter Breite entspricht der Alaskan dem Maßkonzept der Midsize-Pick-up-Klasse. Auch das emotionale Design folgt mit der Betonung von Kraft und Robustheit den Regeln des Pick-up-Segments. Die Redaktion wünscht allen Teilnehmern viel Glück!

TRUCK-TRIAL-WOCHENENDE



eine Mitfahrt mit den achtfachen Truck-Trial-Europameistern Marcel Schoch und Johnny Stumpp in ihrem legendären MAN-Vierachser. Der Gesamtwert des Truck-Trial-Wochenendes beträgt 5.000 Euro.



Jetzt winkt Ihre Chance auf ein unvergessliches Abenteuer im Gelände! Der Truckstyling-Experte HS-Schoch lädt Sie zusammen mit einer Begleitperson zu einem Truck-Trial-Wochenende noch in diesem Jahr ein. Die Übernachtung in einem Hotel vor Ort ist dabei inklusive. Lediglich die Anreise muss von dem glücklichen Gewinner selbst übernommen werden. Das Highlight dieses actiongeladenen Wochenendes ist

EXKLUSIVE REISE NACH SCHWEDEN ZU VOLVO



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



DIE BESTEN NUTZFAHRZEUGE 2018

Zweiter Wahlaufwurf:

Gemeinsam mit den Lesern unserer Schwesterzeitschriften lastauto omnibus und FERNFAHRER wählen die Leser von trans aktuell »Die besten Nutzfahrzeuge 2018«. Von A bis N sind alle Teilnehmerfahrzeuge, insgesamt 195 Baureihen, noch einmal aufgeführt. Der ausführliche Wahlkatalog erschien in trans aktuell 5/2018.

A Pick-ups	
A 001	Fiat Fullback
A 002	Ford Ranger
A 003	Isuzu D-Max
A 004	Mercedes X-Klasse
A 005	Mitsubishi L200
A 006	Nissan Navara
A 007	Renault Alaskan
A 008	Toyota Hilux
A 009	VW Amarok

E Transporter und Lkw ab 3,5 t	
E 050	Citroën Jumper
E 051	Fiat Ducato
E 052	Ford Transit
E 053	Fuso Canter
E 054	Isuzu N 55
E 055	Iveco Daily
E 056	MAN TGE
E 057	Mercedes Sprinter
E 058	Nissan NT 400 Cabstar
E 059	Opel Movano
E 060	Peugeot Boxer
E 061	Renault Master
E 062	Renault Trucks Maxity
E 063	VW Crafter

K Midibusse	
K 107	Barbi Galileo HD
K 108	BYD 8,7M MIDI
K 109	Caleche Panoramic Cabrio
K 110	Hess SwissAlpin
K 111	Heuliez GX 137/L
K 112	Indcar Mobi/City/LE
K 113	Indcar Next L7-L10
K 114	Integralia ONE
K 115	Integralia InTourism
K 116	Isuzu Novo Ultra
K 117	Iveco Daily Tours/Line/Start
K 118	Kutsenits E-Solar
K 119	Kutsenits Tourist 716
K 120	MAN Lion's City M
K 121	Mercedes Sprinter Minibusse
K 122	Probus M/L
K 123	Probus R/L R/LE
K 124	Setra S 511 HD
K 125	Sileo Elektrobuss S10
K 126	Sitcar Voyager
K 127	Solaris Urbino 10,5
K 128	SOR BN 8.5
K 129	Temsa MD 7
K 130	Temsa MD 9
K 131	Van Hool A308/309 Hybrid
K 132	VDL Mid-City
K 133	VDL Mid-Euro

B Lieferwagen	
B 010	Citroën Berlingo
B 011	Dacia Dokker
B 012	Fiat Doblo Cargo
B 013	Fiat Fiorino
B 014	Ford Transit Connect
B 015	Ford Transit Courier
B 016	Mercedes Citan
B 017	Nissan NV 200
B 018	Opel Combo
B 019	Peugeot Partner
B 020	Piaggio APE
B 021	Piaggio Porter/Quargo
B 022	Renault Kangoo Rapid
B 023	VW Caddy

F Leichte Verteiler-Lkw bis 18 Tonnen	
F 064	DAF LF
F 065	Fuso Canter
F 066	Isuzu N 75
F 067	Iveco Eurocargo
F 068	MAN TGL
F 069	MAN TGM
F 070	Mercedes Atego
F 071	Renault Trucks D Cab 2,1 m
F 072	Volvo FL

L Stadtlinienbusse	
L 134	Alstom Aptis
L 135	BYD Elektrobuss K9/K11
L 136	Ebusco 2.2
L 137	Hess SwissTrolley Gelenkbus
L 138	Hess Swiss lighTram TOSA
L 139	Heuliez GX 337/437 Linium
L 140	Irizar ie bus 12/18
L 141	Irizar ie tram
L 142	Iveco Urbanway/CNG/Hybrid
L 143	Linker LinkLight 12plus
L 144	MAN Lion's City/CNG
L 145	MAN Lion's City Hybrid
L 146	Mercedes Citaro K-G/NGT/hybrid
L 147	Scania Citywide LF
L 148	Sileo Elektrobuss S12/S18/S25
L 149	Solaris Urbino 12-18/Electric
L 150	SOR NS12 Elektro
L 151	SOR NS12
L 152	Van Hool A 330/AGG 300
L 153	Van Hool Exquicity
L 154	VDL Citea LLE-99/electric
L 155	VDL Citea SLF/A/electric
L 156	Volvo 7900 H/LAH Hybrid/EH/E

C Transporter bis 2,8 t	
C 024	Citroën Jumpy
C 025	Fiat Talento
C 026	Ford Transit Custom
C 027	Mercedes Vito
C 028	Nissan NV 300
C 029	Opel Vivaro
C 030	Peugeot Expert
C 031	Renault Trafic
C 032	Toyota Proace
C 033	VW Transporter

G Schwere Verteiler-Lkw ab 18 Tonnen	
G 073	DAF CF
G 074	DAF LF
G 075	Iveco Stralis AD
G 076	MAN TGM
G 077	MAN TGS
G 078	Mercedes Antos
G 079	Renault Trucks D WIDE
G 080	Scania P/G/L
G 081	Volvo FE
G 082	Volvo FM

H Fernverkehrs-Lkw	
H 083	DAF CF
H 084	DAF XF
H 085	Iveco Stralis NP/XP
H 086	MAN TGS
H 087	MAN TGX
H 088	Mercedes Actros
H 089	Renault Trucks T
H 090	Scania G/R/S
H 091	Volvo FH
H 092	Volvo FM

M Überlandbusse	
M 157	Ayats Eclipse
M 158	Irizar i3 LE/Hybrid
M 159	Irizar i4/Hybrid
M 160	Iveco Crossway/Line/LE
M 161	MAN Lion's Intercity
M 162	Mercedes-Benz Citaro LE/Ü/hybrid
M 163	Mercedes Intouro
M 164	Scania CityWide LE/Hybrid
M 165	Scania Interlink LD/MD/Hybrid
M 166	Setra Multi-Class 400 UU/H/LE business
M 167	Solaris InterUrbino 12
M 168	Solaris Urbino LE
M 169	SOR C12
M 170	Van Hool EX 15/16M
M 171	Van Hool TX16 Astron
M 172	VDL Citea SLE/XLE
M 173	VDL FMD2
M 174	Volvo 8900
M 174	Van Hool TX16 Astron
M 175	VDL Citea SLE/XLE
M 176	VDL FMD2
M 177	Volvo 8900

D Transporter und Lkw bis 3,5 t	
D 034	Citroën Jumper
D 035	Fiat Ducato
D 036	Ford Transit
D 037	Fuso Canter
D 038	Hyundai H1 Cargo
D 039	Hyundai H350
D 040	Isuzu N 35
D 041	Iveco Daily
D 042	MAN TGE
D 043	Mercedes Sprinter
D 044	Nissan NT 400 Cabstar
D 045	Nissan NV 400
D 046	Opel Movano
D 047	Peugeot Boxer
D 048	Renault Master
D 049	VW Crafter

I Kipper bis 32 t	
I 093	DAF CF Construction
I 094	DAF LF Construction
I 095	Iveco Eurocargo
I 096	Iveco Stralis X-Way
I 097	MAN TGM
I 098	MAN TGS
I 099	Mercedes Arocs
I 100	Mercedes Atego
I 101	Renault Trucks C Cab 2,5 m
I 102	Renault Trucks K
I 103	Scania P/G/R/S
I 104	Tatra Phoenix
I 105	Volvo FH
I 106	Volvo FMX

N Reisehochdecker	
N 175	Barbi Galileo HDH 13,80
N 176	BYD Elektro-Reisebus
N 177	Irizar i6/S
N 178	Irizar i8
N 179	Iveco Evadys
N 180	MAN Lion's Coach/C/L
N 181	Mercedes-Benz Tourismo/M2/M/L
N 182	Neoplan Skyliner
N 183	Neoplan Tourliner
N 184	Scania InterLink HD
N 185	Scania Touring
N 186	Setra Comfort-Class 500
N 187	Setra Top-Class HDH/DT
N 188	Temsa HD 12/13
N 189	Temsa Maraton 12/13
N 190	Van Hool EX 16/17H
N 191	Van Hool TDx25/27 Astromega
N 192	VDL Futura FDD2
N 193	VDL Futura FHD2
N 194	Volvo 9700
N 195	Volvo 9900

REISE NACH LYON ZU RENAULT



Gewinnen Sie eine Werksbesichtigung bei Renault Trucks im französischen Lyon. Der Gewinn umfasst nicht nur die Flüge für zwei Personen nach Lyon, sondern auch die Hotelübernachtung für beide Teilnehmer inklusive französischen Frühstücks mit frischen Croissants und Café au Lait in einem Hotel der gehobenen Kategorie. Ein besonderes Abendessen in der romantischen Altstadt von Lyon gibt es obendrauf. Natürlich bleibt auch ein wenig Zeit für die Besichtigung der französischen Stadt mit ihrer 2.000 Jahre alten Geschichte. Der Wert der Wochenendreise beträgt rund 2.500 Euro. Diese Erlebnisreise gilt für eine Person mit Begleitung.



VIP-REISE ZU MAN



Fußballfans aufgepasst: MAN spendiert einen Kurztrip nach München für zwei Personen mit Übernachtung. Bei dieser VIP-Reise wird eine Werksbesichtigung bei MAN und auch ein Bundesligaspiel der Gewinner kann frei wählen.



Einsendeschluss:
23. April 2018

Es gilt das Datum des Poststempels. Der Rechtsweg ist ebenso ausgeschlossen wie eine Barauszahlung der Preise. Nicht zur Teilnahme berechtigt sind Mitarbeiter von ETM Verlag und Motor Presse Stuttgart.

So wird
Jedes Fahrmen zu vnauso in der Ge der Wahl

Einsende
Stuttgart

FAHRERSCHULUNG

Von Pema gibt es fünfmal die vollen fünf Modulschulungen der Berufskraftfahrerweiterbildung an der PEMA-Akademie. Inhalte der Schulungen sind wirtschaftliche Fahrweise, Vorschriften für den Güterkraftverkehr sowie Fahrsicherheit, Gefahrenlehre und Sicherheitstechnik. Modul vier befasst sich mit dem korrekten Auftritt des Berufskraftfahrers. Im fünften Modul lernen Fahrer alles über Ladungssicherung. Der Gesamtwert der Schulungen beträgt 1.800 Euro.



PEMA
AKADEMIE

BUNDESLIGA PUR

Kögel Trailer verlost unter den Teilnehmern der Leserwahl ein exklusives Bundesliga-Erlebnispaket für zwei Personen. Inbegriffen im Preis sind zwei VIP-Tickets für die Kögel-Loge während eines Fußballspiels des FC Augsburg in der WWK-Arena. Freuen Sie sich auf Topplätze direkt an der Loge mit bestem Blick aufs Spielgeschehen. Natürlich darf beim perfekten Bundesliga-Abend ein leckeres Catering nicht fehlen. Deshalb sorgt Kögel auch fürs leibliche Wohl seiner Gäste vor, während und nach dem Spiel. Für welche Partie das Erlebnispaket gilt, entscheiden die Gewinner und Kögel Trailer in gemeinsamer Absprache.

KÖGEL

SCANIA MODELLE

Mit drei exklusiven Sonder-Modellen ist Scania in diesem Jahr bei der Leserwahl dabei. Für die glücklichen Gewinner gibt es je eine Scania S 730 V8 4x2 Sattelzugmaschine im Schaukasten. Die Zinkdruckgussmodelle stammen vom Modellbauspezialisten



Tekno und überzeugen durch Detailtreue und Qualität. Bei diesen Produkten handelt es sich um Sammlermodelle im Maßstab 1:50. Der Wert pro Modell beträgt rund 62 Euro. Weitere Informationen zu diesen Schmuckstücken finden Sie im Scania Shop.

SCANIA

STERN-MODELLE

Von NZG-Modelle gibt's zwei Koffer- und ein Gliederzugmodell – jeweils mit maßstabsgetreuer Mercedes-Benz-Zugmaschine. Die Modelle sind in den Firmfarben von Logwin und Hermes gehalten. Material: Zinkdruckguss im Maßstab 1:50. Preis für den Antos 4x2: 120 Euro; Actros 6x2: 100 Euro; Hängerzug mit Stahlcontainer: 140 Euro.



TECHNIK FÜR LKW

Dometic, der Spezialist für mobile Technik, verlost je eine Dachklimaanlage und eine Mikrowelle für den Lkw. Mit der Standklimaanlage Dometic CoolAir RTX 2000, dem Spitzenmodell, samt fahrzeugspezifischem Einbausatz im Gesamtwert von 2.500 Euro will Dometic den glücklichen Gewinner verwöhnen. Ein weiterer Gewinner darf sich über eine mobile Mikrowelle, das hochwertige Modell MWO 24, im Wert von 620 Euro freuen.



DOMETIC
Mobile living made easy.



Übernachtung im Vier-Sterne-Hotel. Es steht nicht nur eine geführte Werks- und MAN auf dem Programm, sondern ein Heimspiel des FC Bayern München. Die Partie und damit die Gastmann-

MAN

gewählt:

Das Fahrzeug vertritt seine ganze Modellreihe. In jeder der Kategorien sind vier Stimmen vergeben: je eine Erst- und eine Zweitstimme in der Gesamtwertung und jeweils eine Stimme in der Importwertung. Die Stimmen zur Importwertung entfallen, wenn bereits ein Importfahrzeug ausgewählt wurde. Zur Teilnahme bitte auf der Karte die Kennziffern der persönlichen Favoriten eintragen!

Der Abschluss ist der 23. April 2018. Mitarbeiter des ETM Verlags und der Motor Presse sowie deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt.

Gewinnen Sie den Traum-Lkw!

SONDERVERLOSUNG

Zum ersten Mal geben wir Ihnen im Rahmen der Leserwahl die Chance auf einen Gewinn, den es so in trans aktuell noch nicht gegeben hat:

Auf jeder Teilnahmekarte ist ein Glücks-Code vorhanden, mit dem Sie automatisch an der Verlosung eines Lkw Ihrer Wahl* im Wert von bis zu 150.000 Euro teilnehmen. Sie müssen dafür einfach nur eine der Karten aus dem Heft einschieben oder den kompletten Glücks-Code (wenn Sie online teilnehmen) in das entsprechende Feld eintragen.

Anders als beim Hauptgewinn und den weiteren Gewinnen wird der Sonderpreis nur ausgeschüttet, wenn der Glücks-Code eingesendet wurde, der nach Ablauf des Teilnahmezeitraums gezogen wird. Wir drücken Ihnen die Daumen!

Telefon: _____
Sind Sie im Transportbereich tätig? ☐ ja ☐ nein
*Den Gutscheinen mit Ihrem Aktionscode senden wir Ihnen
Glücks-Code: X XXXXXXXXX
- Welche Stellung nehmen Sie in Ihrem Betrieb?
☐ Inhaber, Mitinhaber, Geschäftsführer ☐ B
☐ leitender Angestellter/Beamter ☐ sonst
- Wie viele Fahrzeuge umfasst Ihr Fuhrpark?



*Der Lkw muss im Konfigurator eines der folgenden Hersteller in Deutschland erhältlich sein: DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania, Volvo Trucks. Sonderzubehör und Anbauteile, die nicht von den Herstellern angeboten werden, können nicht konfiguriert werden. Der Wert versteht sich zzgl. 19 % MwSt.

CB-FUNKGERÄT

Zwei Albrecht-Funkgeräte im Wert von je 150 Euro winken den glücklichen Gewinnern. Das Albrecht AE 6491 CT überzeugt mit einem großen Display, Frontlautsprecher und DIN-Einbaurahmen. Das Modell ist mit CTCSS-Funktion für ungestörte Funkkontakte ausgestattet. Auch die Größe der Geräte ist in der Tiefe um drei Zentimeter verkürzt, was die Installation im Lkw vereinfacht. Ein weiteres Highlight ist der Drei-Watt-Frontlautsprecher, der auch bei großer Lautstärke klar und verzerrungsfrei klingt. Größe: 188 x 57 x 131 Millimeter. Gewicht: etwa 900 Gramm.



ALBRECHT
40 Jahre

FAHRERPAKET

Schmitz Cargobull hat insgesamt vier Driver Packages geschnürt. Jedes dieser praktischen Pakete besteht aus nützlichem Zubehör, das der Berufskraftfahrer für die Arbeit und den Alltag unterwegs gebrauchen kann: ein Rucksack in der Trendfarbe Marineblau, ein Multifunktionsstich für alle Fälle sowie ein praktisches Besteckset im passenden Etui, damit auch nichts im Lkw herumfliegt. Für die kälteren Tage und Nächte im Jahr gibt es eine warme Fahrmütze mit Schmitz-Cargobull-Logo.



SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

ALLTAGSHELPER

Knorr-Bremse stellt zwei praktische und moderne Alltagshelfer für unsere Leser zur Verfügung: Für guten Sound unterwegs gibt es je fünf vielseitige Bluetooth-Lautsprecher mit SD-Kartenslot und Radio, einem Mikrofon für die Freisprechfunktion und AUX-Schnittstellenkabel. Weitere fünf Gewinner können sich über jeweils ein Schlüsselset mit Ausleseschutz freuen. Die integrierte RFID-Schutzfolie verhindert, dass Ihr Autoschlüssel ausgelesen wird. Insgesamt dürfen sich also zehn Gewinner auf die originellen Preise aus dem Knorr-Bremse-Online-Shop freuen.



KNORR-BREMSE

TASCHEN-WERKZEUG



Der niederländische Lkw-Hersteller DAF stellt acht praktische Multifunktions-Werkzeuge aus schwarz oxidiertem Metall zur Verfügung. Das Tool besteht aus Zange, Messer, Säge, kleinem, mittlerem und einem großen Schraubenzieher, Dosenöffner und einem Flaschenöffner. Geschlossen ist der handliche Werkzeugkoffer 10,8 Zentimeter lang. Insgesamt acht Teilnehmer unserer Leserwahl haben die Chance, das Multitalent inklusive einer passenden schwarzen Tasche mit Gürtelschlaufe zu gewinnen. Perfekt für den Einsatz im Lkw!

DAF
A PACCAR COMPANY

WIR BEGLEITEN SIE STETS AUF IHREM WEG als Partner für Vermietung & Werkstattservice



Europaweit ...
• 100 Niederlassungen
• 70.000 Transportmittel zur Miete
• 70 TIP-Werkstätten für Ihren Fuhrpark
• 125 Werkstattfahrzeuge
u.v.m.

0800 - 888 50 51
tip-services-de@tipeurope.com • www.tipeurope.de

50 YEARS
TIP Trailer Services
TRAILERMADE SOLUTIONS

DHL fordert E-Lkw von Herstellern

Bosch Connected World vernetzt die Branche – Vision einer nahtlosen Mobilität schreitet voran



Chefs unter sich: Volkmar Denner (Bosch) und Post-Chef Frank Appel (rechts) vor dem Streetscooter.

Auf dem IoT-Kongress Bosch Connected World verfolgte der Stuttgarter Autozulieferer seine Idee der künftigen Mobilität. „Vernetzung wird die Art, wie wir uns fortbewegen, grundlegend verändern und dabei helfen, die Verkehrsprobleme von heute zu lösen. Mit ihr wird unsere Vision einer emissionsfreien, stressfreien und unfallfreien Mobilität Realität“, sagte Dr. Volkmar Denner, Vorsitzender der Bosch-Geschäftsführung, anlässlich der IoT-Konferenz in Berlin vor mehr als 4.000 Teilnehmern.

pografische Daten der vorausliegenden Strecke sowie die aktuelle Verkehrssituation. Auf Basis dieser Informationen berechnet der Service zuverlässig und genau die Reichweite. Geht es mit dem Elektroauto auf große Fahrt, wird die erweiterte Reichweitenprognose um den „Lade-Assistenten“ ergänzt. Er kennt alle Ladestationen auf einer Fahrtstrecke und plant die erforderlichen Ladestopps vorausschauend. Selbst der Bezahlvorgang lasse sich komplett automatisiert abwickeln.

Aber auch sonst soll es mit der Vernetzung weiter vorangehen

einmal 80 km/h schnell, es gibt ihn in nur drei Farben und nicht einmal eine Klimaanlage ist an Bord.“ So umriss Dr. Frank Appel, Vorstandsvorsitzender Deutsche Post DHL, den Grund, warum diese Innovation von außerhalb der Automobilbranche kommen musste. Um das Konzernziel von null CO₂-Emissionen bis 2050 zu erreichen, formulierte Appel im Rahmen der Bosch Connected World eine für die Hersteller weitreichende Ansage: „Wer den ersten CO₂-freien Lkw auf den Markt bringt, der hat den Auftrag von Deutsche Post DHL.“ Gleiches gelte auch für denjenigen, der ein CO₂-freies Flugzeug vorstellt. Auch das ist eine Vision für die Mobilität der Zukunft.

Stefan Karlen, Chef des Logistikkonzerns Panalpina, präsentierte, wie die Supply Chain transparent wird – und das über Kontinente hinweg. Gerade das sei nötig, wenn man von Industrie 4.0 spreche. Denn in der Logistik drehe es sich nicht nur um die fertigen Produkte, sondern es gehe immer auch um Rohstoffe oder Vorprodukte. Letztlich ist es wesentlich mehr, als nur der reine Transport, den der Logistiker für den Kunden übernehme, erläuterte Karlen.

Dies führte er auf eine sich verändernde Lebenswelt zurück. Dabei verwies der Panalpina-Chef auf den massiven Einfluss des Smartphones – und die sich verändernde Erwartungshaltung der Menschen. Diese erwarten mittlerweile, egal ob B2C oder B2B, jederzeit über den Stand einer Sendung Bescheid zu wissen. Dafür brauche es das Internet der Dinge. Mittlerweile gebe es die intelligenten Devices, die Daten sammeln, bald überall. Für sich genommen, seien die gesammelten Informationen allerdings nutzlos.

In einem Projekt, unter anderem gemeinsam mit Daimler, Bosch und BLG Logistics, hat Panalpina die Supply Chain von Köln über Luxemburg nach Atlanta und schlussendlich nach Tuscaloosa sichtbar gemacht. Das

Ganze gehe über ein Tracking mit Funk-TAGs der Deutschen Telekom weit hinaus. Auch wenn die Sensoren für die Luftfracht zugelassen sind.

Es sei wichtig, rechtzeitig eingreifen zu können, wenn etwas Unvorhergesehenes geschehe. Oder besser sogar noch, in der Form reagieren zu können, dass es erst gar nicht aus dem Ruder laufe.

Außer den besagten TAGs wurden daher an den Sendungen auch sogenannte E-Ink-Units angebracht. Also elektronisches Papier, das neben den Infos zur Sendung auch einen abscanbaren QR-Code anzeigt. Der Clou: Ändert sich etwas in der Supply Chain, lassen sich die Informationen auf der E-Ink-Einheit entsprechend aktualisieren.

Intelligenz aus der Cloud

Die Intelligenz dazu kommt aus der Cloud, in der alle Informationen zusammen laufen. Mit den entsprechenden Algorithmen sei es möglich, die Abläufe zu automatisieren. Für Panalpina auf jeden Fall ein Muss. Denn der Logistikkonzern befördert schließlich Hunderttausende Sendungen über den gesamten Erdball.

Der Lineas-Chef Geert Pauwels hat für sein Unternehmen, das 2017 aus der belgischen Staatsbahn B Logistic hervorgegangen ist, gleich mehrere Visionen. Da ist zum einen das sogenannte Green Xpress-Netzwerk (GXN), das er beständig erweitert. „Wir sind eines der wenigen Bahnunternehmen, die wachsen“, berichtete Pauwels.

Um weiter wachsen zu können, komme nun auch das Internet der Dinge ins Spiel. „Stellen wir uns Europa als Lagerhaus vor, mit Wirtschaftszentren, die durch Eisenbahninfrastruktur und Güterwagen verbunden sind, als Alibaba-Roboter, die autonom auf der wenig genutzten Eisenbahn-Infrastruktur fahren“, umriss Pauwels seine Vision.

Was aber nicht heißen soll, dass es keine Triebfahrzeuge mehr geben wird. Für den Hauptlauf sind die Waggons dann weiterhin in einem herkömmlichen Zugverbund unterwegs. „Das ist dann vergleichbar mit einem Lkw-Platoon“, sagte der Lineas-Chef. Erst wenn es in den Nachlauf geht, nimmt der einzelne Waggon seine Fahrt autonom in Angriff. Die dafür benötigte Technik von der Batterie über die Vernetzung bis hin zu benötigten Algorithmen soll dann von Bosch kommen. „Wir werden immer Fahrer brauchen, aber wir glauben auch an die autonome Schiene, nicht nur für unser Unternehmen, sondern für ein lebensfähiges Europa“, erläuterte Pauwels seine Vision. Die autonom fahrenden und elektrisch angetriebenen Waggons sind letztlich nur Träger von Logistikmodulen, die für verschiedene Einsatzzwecke konzipiert sind.

Für Dr. Frank Schmidt, Geschäftsführer Entwicklung von Bosch Engineering, ging es bei der Realisierung des Projekts zunächst um den Technologietransfer vom Auto zur Bahn – von den Sensoren über die Algorithmen bis hin zur Vernetzung. Mit der Lokalisation im Netzwerk sind Event-Alarme kein Problem mehr. Womit sich dann auch die Transportgüter überwachen lassen, ob hinsichtlich der Temperatur oder etwa zu starken Bremsungen. „Am Ende steht ein vernetzter und automatisierter Modal-Shift-Transport“, erklärte Pauwels.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: Bosch

VERNETZUNG BRINGT EINE GROSSE REVOLUTION MIT SICH

Die dort vorgestellte Lösung „systemle“ soll etwa Abhilfe beim Reichweitenproblem von E-Fahrzeugen schaffen. Dabei geht es um die Vernetzung des Elektroantriebs mit der Cloud. Das ermögliche etwa die „erweiterte Reichweitenprognose“. Ein Algorithmus berücksichtigt dabei die Fahrzeugdaten wie den aktuellen Batterieladestand, Energieverbrauch für Heizung oder Klimaanlage sowie den Fahrstil des Fahrers. Hinzu kommen Informationen aus der Umgebung. Dazu zählen beispielsweise to-

– und das nicht nur bei Bosch. Bei Daimler gibt es das Projekt CASE (Connected, Autonomous, Shared, Electric). „Wir brauchen starke Partner“, sagte der Daimler-Vorstandsvorsitzende Dieter Zetsche. Das gelte ganz besonders beim autonomen Fahren – aber auch beim Elektrifizieren der Fahrzeuge. Und Bosch sei ein solcher starker Partner. Mit dem E-Fuso und dem 2019 kommenden E-Sprinter habe man bereits im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge vorgelegt. Mit dem E-Actros, den Daimler am gleichen Tag vorgestellt hatte, geht’s nun auch in Richtung schwere Nutzfahrzeuge weiter. „Eine große Revolution ist auf ihrem Weg“, erklärte Zetsche in Berlin.

Bisweilen braucht es aber wohl auch einen Fachfremden, um eine Revolution im Markt zu platzieren. „Wenn ein OEM den Streetscooter herausgebracht hätte, wäre er von der Presse zerissen worden: Er fährt gerade

DER KONGRESS

- Auf der Bosch Connected World in Berlin zeigten mehr als 70 Aussteller, was im Internet der Dinge möglich ist
- Zu den rund 140 Rednern zählten neben Bosch-Chef Volkmar Denner auch Dr. Dieter Zetsche (CEO Daimler) und Dr. Frank Appel (CEO Deutsche Post DHL)
- Mehr als 4.000 Besucher waren in die sogenannte Station in Berlin gekommen
- Die Bosch Connected World 2019 findet am 15. und 16. Mai statt

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



Schönheit vergeht, Laster besteht.

Rent a MAN

www.bfs.tv



WEKA

TRUCK & TRAILER VERMIETUNG

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

KOMBIMARKT

trans aktuell

fernseher

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT für 4 Ausgaben verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (IWW 03/2017)

€ 430,-

und hat das Format 2-spaltig · 50 mm

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

Alle Pkw, Lkw+Bus Motoren generell überholt im Tausch ab Lager bis

2 Jahre Garantie

MOTOREN AG

FEUER

Am Weidenbach • 51491 Overath • www.motorenag.de

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 H

www.lastauto-omnibus.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.lkw-aluraeder.de

ALCOA

autorisierter Großhandel

Ihr Großhandels-Partner für ALCOA Räder und Zubehör

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





World Vision
Zukunft für Kinder!

FÜR DIE, DIE NICHTS HABEN, GEBEN WIR ALLES.

Das ist die KRAFT der Gemeinschaft.

Erfahren Sie mehr! worldvision.de

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

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

KOMBIMARKT

Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (IWW 03/2017)

€ 86,-

und hat das Format 1-spaltig · 20 mm

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

...Über 5.000 Teile!!!

Cool forever

Kompressor-Kühlabzug Engel MS-45
Aufbauhöhe: 8.800 (plus 400) x 4.000 x 1.500 mm
Nutzlast: 12.000 kg
Inhalt: 20 Liter
Material: Stahlblech, verzinkt
Folien: Kanten gefaltet
Boden: 20 mm
Gewicht: 24 kg
Temperaturbereich: -20 bis +120°C
Anschlüsse: 1/2" NPT
Lieferumfang: 1x Kompressor, 1x Kältemittel, 1x Öl, 1x Schweißgerät
Aktion...€669,-

Kompressor-Kühlabzug Engel MS-48
Aufbauhöhe: 8.800 (plus 400) x 4.000 x 1.500 mm
Nutzlast: 12.000 kg
Inhalt: 20 Liter
Material: Stahlblech, verzinkt
Folien: Kanten gefaltet
Boden: 20 mm
Gewicht: 24 kg
Temperaturbereich: -20 bis +120°C
Anschlüsse: 1/2" NPT
Lieferumfang: 1x Kompressor, 1x Kältemittel, 1x Öl, 1x Schweißgerät
Aktion...€498,-

PIEPER-www.truckerdepot.de

Darüber: 14 - 18, 0-45000 Gladbeck
Tel. 02043 / 9 99-27 • Fax: 02043 / 6 89 91

Ich bin Truck-er!
Und was sind Deine Superkräfte?



Wahre Helden setzen auf LKW-Zubehör von HS-Schoch!

Bullfänger, Scheinwerferbügel, Front- und Sidebars, Auftritte, Radzierblenden uvm. aus von Hand auf Hochglanz poliertem Edelstahl.

Für DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault, Scania und Volvo.

BEST BRAND

1. PLATZ
Tuning und Styling
2005 - 2017

HS Schoch

Tel. 07363 96090
www.hs-schoch.de

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

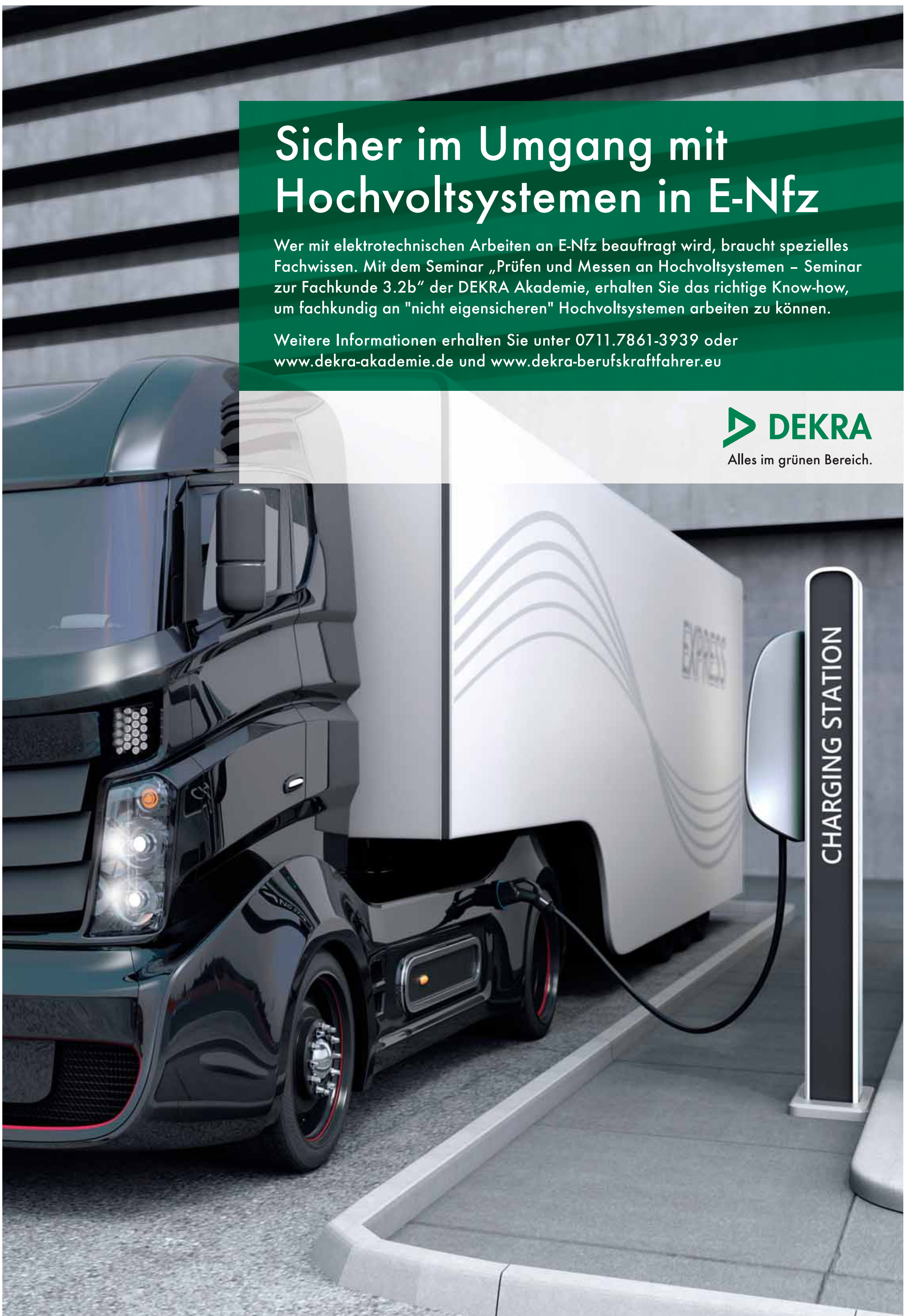
DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNSEHER

JEDEN MONAT NEU!

Sicher im Umgang mit Hochvoltssystemen in E-Nfz

Wer mit elektrotechnischen Arbeiten an E-Nfz beauftragt wird, braucht spezielles Fachwissen. Mit dem Seminar „Prüfen und Messen an Hochvoltssystemen – Seminar zur Fachkunde 3.2b“ der DEKRA Akademie, erhalten Sie das richtige Know-how, um fachkundig an "nicht eigensicheren" Hochvoltssystemen arbeiten zu können.

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



GESCHÄFTSVERBINDUNGEN



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

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

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

deuFrance Transport GmbH,
Tel. 07042 / 87 51-0

Maybachstr. 15, 71735 Hochdorf
Fax 07042 / 7 84 53

www.deufrance.de
spedition@deufrance.de

Seit 1990 agiert die
Vogt Container Logistik GmbH
erfolgreich vom Hamburger Hafen aus.

WIR SUCHEN *per sofort*
TRANSPORTUNTERNEHMER

- Festeinsatz im Bereich Container Fernverkehr
- Abholung/Anlieferung an allen deutschen Seehäfen
- Lieferungen überwiegend im süddeutschen Raum (PLZ: 6..., 7..., 8..., 9... und angrenzend)

WIR BIETEN:

- wirtschaftliche Vollauslastung Ihrer Sattelzüge und Motorwagen (Hängerzüge)
- dauerhafte und faire Partnerschaft
- marktgerechte Preise sowie transparente und zeitnahe Abrechnung
- Chassis (u.a. Kühlchassis) können wir Ihnen zur Verfügung stellen

... auf eine gute Zusammenarbeit!

Email: info@vogt-container.de
Telefon: +49(0)40-780 783 40

VOGT CONTAINER LOGISTIK
Wir sind dabei!

Firma kaufen? WWW.LCI.HR



Hose
20.10.2008 - 13.01.2018

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

www.courier.net

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

KOMBI MARKT
Diese Anzeige kostet im KOMBIMARKT verkaufte Auflage inkl. ePaper: 132.919 (WW 03/2017)
€ 86,-
und hat das Format 1-spaltig - 20 mm
Nähere Informationen erhalten Sie von N. Blucke unter Tel. 07 11/7 84 98-94

www.transaktuell.de



Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Norbert Blucke
+49(0)7117849894 • norbert.blucke@etm.de

VERSCHIEDENES

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

2000+ LKW FAHRER JOBS auf

0 18 05/11 20 24*
DOC STOP
Auf Tour erkrankte Fahrer erhalten bei der DocStop-Hotline die Kontaktdaten der nächstgelegenen Arztpraxis.
*) 0,14 Euro pro Minute, Mobilfunknetze abweichend

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

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

www.lastauto-omnibus.de

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

AUTOHÖFE

Autohof Freienbrink

Tanken - Essen - Trinken - Parken
A 10 Berliner Ring - Ausfahrt 07 Freienbrink
Partner des  und 
Tagesessen nur 5,95 €
LKW Parken nur 3,50 €
Große Truckerdusche
VEDA Mitglied 
Im Aufbau 100 LKW Parkplätze!
Im Aufbau Sicherheitsparkplatz!

LKW Parkplätze preiswert & gutes Essen 

Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!

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

FERNFAHRER

Foto: fotolia

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

D CH A NL PL F GB ES IT HU

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

Präsentiert von



AUS- UND WEITERBILDUNG

Fahrschule B. Mülln www.fahrschule-muelln.de

AB 18 JAHRE C1/C1E

MEHR ALS NUR EINE FAHRSCHULE!

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

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

2000+ LKW FAHRER JOBS auf

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

www.lastauto-omnibus.de

VERANSTALTUNGEN

AMERICAN TRUCK PROMOTION

IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA

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

WWW.US-TRUCK.COM

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