

# trans aktuell

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

Nr. 8 • 6. April 2018

www.eurotransport.de

6035 Euro 2,90



**Kostenlos  
aufs Handy**

Mit dem  
WhatsApp-  
Newsletter



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

## Züligig nach Russland

**Emons kooperiert mit RZD Logistics – Aufbau von Sammelgutverkehren**

Der Logistikkdienstleister Emons aus Köln baut seine Aktivitäten von und nach Russland sowie innerhalb von Russland massiv aus. Möglich macht das eine neue Kooperation mit dem Unternehmen RZD Logistics, einer Tochter der russischen Eisenbahn. Beide Partner bringen ihre jeweiligen Netzwerke in die Kooperation ein – Emons in Richtung Osten und RZD Logistics in Richtung Westen.

„Im Zuge unserer Zusammenarbeit haben wir nicht nur die Reichweite und Vielfalt unserer West-Ost-Transportrouten deutlich erhöht“, erläutert Ralf Wieland, Sprecher der Geschäftsführung bei Emons. „Darüber hinaus sind wir nun auch in der Lage, allen in der EU ansässigen Kunden die kompletten Transport- und Logistiklösungen auch in Russland auf höchstem Niveau anzubieten“, ergänzt er.

Dazu gehörten Binnentransporte, Umschlag und Lagerung in den Logistikimmobilien des Partners RZD Logistics. RZD Logistics versteht sich als größter multimodaler Logistikkoperateur in den GUS-Staaten und auf dem Baltikum. Allein in Russland betreibt das Unternehmen demnach 33 Niederlassungen und beschäftigt etwa 1.000 Mitarbeiter.

Emons wiederum bringt sich mit seinem deutschen und westeuropäischen Netzwerk in die Kooperation ein. Das Unternehmen beschäftigt weltweit an 98 Standorten rund 3.000 Mitarbeiter. Allein in Deutschland könne man auf 150.000 Quadratmeter Lagerfläche, mehr als 200 Wechselbrücken-Lkw und 23 Niederlassungen zugreifen, heißt es.

### RZD suchte Partner

Auslöser für die Kooperation ist, dass RZD Logistics auf der Suche nach einem Partner war. Da die Sendungen kleinteiliger werden, hat das Unternehmen bereits vor einigen Jahren einen Transportservice für Sammelgut und Teilpartien aufgebaut. „Für eine lückenlose Abwicklung in der EU haben wir gleichzeitig nach einem starken Partner gesucht, der seinerseits über hohe Marktakzeptanz und eine erstklassige Infrastruktur verfügt“, sagt Viktor Bortsov, der zuständige Direktor bei dem russischen Logistikkdienstleister. Rasch sei man auf Emons mit seinem Netzwerk gestoßen.

Zeitgleich mit der Kooperation kündigt Emons zwei neue Servi-

ces an: Zum einen nimmt der Logistikkdienstleister regelmäßige Sammelgutverkehre von Russland nach Deutschland auf. Als deutsches Hub dient dabei die Emons-Anlage in Himmelkron (Landkreis Kulmbach). Vorlauf, Exportabfertigung und Transport bis Moskau übernimmt RZD Logistics, anschließend kümmert sich der deutsche Partner um die Import-Zollabfertigung sowie die Distribution an den Kunden.

Ein zweites neues Angebot von Emons sind Kombinierte Verkehre von China nach Europa, die sich gegenüber dem reinen Zugangebot unterscheiden. Konventionelle Containerzüge müssten durch das Nadelöhr Malaszewicze an der weißrussisch-polnischen Grenze. Emons und der Partner RZD Logistics umgehen diesen überlasteten Grenzübergang, indem sie die Ware bereits in Moskau von der Schiene auf die Straße umladen. Die Fahrt ab Moskau per Lkw reduziert die Transitzeit erheblich, heißt es. „Auch der Nachlauf vom Bahnterminal in Hamburg oder in Duisburg wird überflüssig, was auch maßgeblich zur Senkung der Transportkosten beiträgt.“

Text: Matthias Rathmann |  
Foto: Emons

### AUF DER SEIDENSTRASSE

- Verkehre von und nach Asien auf der Schiene werden für die verladende Industrie immer attraktiver.
- DB Cargo bietet mit Trans-Eurasia Logistics 10 bis 15 Rundläufe pro Woche an. Auch der Operateur Hupac hat eine Landbrücke nach China. Das ebenfalls in der Schweiz angesiedelte Unternehmen Inter Rail ist auf solche Verbindungen spezialisiert.
- Bei den Logistikkdienstleistern bieten unter anderem Militzer & Münch, DB Schenker, Hellmann, Dachser und Panalpina entsprechende Verkehre auf der Seidenstraße an.

**Klage:** Elvis geht gegen das Lkw-Kartell vor. Vorstand Jochen Eschborn über die Hintergründe.



Seite 3

**Mindestlohn:** Ein Urteil sorgt für Wirbel. Der DSLV sieht sich in seiner Auffassung bestätigt.

Seite 4

**Nachhaltigkeit:** Der Versandhändler Memo ist aus Überzeugung grün.



Seite 8

**Porträt:** In ihrer Freizeit schreibt sie Krimis – Dr. Heike van Hoorn führt die Geschäfte des Deutschen Verkehrsforums.



Seite 11

**Antriebe:** E-Mobilität in der Logistik – BMW, Scherm-Gruppe und Fraunhofer zeigen, wie es geht.



Seite 13

**Vergleich:** Actros 1845, Scania R 450 und Volvo FH 460 treten an zum 1.000-Punkte-Test.

Seiten 14–15

## TRANS AKTUELL-SYMPOSIUM AM 15. MAI BEI KARLDISCHINGER IN EHRENKIRCHEN

Die Pharmalogistik gilt als attraktive Nische. Doch wer sich hier betätigt, muss zahlreiche gesetzliche Auflagen sowie hohe Anforderungen der Verloader erfüllen und nicht selten kräftig investieren. Was im Einzelnen zu beachten ist und wie sich Logistikunternehmen in diesem Segment erfolgreich behaupten können, erläutern Referenten bei einem trans aktuell-Symposium zur Pharmalogistik am 15. Mai beim Logistikkdienstleister karldischinger in Ehrenkirchen. Bei der Veranstaltung, bei der sowohl Verloader als auch Dienstleister zu Wort kommen, steht

### Alles Wichtige zur Pharmalogistik

BEST PRACTICE STEHT IM VORDERGRUND

Best Practice im Vordergrund. Im Anschluss an die Mittagspause haben die Teilnehmer die Möglichkeit, bei karldischinger hinter die Kulissen zu blicken und sich ein Bild vom Bereich kd-Pharma zu machen. Als Referenten unter anderem dabei

sind René Michel, Logistikverantwortlicher bei der Versandapotheke Doc Morris, und Thomas Schleife, Geschäftsführer von Transco Berlin-Brandenburg, der über GDP-konforme Transporte auch in exotische Länder spricht. Weiterhin wirken mit: Kerstin Sacherer (karldischinger), Maximilian Gampelring (LGI Logistics) und Andreas Biermann (Dekra). Teilnahmegebühr 270 Euro (netto, pro Person), Rabatte für Abonnenten, Dekra- und BGL-Mitglieder sowie Mitglieder des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg. www.etm.de/tasymposien rat

**Werkstatt:** Was Betriebe bei der Scheinwerfer-Prüflichtlinie beachten müssen. Seite 16



Foto: Fotolia/Martin Ezel

## Kostenschub durch Maut

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli bedeutet für die Transport- und Logistikbranche jährliche Zusatzkosten von bis zu zwei Milliarden Euro. Darauf weisen fünf Branchenverbände in einer gemeinsamen Erklärung hin: AMÖ, BIEK, BGL, BWVL und DSLV.



## 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.

**ADAC**



Pannen-Notrufnummer:  
0 800 524 80 00

Kaum passiert,  
schon repariert.

**ADAC TruckService**

# Sorgenkind DB Cargo

Schenker glänzt, DB Cargo schwächelt – gemischte Bilanz der Bahn für 2017

Schenker liefert, die Güterbahn schwächelt. Schaut man sich die Zahlen der Deutschen Bahn (DB) für das vergangene Jahr an, stellt man fest: DB Schenker hat die DB-Verantwortlichen erfreut, die Schienengütersparte DB Cargo sie erneut enttäuscht. Unterm Strich bezeichnete Bahn-Chef Dr. Richard Lutz 2017 als ein wirtschaftlich gutes Jahr für das Unternehmen.

Als Treiber der positiven Entwicklung führte er neben DB Fernverkehr und DB Arriva explizit auch DB Schenker an. Der Konzernumsatz stieg um 5,2 Prozent auf 42,7 Milliarden Euro, das Ergebnis um 10,6 Prozent auf 2,2 Milliarden Euro. „Damit können wir zufrieden sein“, sagte Lutz und kündigte für das laufende Jahr bei beiden Werten leichte Steigerungen an. Dann dürfte auch der neue Vorstand für Güterverkehr und Logistik, Alexander Doll, der zu Monatsbeginn bei der Bahn begonnen hat, erste Impulse setzen.

Für DB Schenker war 2017 bei Umsatz und Ergebnis ein Rekordjahr. Der Umsatz kletterte um 8,6 Prozent auf 16,4 Milliarden Euro. Der konzerninterne Logistikdienstleister steuert damit erneut den Löwenanteil zum Umsatz der Bahn bei – etwa doppelt so viel wie die Sparte DB Regio, die an zweiter Stelle folgt.

Beim Ergebnis machte DB Schenker ebenfalls einen Sprung: um 16,3 Prozent auf 477 Millionen Euro. Den Mitarbeitern im europäischen Landverkehr gelang es, bei der Zahl der Sendungen die magische Marke von 100 Millionen zu knacken. Zugrunde liegt ein Plus von 0,8 Prozent. In der Luftfracht stieg das Volumen um 10,3 Prozent auf 1,3 Millionen Tonnen, in der Seefracht um 8,1 Prozent auf 2,2 Millionen 20-Fuß-Container (TEU). Die Lagerfläche in der Kontraktlogistik bleibt mit acht Millionen Quadratmetern gegenüber dem Vorjahr konstant.

Großes Sorgenkind der Bahn bleibt die Schienengütersparte DB Cargo. Sie kam auch 2017 nicht aus den roten Zahlen, sondern verschlechterte ihre Performance weiter und wies am Ende ein Ergebnis von minus 90 Millionen Euro aus. Der Umsatz stagnierte bei 4,5 Milliarden Euro. Negativ für die Kunden dürfte vor allem sein, dass sich die Pünktlichkeit ebenfalls weiter verschlechtert hat – von 76,2 auf 73,4 Prozent.

### Ziel: höhere Pünktlichkeit

Allerdings machten dem Unternehmen auch Streckensperrungen infolge von Stürmen und aufgrund anderer Einflüsse wie der Baustellenhavarie im Rheintal zu schaffen. „Wir wollen dieses Jahr deutlich pünktlicher unterwegs sein – und das wohlgehemmt bei höherem Bauvolumen und mehr Verkehr auf der Schiene“, kündigte Vorstandschef Lutz an. Neue Digitalkonzepte sollen die Mitarbeiter bei der Überwa-

chung der Systeme wirkungsvoller unterstützen, um auch die Kommunikation gegenüber den Kunden zu verbessern.

Was den Güterverkehr angeht, sieht Lutz durch den neuen Masterplan Schienengüterverkehr die Weichen für mehr Volumen auf der Schiene gestellt. „Mit der angekündigten Trassenpreissenkung werden substantielle Verbesserungen für die Wettbewerbsfähigkeit im Güterverkehr auf den Weg gebracht“, erklärte er.

Die Maßnahmen im Masterplan sollen helfen, acht Milliarden Tonnenkilometer zusätzlich auf die Bahnschiene zu verlagern. Hiervon beansprucht DB Cargo etwa fünf Milliarden für sich. Allerdings – und das geht gleichfalls aus den Zahlen hervor – hat DB Cargo im vergangenen Jahr die Reise in die andere Richtung angetreten und Tonnenkilometer (tkm) abgegeben. Die Verkehrsleistung sank um 2,2 Prozent auf 92,7 Milliarden tkm.

Text: Matthias Rathmann |  
Foto: DB AG/Georg Wagner



## KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



### Hoffen allein reicht bei DB Cargo nicht

Die Hoffnung hilft uns leben, hat Goethe gesagt. Hoffen allein reicht aber nicht, etwa auf eine Sonderkonjunktur durch den Masterplan Schienengüterverkehr. Er enthält viele gute Empfehlungen, wird der seit Jahren defizitären Staatsbahn DB Cargo aber nicht bei ihren strukturellen Problemen helfen. Auch kann man vor falschen Hoffnungen nur warnen. Eine Halbierung der Trassenpreise bedeutet nicht, dass Spediteure für den Trailer auf der Schiene dann nur den Kinderfahrtschein lösen müssen. Was Spediteure wirklich brauchen, sind zuverlässige Verkehre. Sonst können sie ihren Kunden die Bahn nicht schmackhaft machen. Hieran gilt es zu arbeiten – durch ein besseres Baustellenmanagement und das Vorhalten von Alternativrouten. Das erneute Minus bei der Pünktlichkeit ist für Spediteure fast schlimmer als das Minus beim Ergebnis bei DB Cargo.

## IN ZAHLEN

Bahn-Tochter DB Schenker nach Sparten im Jahr 2017

Europäischer Landverkehr  
**6.608 Mio. Euro (+3,9%)**

Luft- und Seefracht  
**7.188 Mio. Euro (+14,9%)**

Kontraktlogistik  
**2.634 Mio. Euro (+4,8%)**

## 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:** Michael Kern (mk)  
**Grafik/Produktion:** Frank Haug (Ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

**Sekretariat:** Uta Sichel, Sumita Brumbach  
**Korrespondenten Berlin/Brüssel:** Hans-Peter Colditz (co), Regina Weinrich (rw)  
**Verlag:** EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft  
**Geschäftsführer:** Oliver Trost  
**Redaktioneller Gesamtleiter:** Paul Göttl  
**Anschrift von Verlag und Redaktion:**  
Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart  
Handwerkerstraße 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, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/1 82-14 03

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

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

Unterstützer von



# „Es ist unser gutes Recht“

Elvis bietet Teilnahme an Schadenersatzklage gegen Lkw-Kartell an – zweite Klage wegen Kartellnachwirkungen geprüft



Akten für die Gegenseite und das Landgericht Stuttgart: Im Dezember reichte Elvis-Vorstand Jochen Eschborn die Klage gegen Daimler ein.

Die erste Klagerunde ist angelaufen, Mitstreiter sind aber weiter willkommen: Der Verbund Elvis hat bereits Ende Dezember beim Landgericht Stuttgart seine Klage eingereicht und sich dabei auf den Kartellzeitraum 1997 bis 2011 konzentriert. Wer seine Daten nicht vollständig hatte oder es bislang versäumt hat, seine Ansprüche für ab 2003 gekaufte Fahrzeuge anzumelden, kann dies laut Elvis-Chef Jochen Eschborn jetzt noch nachholen. Zudem plant Elvis eine zweite Klage wegen Schäden aufgrund der Nachwirkung des Kartells.

Wie der Europäische Ladungsverband Internationaler Spediteure (Elvis) mit Sitz in Alzenau in Sachen Lkw-Kartell vorgeht, erläuterten Eschborn als Vorstand sowie Christine Platt, verantwortlich für Personal, Kommunikation und Administration, in einem Redaktionsgespräch mit trans aktuell in Stuttgart.

Seine Klage hat der Verbund an Daimler adressiert. Zum einen, weil jeder Beteiligte eines Kartells als Gesamtschuldner für alle dadurch entstandenen Schäden haftet, zum anderen, weil laut Eschborn ein großer Teil der Fahrzeuge der Kläger von Daimler stammt. „Wir gehen davon aus, dass Daimler über eine Streitverkündung alle anderen mit ins Boot nimmt“, sagt Eschborn. Auch für Fahrzeuge von Scania wird Schadenersatz geltend gemacht. Das Unternehmen hatte als einziger Hersteller keinen Vergleich mit der EU-Kommission geschlossen, die aber dennoch im Herbst 2017 gegen den schwedischen Hersteller eine hohe Geldbuße verhängte.

In der gegen Daimler eingereichten Klage wurden die Ansprüche von 310 kleinen und mittelständischen Frachtführern gebündelt, darunter auch Unternehmen, die nicht Mitglied bei Elvis sind. In der Summe geht es um rund 16.000 Fahrzeuge. Elvis beziehungsweise die eigens für das Verfahren gegründete Gesell-

schaft Themis Schaden verlangt für diese einen zuvor von ökonomischen Sachverständigen berechneten Schadenersatz plus Zinsen. Die anwaltliche Vertretung übernimmt dabei Dr. Moritz Lorenz von der Kanzlei Arnecke Sibeth aus Frankfurt.

Für weitere mehrere Hundert Fahrzeuge, von denen zur Klageeinreichung nicht alle Daten zur Schadenberechnung zur Verfügung standen, übergab Elvis dem Gericht eine Feststellungsklage. Die Halter dieser Fahrzeuge können ihre Daten jetzt noch nachreichen und damit auch auf Schadenersatz klagen. Ebenso

haben sicher bereits Rückstellungen getroffen. Es ist unser gutes Recht, gegen die Folgen der Preisabsprachen zu klagen – zumal als Branche mit einer Rendite von durchschnittlich einem Prozent.“

Um einen Schaden festzustellen, braucht das Gericht präzise Angaben zu jedem Fahrzeug. Für das entsprechende Gutachten mussten die klagenden Unternehmen die entsprechenden Unterlagen einreichen: „Oftmals gab es in den Unternehmen zu den Fahrzeugen nur noch eine Anlagevermögensliste. Über die Fahrzeugidentifizierungsnummer wurde dann recherchiert, um wel-

und den „Abgas-Schaden“, wie Eschborn es nennt, zu ermitteln.

Denn die Kartellanten, so lautete der Beschluss der EU-Kommission, hatten sich auch über die Einführung der Motoren mit den strengeren Euro-Abgasnormen abgesprochen. Laut Eschborn wurden damit Wettbewerbsvorteile der Fahrzeughersteller unterbunden, außerdem auch die Kosten für die verschiedenen Lkw-Mautsätze und der Mehrverbrauch verfälscht. „Der Schaden hat eine große Varianz“, sagt Elvis-Prokuristin Christine Platt, „aber durchschnittlich gehen wir von Mehrkosten von rund zehn

längerung beantragt und auch bekommt und es deshalb spätestens zum 2. Halbjahr zu einer Klagerückmeldung kommen wird.

„Wir hoffen sehr auf einen Vergleich“, betont Eschborn. Nur weil die Kartellanten allesamt nach der Bußgeldentscheidung nicht auf Einigungsversuche der Transportunternehmer eingegangen seien, habe sich die Kooperation der Aufgabe angenommen, den Schadenersatz einzuklagen. „Und dazu haben wir schweres Geschütz aufgeföhren“, so Eschborn.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Karl-Heinz Augustin

## MEHR IM NETZ



WAS DAS ERSTE URTEIL ZU SCHADENERSATZFORDERUNGEN AUS DEM LKW-KARTELL DES LANDGERICHTS HANNOVER BEDEUTET: [etm.de/lk](http://etm.de/lk)



Zwei Wochen Arbeit im Zweischichtbetrieb: Die Vorbereitung der ersten Klage war laut Prokuristin Christine Platt ein immenser Aufwand.

Elvis-Vorstand Jochen Eschborn denkt für die Mitglieder des Verbunds bereits über eine zweite Klage nach.



wie Unternehmen, die noch nicht aktiv geworden sind und ab 2003 Fahrzeuge von den betroffenen fünf Kartellanten Daimler, MAN, Iveco, DAF, Volvo/Renault gekauft haben. Für Fahrzeuge, die in den Jahren 1997 bis 2002 erworben wurden, ist bereits Verjährung eingetreten.

Dass sich noch nicht alle von dem Kartell betroffenen Unternehmen zur Klage entschieden haben, liegt zum Teil auch an der Befürchtung mancher, die Fahrzeughersteller als Transportkunden zu vergraulen. Solche Befürchtungen sind laut Eschborn fehl am Platz: „Auch die Hersteller sehen das völlig emotionslos und

ches Fahrzeug es sich gehandelt hat“, berichtet Platt.

Für jeden der in der Klage genannten Lkw mussten Modell, Merkmale, Ausstattung, Um- und Aufbauten und mehr erfasst sowie analysiert werden. Zudem musste vor der Abtretung der Schadenersatzforderung an Themis geklärt werden, welchem Unternehmen der Schadenersatz zusteht – ob es etwa einen Besitzerwechsel oder eine sonstige Rechtsnachfolge gab. „Denn eventuell hat ein Insolvenzverwalter auch nach zehn Jahren noch einen Anspruch auf den Schadenersatz“, erklärt Elvis-Chef Eschborn.

Für das ökonomische Gutachten wurde überdies die Entwicklung von Kostenfaktoren wie Lohnsteigerungen, Preisentwicklungen, Rohstoffpreise oder auch Eurowechsellkurse berücksichtigt, um die Fahrzeugpreise aus den unterschiedlichen Verkaufsjahren miteinander vergleichbar zu machen. Ein kompliziertes Verfahren, um für das Gericht den Preisschaden aus dem Kartell pro Fahrzeug, den Zinsschaden

Prozent pro Fahrzeug durch das Kartell aus.“ Insgesamt beläuft sich die Schadenersatzklage auf etwa 90 Millionen Euro sowie rund 86 Millionen Euro Zinsen.

Damit nicht genug: Laut Eschborn gibt es bereits Überlegungen, wie die Unternehmen für die Nachwirkung des Kartells nach 2011 Schadenersatz verlangen können. Denn auch wenn laut EU-Kommission das Preiskartell nur bis 2011 bestand, hätten sich dessen Auswirkungen im Markt fortgesetzt. Erst infolge der Kommissionsentscheidung im Sommer 2016 haben sich laut Christine Platt die Preise für Nutzfahrzeuge verändert.

Der Aufwand schon für die erste Klage war immens: Rund 600.000 Seiten umfasste demnach die Klagschrift, die ein Team über zwei Wochen im Zweischichtbetrieb zusammenstellte. Die Klage wurde Daimler inzwischen zugestellt, vier Monate hat das Landgericht Stuttgart demnach für eine Antwort angesetzt. Wahrscheinlich sei aber, dass Daimler eine Fristver-



Erläutern ihre Pläne: Jochen Eschborn und Christine Platt beim Redaktionsgespräch in Stuttgart.

# 8,84 Euro nicht für alle

Urteil: Polnischer Unternehmer muss bei Kabotage keinen Mindestlohn nachweisen – wie BGL und DSLV reagieren

Das deutsche Mindestlohngesetz kann nach Einschätzung mehrerer Gerichte offenbar nicht auf ausländische Transportunternehmen angewandt werden. Nach dem Finanzgericht Berlin-Brandenburg hat nun das Landgericht Ansbach einen Beschluss gefasst (Az. I S 872/17), wonach es sogar bei Kabotageverkehren innerhalb Deutschlands unwirksam ist. Ohne eine Klärung auf europäischer Ebene bleibt die Rechtslage für Unternehmen unsicher, auch Verbände beharren auf ihrer unterschiedlichen Bewertung der Situation.

Im jüngsten Fall hatte ein polnischer Transportunternehmer die von ihm eingeklagte Fracht in Höhe von 650 Euro für einen Transportauftrag vom bayerischen Pleinfeld nach Hagen in NRW vom Gericht zugesprochen bekommen. Der deutsche Auftraggeber hatte ihn zurückgehalten, da der Frachtführer sich weigerte, Nachweise für die Zahlung des deutschen Mindestlohns an seinen Fahrer vorzulegen, obwohl dies vertraglich vereinbart worden war. Schon voriges Jahr hatte das Amtsgericht Weißenburg (Az. I C 435/16) hierzu entschieden, „dass das Mindestlohngesetz für den Fall der sogenannten Kabotage wegen eines Verstoßes gegen die europäische Grundfreiheit der Dienstleistungsfreiheit (Art. 56 ff. AEUV) unwirksam ist“.

Der Schutzzweck des Mindestlohngesetzes, gleiche Lebensverhältnisse in Deutschland zu schaffen und die Erhaltung des Lebensstandards zu ermöglichen, sei im Hinblick auf kurzfristige Tätigkeiten, bei denen Arbeitnehmer ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat beibehalten, nicht geboten. Der Lebensstandard richte sich nicht nach den Lebenshaltungskosten in Deutschland, sondern nach denen im jeweiligen Heimatland, führte das Gericht aus. Der deutsche Auftraggeber hatte gegen diese Entscheidung vor dem Landgericht Ansbach Berufung eingelegt, diese aber zurückgenommen, nachdem das Gericht einen Hinweis auf ihre Aussichtslosigkeit erteilt hatte. Damit wurde das erstinstanzliche Urteil rechtskräftig.

„Bemerkenswert an der Entscheidung ist, dass es sich in dem Rechtsstreit um einen reinen In-



landtransport handelt und selbst für diese Transportart der Anwendung des Mindestlohngesetzes eine klare Abfuhr erteilt wurde“, stellte Rechtsanwalt Bogumil Kus von der Kanzlei Balduin & Pfnür fest, der das klagende Unternehmen vertreten hatte. Dieses Urteil sei die nächste Niederlage für die Befürworter eines weiten Anwendungsbereiches des Mindestlohngesetzes. Zuvor hatte bereits das Finanzgericht Berlin-Brandenburg (Az. I V 1175/17) die Mindestlohnkontrolle eines polnischen Transporteurs wegen ernstlicher Zweifel an der europarechtlichen Konformität der Anwendung auf ausländische Transportunternehmen einstweilen gestoppt.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) sieht sich in seiner Rechtsauffassung bestätigt, nach der das deutsche Mindestlohngesetz auf internationale Transporte nicht anwendbar sei. „Brüssel muss nun zügig für eine verbindliche Regelung im europä-

schen Entsenderecht sorgen“, sagt Hauptgeschäftsführer Frank Huster und verweist auf die Entscheidungen der deutschen Gerichte sowie auf ein Urteil des Obersten Gerichtshofes in Österreich. „Die Richtersprüche machen deutlich, dass nationales Mindestlohnrecht rechtssystematisch nicht auf internationale mobile Dienstleistung zielen kann“, betont Huster.

## DSLVL: Kompromiss finden

Der DSLVL fordert Regelungen, die die hohen Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz erfüllen, die Wettbewerbsbedingungen angleichen und gleichzeitig die international arbeitsteilige Struktur der Logistikbranche bewahren. Dabei müssten die EU-Mitgliedstaaten endlich aufeinander zugehen und einen Kompromiss finden. Aus Sicht des DSLVL sollten nationale Mindestlöhne bei Kabotage gezahlt

werden, wohingegen grenzüberschreitende Transporte vollständig vom Entsenderecht auszunehmen seien. Generell seien wirkungsvolle Kontrollen notwendig.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) ist dagegen der Auffassung, dass eine Anwendung des Mindestlohngesetzes auf internationale Verkehre einschließlich Kabotage keinen Verstoß gegen die europäische Dienstleistungsfreiheit darstellt. Das Amtsgericht Weißenburg habe sich nicht ausreichend mit dem europäischen Entsenderecht und mit dem Unionsrecht generell beschäftigt, kritisiert der BGL. „Zu beachten ist, dass die EU-Entscheidungslinie spezieller ist als das deutsche Mindestlohngesetz“, hält er fest. Dass der Anwendungsbereich der Entscheidungslinie für Kabotagefahrten sehr wohl eröffnet ist, sei auch von der EU-Kommission bestätigt worden. Nach Auffassung des BGL würde das Urteil einer Be-

rufung nicht standhalten, könnte diese noch eingelegt werden.

Der Verband ist überdies der Ansicht, dass die Intention des Mindestlohngesetzes nicht nur die Sicherung des Lebensstandards in Deutschland sein sollte, sondern auch die Ermöglichung eines fairen Wettbewerbs. Um den gravierenden Verzerrungen entgegenzutreten, sei es erforderlich, die nationalen Mindestlohnbestimmungen und das EU-Entsenderecht auch bei kurzen Aufenthalten in Deutschland anzuwenden. „Dies gilt für Kabotage und grenzüberschreitende Transporte“, betont der BGL. Er geht nicht davon aus, dass der Zoll auf Basis des Weißenburger Urteils auf Anmeldeverfahren und Mindestlohnkontrollen verzichten wird. „Die deutschen Bestimmungen zum Mindestlohn sind weiterhin in Kraft“, so der BGL.

Text: Regina Weinrich |  
Foto: Matthias Rathmann, Fotolia,  
Montage: Frank Haug



„Brüssel muss zügig für eine verbindliche Regelung im europäischen Entsenderecht sorgen“

DSLVL-HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER FRANK HUSTER SIEHT DIE EU-KOMMISSION IN DER PFLICHT

## DGB BEGRÜSST PLÄNE

DGB-Vorstandsmitglied Annelie Buntenbach begrüßt die Pläne der Kommission zur Gründung einer Arbeitsbehörde. „Um aus ihr ein wirksames Instrument zur Bekämpfung von Lohn- und Sozialdumping zu machen, reicht es aber nicht, weiter auf die freiwillige Kooperation von Kontrollbehörden zu setzen“, sagt sie. Die Behörde müsse mit Handlungskompetenzen ausgestattet werden. Die Europäische Transportarbeitergewerkschaft ETF kritisiert die geplante Behörde als Papiertiger. „Wir lehnen es ab, dass die ELA Ermittlungen nur unterstützen soll und nicht selbstständig eingreifen kann, wenn Arbeitgeber EU-Recht brechen“, sagt ETF-Präsident Frank Moreels.

# Überwachte Entsendung

EU-Arbeitsbehörde soll grenzüberschreitend bei Kontrollen helfen

Eine Europäische Arbeitsbehörde soll künftig einen gut funktionierenden Arbeitsmarkt sicherstellen. Der Vorschlag der EU-Kommission sieht vor, dass sie sich mit einem Budget von 50 Millionen Euro besonders um die Einhaltung der Gesetze für mobile Arbeitskräfte kümmert. Dazu gehören auch zwei Millionen Berufskraftfahrer, die täglich mit Lkw oder Bussen die Grenzen innerhalb der EU passieren.

Die European Labour Agency (ELA) soll darauf hinwirken, dass die nationalen Behörden die bestehenden Arbeitsgesetze anwenden. Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker hatte ihre Gründung bereits im Herbst angekündigt. Nach EU-Angaben arbeiten etwa 17 Millionen Bürger nicht in ihrem Heimatland, sondern in einem anderen Mitgliedstaat, ihre Zahl hat sich in den vergangenen zehn Jahren fast verdoppelt.

Voll funktionsfähig soll die ELA 2023 sein, bereits ab 2019 soll die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei grenzüberschreitenden Arbeitskontrollen und der Durchsetzung von Vorschriften unterstützt werden. Mit etwa 140 Mitarbeitern hat die Agentur die Aufgabe, den zum Teil stark ausgedünnten nationalen Behörden mit operativer und technischer Unterstützung beim Austausch von Informationen zur Seite zu stehen.

## Bessere Kooperation

Die ELA wird ein „Job Mobility Portal“ managen, auf dem Arbeitnehmer nicht nur freie Stellen in ganz Europa finden, sondern auch alle wichtigen Informationen zu Arbeitsrechten, -bedingungen und Sozialversicherung. Vermutet ein Mitgliedstaat einen Betrugsfall im

Zusammenhang mit der Entscheidungslinie, kann er zusammen mit den anderen betroffenen Ländern die ELA um Hilfe und Koordination bitten.

Mit dem Auftrag der Durchsetzung von EU-Recht vor Ort soll sich die ELA von vier anderen Agenturen unterscheiden, die bisher für die Kommission im Bereich der Arbeitsmarktpolitik forschen - der Europäischen Stiftung zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen (Eurofound), dem Europäischen Zentrum für die Förderung der Berufsbildung, der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz und der Europäischen Stiftung für Berufsbildung.

Text: Regina Weinrich |  
Foto: Mario Rodrigues



# Scheuer will saubere Luft

Die Pläne des Bundesverkehrsministers und sein neuer Mitarbeiterstab



Die Bundesregierung will die Käufer von Dieselfahrzeugen nicht im Stich lassen. Das versicherten sowohl Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) in ihrer Regierungserklärung als auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) in der dazugehörigen Diskussion. Flächendeckende Fahrverbote werden abgelehnt, stattdessen „maßgeschneiderte Lösungen“ gefordert. Die Automobilindustrie müsse für die eigenen Fehler geradestehen, so die Kanzlerin, man werde sie nicht mit Samthandschuhen anfassen, ergänzte der Minister.

Scheuer kündigte zudem die Veröffentlichung der Förderlinie für die Umrüstung von Dieselfahrzeugen im ÖPNV an. Dabei gehe es um 28.000 Stadtbusse, für die 107 Millionen Euro zur Verfügung stünden. Ziel sei es, die öffentliche Infrastruktur zu verbessern, ohne die Mobilität einzuschränken. „Luftqualität ist Lebensqualität, Mobilität aber ist auch Lebensqualität“, sagte er. Überrascht hat der Minister ferner mit der Ankündigung, „saubere Luft mit intelligenten Lösungen, guten Leitsystemen und digitaler Vernetzung zu einem Exportschlager für die Welt“ zu machen.

## Finanzen verstetigen

Weiterhin forderte Scheuer, das hohe Niveau der Finanzausstattung für den Verkehrsbereich zu verstetigen. Die Mittel müssten aber schneller und effizienter abfließen. Ganz oben auf der politischen Agenda steht dafür die Verabschiedung eines Beschleunigungsgesetzes. Daneben soll es zeitnah ein Schienenpaket und ein Schifffahrtsgesetzbuch geben. „Ganz klar“ für den Minister ist schließlich, die Verkehrsträger nicht gegen einander auszuspielen. „Kein Verkehrsträger wird zu kurz kommen“, betonte er.

In der Debatte musste Scheuer für seine erste Rede als Minister gleich heftige Kritik einstecken. Leif-Erik Holm (AfD) sprach von einer „brachliegenden Infrastruktur in Deutschland“. Zu besichtigen sei dies unter anderem in seinem Heimatland Mecklenburg-Vorpommern, wo schon Hubschrauberflüge angeboten würden, um das Versinken der Ostsee-Autobahn im Moor beobachten zu können. Düstere sehe es auch beim Breitbandausbau aus, was Frank Sitta (FDP) unterstrich. Zugleich forderte er für seine Partei eine grundsätzliche Beschleunigung von Planungsverfahren. Enttäuscht von den Plänen des Verkehrsministers zeigte sich die Linke. Die Politik der CSU bleibe fast ausschließlich auf das Auto gerichtet, kritisierte die Abgeordnete Ingrid Remmers.

Neben all diesen Themen muss Scheuer zunächst aber erst mal sein Haus bestellen. Denn ohne eine funktionierende Mannschaft und ohne verfügbare Haushaltsmittel bleiben die gutgemeinten Vorschläge nur Ankündigungen. Verabschiedet werden muss bis zum Sommer der Haushalt für das laufende Jahr, der im Entwurf zwar fertig ist und erfahrungsgemäß zu 95 Prozent vom Vorgänger übernommen werden kann. Einige eigene Duftmarken aber wird der neue Minister natürlich noch setzen wollen. Parallel dazu gilt es, bereits den Haushalt 2019 zu planen und abzustimmen, vor allem mit dem Bundesfinanzministerium.

Das ist kein leichtes Unterfangen – vor allem nicht, weil ein Großteil der Führungsmannschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgewechselt worden ist oder wird. Neben den beiden neuen beamteten Staatssekretären Dr. Gerhard Schulz, der vom Chef der Grundsatzabteilung auf den bisher von Michael Odenwald bekleideten Job klettert, und Guido Beermann, den Scheuer sich für Rainer Bomba aus dem Bundesgesundheitsministerium holte, werden fünf neue Abteilungsleiter berufen.

Neue Chefin der Zentralabteilung wird, so ist zu hören, die CSU-Politikerin Dr. Astrid Freudenstein aus Scheuers bayerischer Heimat. Sie hatte auf Listenplatz 48 den erneuten Sprung in den Bundestag verpasst, hat aber als ehemals stellvertretendes Mitglied des Verkehrsausschusses schon mal verkehrs- und haushaltspolitische Luft geschnuppert. Nun wird sie im BMVI verantwortlich zeichnen für die Bereiche Personal und Justizariat, Haushalt und Finanzen, innerer Dienst sowie vieles mehr.

Ebenfalls neu besetzt wird mit Dr. Norbert Salomon die Grundsatz-Abteilung. Er war bislang als Unterabteilungsleiter im Bundesumweltministerium zuständig für Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr. Nicht mehr geben soll es die bisherige Abteilung Landverkehr, die wieder in zwei selbständige Abteilungen Eisenbahn und Straßenverkehr „rückabgewickelt“ werde, wie es im Ministerium heißt. Eine gute Entscheidung des Ministers, wird allgemein unterstrichen.

Chef der neuen Eisenbahn-Abteilung soll der bisherige Unterabteilungsleiter Hugo Gratzka werden, Chef der neuen Abteilung Straßenverkehr sein bisheriger Kollege Guido Zielke. Dem Vernehmen nach sollen hier die Mautreferate aus der Grundsatzabteilung eingegliedert werden, damit sie in der Zuständigkeit von Staatssekretär Schulz verbleiben. Zum neuen Leiter der Luftfahrt-Abteilung steigt wohl dessen bisheriger Vertreter Johann Friedrich Colsman auf. Ihre Posten behalten werden offenbar die Ab-

teilungsleiter Karl-Heinz Görrissen (Leitung, politische Planung), Reinhard Klingen (Wasserstraßen, Schifffahrt), Dr. Tobias Miethaner (Digitale Gesellschaft) und Dr. Stefan Krause (Straßenbau).

Geregelt hat Scheuer inzwischen auch die Zuständigkeiten seiner Parlamentarischen Staats-

sekretäre Steffen Bilger und Enak Ferlemann (siehe Kasten), mit denen Transport- und Logistikunternehmen bei Veranstaltungen in den nächsten Monaten sicher häufiger in Kontakt kommen werden.

Text: Hans-Peter Colditz | Foto: CSU/Valentin Brandes, Fotolia/elcavalana

## DIE AUFGABEN

**Steffen Bilger: Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik**

- Themen unter anderem Straßenbau, Digitales, automatisiertes Fahren, alternative Antriebe, Logistik, Luftfahrt, Verkehrssicherheit
- zuständig für Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Thüringen

**Enak Ferlemann: Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr**

- Themen unter anderem Haushalt, Eisenbahn, Schifffahrt, ÖPNV, Verkehrsinfrastruktur
- zuständig für Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, NRW, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein

Road Efficiency
www.mercedes-benz.com/roadefficiency

## 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

# Blühende Geschäfte

Panalpina-Chef Stefan Karlen über die Ambitionen im Bereich Perishables – Ausbau des Netzwerks geplant



**trans aktuell: Herr Karlen, sind Sie in Blumenläden neugierig zu wissen, wo die Rosen herkommen?**

**Karlen:** Inzwischen ja. Und die Wahrscheinlichkeit, dass die Rosen mit Panalpina nach Europa gekommen sind, ist groß.

**Schnittblumen, Meeresfrüchte, Gemüse – wie erklärt sich der Appetit Ihres Unternehmens auf das Segment Perishables, also verderbliche Waren?**

Der Bereich verderbliche Waren hat jährliche Wachstumsraten von durchschnittlich fünf Prozent und ist nahezu keinen konjunkturellen Schwankungen unterworfen. Der Charme für uns liegt darin, dass wir unser Know-how in diesem Bereich mit einem weltweiten Netzwerk kombinieren können. Wir sind in der Lage, Rundläufe zu bilden, indem wir zum Beispiel Hightech-Ware nach Kenia fliegen und Schnittblumen zurück.

**Inwiefern können Sie Synergien zum Beispiel mit Ihrer Logistiksparte bilden?**

Für längeres Einlagern eignen sich verderbliche Waren natürlich nicht. Doch haben wir teilweise schon Kühlkammern in unseren Logistikcentern eingerichtet. Auch sind wir bestrebt, die letzte Meile zu gestalten. Das erklärt ebenfalls unsere Zukäufe in Belgien, den Niederlanden und in Deutschland vergangenes Jahr. In Deutschland haben wir im September Teile der Cool Chain Group aus Kelsterbach übernommen. Unser Anspruch ist es, nicht bloß den Hauptlauf abzuwickeln, sondern End-to-End-Lösungen anzubieten.

**Seit November 2015 haben Sie fünf Unternehmen mit Schwerpunkten im Bereich verderbliche Waren übernommen. Sind weitere Akquisitionen geplant?**

Wir schauen uns den Markt genau an. Das mögliche Unternehmen muss in jedem Fall in unser Netzwerk passen. In Frankreich gäbe es einen gewissen Bedarf, hier fehlt uns zum Beispiel noch wie in den Niederlanden, Belgien und Deutschland eine Lösung für die letzte Meile.

**Sie haben voriges Jahr das Ziel ausgegeben, bis 2020 weltweit der bevorzugte Anbieter für Frische-Erzeugnisse werden zu wollen. Kühne + Nagel ist in diesem Bereich aber auch nicht ganz untätig.**

Uns geht es hier nicht primär um das Volumen, sondern um die Organisation der kompletten Supply Chain. Wir haben den Anspruch, Kunden und Produkte verstehen zu wollen. Man muss vielleicht gleichzeitig erwähnen, dass dieser Markt stark segmentiert ist. Kühne + Nagel und Panalpina sind sicherlich große Akteure, aber der Markt ist deutlich

größer und bietet beiden Unternehmen enorme Potenziale.

**Aktuell decken Sie 25 Länder ab. Doch planen Sie, die Größe des Netzwerks zu verdoppeln. Warum ist Ihnen die Ausweitung auf weitere Länder so wichtig?**

Weil wir unseren Kunden dadurch einen deutlich besseren Service bieten können. Gibt es zum Beispiel in Südamerika keine Avocado, können wir sie aus dem Mittleren Osten beschaffen – wenn wir in beiden Regionen entsprechend vertreten sind. Dadurch haben wir also ganz andere Möglichkeiten. Zurzeit sind wir sehr stark auf der Achse zwischen Afrika und Europa oder auch in Lateinamerika, wo unser Frischwarengeschäft seinen Ursprung hat. Eine größere Präsenz in Asien wäre als Ergänzung also sinnvoll. Aus diesem Grund haben wir beispielsweise auf der Messe Fruit Logistica kürzlich unter anderem unsere Agenten in Sri Lanka und Pakistan in das Perishables Netzwerk aufgenommen.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: Fotolia/PhotoSG, Panalpina/Hofer

## ZUR PERSON

- Stefan Karlen (Jahrgang 1973) ist seit September 2016 Vorstandsvorsitzender von Panalpina.
- Seit 21 Jahren ist er in unterschiedlichen Funktionen bei dem Logistikdienstleister tätig, zuletzt als regionaler CEO für Asien-Pazifik.
- Er machte seine Ausbildung bei Danzas und seinen Master of Business Administration (MBA) an der Business School in Madrid. Der Manager spricht fünf Sprachen.
- Karlen ist verheiratet und hat zwei Kinder. In seiner Freizeit reist er gerne, macht Sport und interessiert sich für Uhren.



Panalpina-Chef Karlen will das Netzwerk für verderbliche Waren ausbauen und prüft weitere Übernahmen.

# Auftanken bei Elvis

Ladungskooperation startet Projekt Fuel.net – Mitglieder können an etwa 100 Hoftankstellen Diesel beziehen



*„Wir treten mit einem Bedarf von 50 Millionen Litern im Monat an“*

ELVIS-VORSTAND  
JOCHEN ESCHBORN ZUR  
ABNAHMEMENGE SEINES  
NETZWERKS

Die Ladungskooperation Elvis hat ihre Vorbereitungen zum Aufbau eines Tankstellennetzwerks abgeschlossen. Fuel.net – so der Name des Netzwerks – ist zu Jahresbeginn an den Start gegangen. Das Netzwerk umfasst rund 100 Hoftankstellen von Speditionen aus den unterschiedlichen Elvis-Sparten, wie Elvis-Vorstand Jochen Eschborn im Gespräch mit trans aktuell berichtet. Seine Kooperation arbeitet dabei mit der Hoyer-Unternehmensgruppe aus Visselhövede zusammen, einem der ganz großen Versorger von Mineralölprodukten in Deutschland. Ihre Tankstellen sind ebenfalls Teil von Fuel.net. Sichtbar wird die Kooperation auch daran, dass sowohl das Elvis-als auch das Hoyer-Logo auf einer neuen Tankkarte abgebildet sind, die Elvis seinen Mitgliedern zur Verfügung stellt.

Das neue Netzwerk soll den Elvis-Mitgliedern zwei wesentliche Vorteile bringen: Sie könnten Diesel in der Regel zu günstigeren Konditionen kaufen und eine deutschlandweite Tankinfrastruktur nutzen, argumentiert Eschborn. Gleichzeitig bringt es die Speditionen des Netzwerks noch näher zusammen, da die Fahrer auf ihren Routen

die Betriebstankstellen anderer Elvis-Partner ansteuern können. Hier machen Speditionen mit, die verkehrsgünstig liegen, über mindestens zwei Fahrspuren und ausreichend große Tanks verfügen. Elvis kümmert sich in Kooperation mit Hoyer darum, dass die Tankstellen ständig befüllt werden, und steuert die Prozesse dahinter – von der Bestellung bis zur Abrechnung.

Erfolgschancen sieht Elvis-Vorstand Eschborn vor allem aufgrund des Preisvorteils. Für einen einzelnen Unternehmer gebe es bei der Beschaffung meist keinen preislichen Spielraum. „Wir treten mit einem Bedarf von 50 Millionen Litern im Monat an – ab dieser Größenordnung lassen die Mineralölhändler erst mit sich reden“, sagt er.

Elvis-Partner profitieren neben Preisvorteilen auch von einheitlichen Prozessen, wenn die Bezahlung über die neue Elvis-Tankkarte abgewickelt wird. Auch für die Anbieter hat ein Anschluss an Fuel.net sein Gutes: Sie finden womöglich wieder Gefallen an der eigenen Tankstelle. „Viele nehmen dies zum Anlass, um ihre Betriebstankstelle zu reaktivieren“, erzählt Eschborn.

Es gebe unter den Mitgliedern einen Bewusstseinswandel, dass



die Tankstelle von einer Kostenstelle in eine Erlösstelle umgewandelt werden kann. „Das wirft vielleicht kein großes Geschäft ab, trägt aber zur Kostendeckung bei“, sagt der Elvis-Chef. Ganz abnehmen will er seinen Mitgliedern die Arbeit aber auch nicht. Um die Instandhaltung der Anlagen müssten sie sich weiterhin selbst kümmern.

Ob Lkw-Fahrer eines Tages neben den Tankstellen auch weitere Teile der Infrastruktur auf den Speditionshöfen nutzen können, ist noch offen. In Rasthöfen würden sich die Speditionshöfe zunächst

jedenfalls nicht verwandeln, sagt Eschborn. Für solche Überlegungen, Speditionshöfe als Servicepunkte mit Übernachtungsmöglichkeiten auszubauen, sei es noch zu früh. Für Fahrer, die ihre Lkw an den Hoyer-Tankstellen auftanken, gibt es unabhängig davon aber schon einen kleinen Anreiz: Sie bekommen dort ihren Kaffee umsonst. Elvis stellt den Fahrern dafür wiederverwendbare Becher zur Verfügung.

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

# Bereit für den Zukunftsmarkt

Logcoop will Lager-Branchenlösungen um E-Commerce erweitern – Expansionspläne für Osteuropa



Neukunde über Logcoop: Für einen der größten Büromöbelhersteller Europas lagert die Friedrich Biermann Spedition und Logistik Ware in ihrem Logistikzentrum in Hamm.

## DER VERBUND

- Die Logistikkoooperation Logcoop wurde 2013 gegründet und hat inzwischen mehr als 120 mittelständische Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche als Mitglieder
- Die Kooperation bietet neben Einkaufsvorteilen verschiedene Netzwerke. Das Lagernetzwerk, 2016 gegründet, versammelt inzwischen 70 Mitglieder aus Deutschland, Belgien, Österreich, der Schweiz und Ungarn, die in unterschiedlichsten Lagerklassen zusammen rund 3,1 Millionen Quadratmeter anbieten

E-Commerce – dieses Thema treibt auch die mittelständische Speditionskooperation Logcoop um. Geschäftsführer Marc Possekel denkt im Rahmen des Lagernetzwerks von Logcoop bereits über ein „flächendeckendes E-Fulfillment-Netzwerk“ nach. Gleichzeitig will die Kooperation weitere Mitglieder gewinnen – auch im Ausland. Nicht zuletzt dafür warb Logcoop auch mit 70 Mitgliedern auf der Messe Logimat in Stuttgart.

„Im Bereich E-Commerce und -Fulfillment wollen wir mit unserem Lagernetzwerk massiv einsteigen“, sagte Possekel gegenüber trans aktuell. Im Fokus hat er nach eigenen Angaben die zahlreichen mittelständischen Onlinehändler, die nicht über eigene Lagerstrukturen verfügen. „Hier gibt es die Chance, dass unsere Mittelständler mit diesen Unternehmen wachsen“, sagte Possekel.

### Austausch von Erfahrungen

Angetan von der Idee ist auch Logcoop-Mitglied Friedel Biermann vom Unternehmen Friedrich Biermann Spedition und Logistik aus Büren. Das Unternehmen ist Mitglied im Lagernetzwerk von Logcoop. Biermann sieht den Bereich Onlinehandel als Zukunftsmarkt. Noch hat das Unternehmen in dem Bereich keine Meriten gesammelt – aber wir haben in unserem Netzwerk bereits zwei größere Unternehmen mit Erfahrung, mit denen werden wir uns, wenn es so weit ist, zusammensetzen.“

Für Biermann liegt darin auch der Vorteil des Netzwerks – der direkte Austausch untereinander.

„Da muss nicht jeder das Rad neu erfinden“, sagt er und betont, dass für alle Mitglieder Kundenschutz und das gegenseitige Vertrauen wichtig sind.

Nicht nur die Mitglieder helfen sich untereinander, auch die Kooperationszentrale unterstützt die Unternehmen, auch vertriebslich. So erhielt Biermann einen Auftrag für die Lagerung von Büromöbel aus Großbritannien: Der deutsche Stückgutpediteur des britischen Herstellers suchte eine Lagermöglichkeit, Logcoop vermittelte den Kontakt zu Biermann. Täglich drei bis vier Lkw kommen seit Anfang 2017 aus dem Werk des Kunden zum Biermann-Standort Hamm. Dort werden die Kundenbestellungen kommissioniert und zu einem Hub nach Werl verbracht, wo der Stückgutpediteur die Sendungen übernimmt. Die Investitionen von Biermann für den Auftrag: Eine neue Lagersoftware – Ergebnis eines Rahmenvertrags mit Logcoop – sowie Stapler für die Lagerausstattung, ebenfalls über einen Rahmenvertrag erworben. Das Geschäft läuft, „der Brexit wird darauf keine Auswirkungen haben“, sagt Biermann.

Stichwort Brexit: Das passt zur geplanten Ausdehnung von Logcoop. Sechs Anfragen von Speditoren aus Großbritannien hat Possekel nach eigenen Angaben derzeit vorliegen. Auch in Italien und Österreich will die Kooperation mit Sitz in Düsseldorf ihre Präsenz verstärken, auf mindestens einen Partner pro Industrieregion. „Ebenso sind zwei weitere Standorte in der Region Benelux und vor allem die Expansion in sechs Länder Osteuropas angedacht“, berichtet Possekel. In Deutschland können Unterneh-

men aus Bremen, Leipzig und Berlin laut Possekel das Netzwerk noch ergänzen. Immer willkommen sind demnach auch Spezial- und Branchenlager: etwas für Gefahrstoffe und die Lagerung wassergefährdender Stoffe oder IFS- und Bio-Öko-zertifizierte. „Davon wollen wir mindestens

zehn bis zwölf Standorte bundesweit“, so Possekel. Wenn die Zahl beisammen ist, kann Logcoop daraus eine Branchenlösung für sein Netzwerk stricken.

Gleiches hat Possekel auch mit dem Thema Palettenlogistik vor. Für das E-Commerce-Geschäft müssen zumeist See-

container entpackt werden – dafür braucht es ein Lager mit Rampe. Viele Onlinehändler verfügen nicht über solche Immobilien. Wohl aber die Mitglieder des Lagernetzwerks von Logcoop.

Text: Ilona Jüngst |  
Fotos: Jüngst, Matthias Groppe

FIA European Truck Racing Championship  
nuerburgring.fiaetr.com

## 33. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX

29. JUNI – 01. JULI 2018

INTERNATIONALER ADAC TRUCK GRAND-PRIX NÜRBURGRING

**8 TRUCKRENNEN**

4 x FIA European Truck Racing Championship

4 x ADAC Mittelrhein Cup

Jessica Lynn

# TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

# NÜRBURGRING

29. JUNI – 01. JULI 2018

truckgrandprix

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE



Partnerschaftliche Zusammenarbeit: Friedel Biermann und Logcoop-Geschäftsführer Marc Possekel (rechts).

# Grüner geht's nicht

Versandhändler Memo setzt auf Nachhaltigkeit in allen Bereichen – Zustellung per Lastenrad ausweiten



Am Biotop 6: Schon die Adresse des Versandhändlers Memo in Greußenheim bei Würzburg zeigt, wo die Reise hingehet. Die umliegenden Felder und Wälder tun ein Übriges. Der Händler für Büro- und Werbeartikel sowie nachhaltige Alltagsprodukte hat im vergangenen Jahr den Nachhaltigkeitspreis Logistik der Bundesvereinigungen Logistik der Bundesvereinigungen Logistik (BVL) Österreich und Deutschland verliehen bekommen und zieht damit mit Unternehmen wie Audi, Tchibo oder der Österreichischen Post gleich.

Weil die Kunden von Beginn an die Möglichkeit hatten, die Boxen beim Erhalt der Bestellung auch zu kaufen, nahm der Bestand nach und nach ab. „2012 mussten wir schließlich Boxen nachkaufen und haben dafür ein eigenes Branding und die Farbe Grün gewählt“, erklärt Schmähling. Drei Jahre später waren die Bestände schon wieder weg, das Unternehmen erhöhte den Nachhaltigkeitsfaktor: Die Memo-Boxen bestehen seitdem aus dem Recycling-Kunststoff Procyclen. Eine eigens durchgeführte Analyse

die Zustellung auf der letzten Meile übernehmen die Räder. „Das Angebot kommt bei den Kunden sehr gut an“, berichtet der Logistikleiter. So gut, dass Memo eine Ausweitung des Angebots auf weitere Städte plant.

Wachsen soll auch die Präsenz der firmeneigenen Produkte in Bio-Supermärkten. Die Eigenmarke führt das im Jahr 1990 gegründete Unternehmen seit 20 Jahren, mittlerweile umfasst das Portfolio rund 1.000 Produkte: vom Druckerpapier bis zum Bio-Kaffee ist alles dabei. „Wir achten nicht nur bei unseren eigenen, sondern bei allen unseren Produkten auf Zertifizierungen, die Nachhaltigkeit gewährleisten“, erklärt Schmähling. Der für diesen Zweck erstellte Kriterienkatalog umfasse 16 Seiten. Die strenge Handhabung sei unter anderem bei Bekleidung wichtig, die Memo ebenfalls verkauft. Diese werde in Europa, aber auch in Asien produziert. Ein Memo-Mitarbeiter war daher sechs Wochen lang in Indien, um sich von den fairen Arbeitsbedingungen vor Ort zu überzeugen. „Weil wir für Nachhaltigkeit stehen, können wir uns dabei keine Fehler erlauben“, sagt Schmähling. Viele Kunden seien extrem kritisch und würden zu Recht auf jede Kleinigkeit achten.

Bei Memo können sie jedoch nicht auf Ungereimtheiten stoßen, denn nachhaltig ist dort praktisch alles: Eine Holz-Hackschnitzelheizung versorgt das Gebäude mit Wärme, die Fensterrahmen bestehen aus heimischen Hölzern, das Dach ist begrünt und mit Oberlichtern aus Glas durchzogen, sodass viel natürliches Licht einfällt. Zudem arbeiten die Mitarbeiter in Büro und Lager an ergonomischen Arbeitsplätzen. Für das Wohl der Mitarbeiter ist auch an anderer Stelle gesorgt: Alle zwei Wochen werden Massagen angeboten, in den Ferien besteht die Möglichkeit zur Kinderbetreuung und regelmäßig finden Schulungen statt.

Der Stellenwert der Mitarbeiter zeigt sich schon in dem Firmennamen. Bereits 1999 firmierte sich das Unternehmen zur AG um, damit die Angestellten an dem Unternehmenserfolg teilhaben können. Memo bildet auch aus: Sechs Auszubildende in den verschiedensten Berufen beschäftigt der Versandhändler im Durchschnitt pro Jahr. Die Azubis arbeiten in jedem Ausbildungsjahr an einem Projekt – natürlich zum Thema Nachhaltigkeit. Dieses Jahr trägt es

den Titel „Die Auswirkungen des Klimawandels auf die Memo AG“.

Die Verantwortlichen legen großen Wert darauf, das Thema Nachhaltigkeit nicht als Trend zu sehen. Schließlich gehörte es sogar schon vor der eigentlichen Gründung zur Unternehmens-DNA: Memo-Mitbegründer Jürgen Schmidt verkaufte Recyclingpapier aus dem Kofferraum heraus an seine Mitarbeiter. „Wir leben Nachhaltigkeit“, erklärt Schmähling.

Doch nicht nur mit der Nachhaltigkeit startete das Unternehmen früh, sondern genauso mit seinem Web-Shop, der bereits 1998 für gewerbliche Kunden online ging. Seit 2004 haben dort auch Privatkunden die Möglichkeit, Ware zu bestellen. 2015 kam mit dem Portal [www.memolife.de](http://www.memolife.de) ein eigener Shop für Privatkunden hinzu. „Für Versandhändler ist ein Onlineshop mittlerweile unverzichtbar“, erklärt Frank Schmähling. 75 Prozent des Gesamtumsatzes – im Jahr 2016 lag er bei 20,6 Millionen Euro – tragen laut Schmähling die Onlineverkäufe bei. Aber auch den Katalog werde es weiterhin geben. Selbstverständlich aus Recyclingpapier.

Text: Franziska Nieß |  
Fotos: Nieß, Memo

## MEHR IM NETZ



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

## BEREITS IM JAHR 1998 GING DER WEB-SHOP ONLINE

„Nachhaltigkeit ist unser Kerngeschäft“, erklärt Frank Schmähling, Vorstand Logistik, im Gespräch mit trans aktuell. Ein Alleinstellungsmerkmal des Unternehmens stelle zum Beispiel das Mehrweg-Versandssystem dar. Die Memo-Boxen sind ein Herzensprojekt von Schmähling: „Schon als ich 1996 bei Memo angefangen habe, kam mir die Idee zu einer wiederverwendbaren Transportverpackung.“ Zwei Jahre später launchte die Deutsche Post ein entsprechendes Angebot: die Postbox. Memo war Pilotkunde und die Verantwortlichen entsprechend enttäuscht, als die Post das Projekt 2008 einstellte. „Wir haben daraufhin Restbestände gekauft“, erklärt Schmähling. Mehrere Tausend gelbe Postboxen in drei verschiedenen Größen wanderten in den Memo-Bestand und wurden mit einem entsprechenden Firmenaufkleber gebrandet.

der Ökobilanz im Vergleich zur herkömmlichen Belieferung mit Kartons ergab: Nach 55 Rundläufen ist die Memo-Box ökologischer. „Das war allerdings 2013, mittlerweile dürfte die Anzahl der Rundläufe um einiges gesunken sein“, sagt der Verkehrsfachwirt. Die ersten Behälter hätten bereits 200 Rundläufe geschafft.

Neben der Memo-Box ist die Paketzustellung per Lastenrad das zweite „große“ Herzensprojekt des Unternehmens. In Berlin arbeitet Memo mit dem Rad-Logistikunternehmen Velogista zusammen, der mit sieben Rädern pro Tag für den Versandhändler Ware ausliefert. Zwei der Elektroräder fahren mit Werbung für den Versandhändler durch die Hauptstadt. „Insgesamt stellen wir in Berlin täglich 50 bis 90 Pakete mit dem Fahrrad zu“, erklärt Schmähling. Lkw der Geis Gruppe transportieren die Ware von Greußenheim nach Berlin,



Logistikvorstand Frank Schmähling mit seinem Herzensprojekt, den grünen Memo-Boxen.



In Berlin stellt Velogista die Memo-Pakete per Fahrrad auf der letzten Meile zu.

## DAS UNTERNEHMEN

- Sitz in Greußenheim bei Würzburg
- 1990 gegründet
- 127 Mitarbeiter
- Vorstand: Thomas Wolf, Richard Wolf, Ulrike Wolf, Frank Schmähling, Helmut Kraiß
- Rund 76.000 Kunden 2015 und 2016
- Rund 20.000 Produkte, darunter etwa 1.000 der Marke Memo
- Onlineshop für gewerbliche Kunden unter [www.memo.de](http://www.memo.de) und [www.memo-werbeartikel.de](http://www.memo-werbeartikel.de); für Privatkunden unter [www.memolife.de](http://www.memolife.de)

# Motivation steigern

Besonderheiten des Betriebsrentenstärkungsgesetzes – Mitarbeiterbindung durch Altersvorsorge

Mit dem neuen Betriebsrentenstärkungsgesetz will der Bund die Betriebsrente deutlich attraktiver machen, etwa für KMU und für Geringverdiener. Unternehmen, die das Thema richtig ausspielen, können im Wettbewerb um Fachkräfte dieses Mittel zur Mitarbeiterbindung einsetzen.

Keine Frage: Eine zusätzliche betriebliche Altersvorsorge (bAV) ist für Arbeitnehmer attraktiv – die freiwillige Leistung spielt somit auch in die Hände der Arbeitgeber. Neu sind seit dem 1. Januar 2018 unter anderem Änderungen bei den Entgeltumwandlungen, ein Förderbetrag für Geringverdiener und ein Sozialpartnermodell.

Das Sozialpartnermodell sieht vor, dass Tarifpartner, also Gewerkschaften und Arbeitgeber, die Möglichkeit haben, Betriebsrenten ohne Haftung der Arbeitgeber zu vereinbaren. Der Arbeitgeber sagt lediglich die Höhe seiner Beiträge zu. Weiterer Vorteil: Auch nicht-tarifgebundene Arbeitgeber und Arbeitnehmer können an diesen tariflichen Vereinbarungen teilnehmen. Welche Betriebsrentensysteme eingeführt und wie sie gesteuert werden, ist Sache der Sozialpartner, allerdings hat die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht eine Kontrollfunktion.

## 480 Euro vom Chef

Der Förderbetrag für Geringverdiener mit einem Bruttoeinkommen von bis zu 2.200 Euro beträgt 30 Prozent – dieser Zuschuss kann direkt mit der Lohnsteuer verrechnet werden. Die Aufwendungen des Arbeitgebers dürfen dabei zwischen 240 und 480 Euro im Jahr betragen.

Gleichzeitig wurde der Anspruch auf steuerfreie Entgeltumwandlung von vier auf acht Prozent der Beitragsbemessungsgrenze (2018: 6.500 Euro) erhöht. Auch in der Sozialversicherung ist diese Entgeltumwandlung bis maximal vier Prozent der Beitragsbemessungsgrenze (260 Euro) steuerfrei. „Das bedeutet konkret, dass Arbeitgeber innerhalb dieser Grenzen rund 20 Prozent der Entgeltumwandlung sparen und dadurch Liquidität gewinnen“, sagt Frank Nevels, Leiter Vorsorgemanagement Norddeutschland beim Versicherungsmakler Oskar Schunck in Düsseldorf.

Das Betriebsrentenstärkungsgesetz nimmt die Arbeitgeber dabei aber in die Pflicht, die ersparten Sozialversicherungsbeiträge

ebenfalls in die Betriebsrente ihrer Arbeitnehmer einzubringen – und zwar in Höhe von 15 Prozent des umgewandelten Entgelts. „Im Ergebnis bleibt dem Arbeitgeber immer noch ein Liquiditätsvorteil gegenüber einer Lohnauszahlung ohne Entgeltumwandlung von rund fünf Prozent“, erläutert Nevels. Diese obligatorische Beteiligung gilt für alle Neuabschlüsse ab 2019 und für Altverträge dann ab 2022.

Nevels weist auch darauf hin, dass bei einer bereits bestehenden Beteiligung des Arbeitgebers an einer Betriebsrente die Gefahr besteht, dass die neue obligatorische Beteiligung in Höhe von 15 Prozent zusätzlich aufgebracht werden muss. Betroffene Arbeitgeber sollten daher ihre Beteiligung schnellstmöglich so deklarieren, dass sie gesetzeskonform ist.

Laut dem Vorsorgeexperten hat ein Unternehmen verschiedene Möglichkeiten zur Entgeltumwandlung, entweder in Form einer Direktversicherung, einer Pensionskasse, eines Pensionsfonds, einer Unterstützungskasse oder einer Pensionszusage.

„Die ersten drei Durchführungswege werden als versicherungsförmig bezeichnet. Für sie gelten die Bestimmungen gleichermaßen. Auch im Vertragsrecht bestehen Unterschiede, die entscheidungsrelevant sein können.“

Da der Arbeitgeber immer für die Erfüllung der von ihm zugesagten Leistungen haftet – auch für Versicherungen –, sollte die Gestaltung des richtigen Durchführungsweges gut durchdacht sein, sagt Frank Nevels. Seiner Meinung nach ist allerdings die Direktversicherung für fast alle Ansprüche die beste Wahl; es sei denn, ein bindender Tarifvertrag regelt etwas anderes. Für welches Modell man sich auch entscheidet: „Personalpolitisch führt eine gut gestaltete Betriebsrente zu einer erhöhten Motivation der Arbeitnehmer. Unternehmen ohne attraktive Versorgungsleistungen haben kaum noch eine Chance bei der Rekrutierung neuer Mitarbeiter“, sagt der Versicherungsexperte.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Schunck Group, Archiv/Florence Frieser



„Der Arbeitgeber haftet für die Erfüllung der von ihm zugesagten Leistungen“

FRANK NEVELS, LEITER  
COMPETENCE CENTER  
VORSORGE MANAGEMENT  
NORD, OSKAR SCHUNCK  
GROUP

## FÜNF TIPPS VOM VORSORGEEXPERTEN

Frank Nevels von der Schunck-Group rät:

- Die Gestaltung und Optimierung einer betrieblichen Altersvorsorge – insbesondere die Berücksichtigung individueller Unternehmensbelange – kann nur mit der Hilfe fachkundiger Berater gelingen.
- Ein maßgeblicher Mindestlohn darf durch eine Entgeltumwandlung nicht unterschritten werden (sofern ein Tarifvertrag nichts anderes regelt).
- Schaffen Sie Transparenz und legen Sie Ihre „Spielregeln“ klar und deutlich für alle Arbeitnehmer fest. Das gelingt mit einer einheitlichen Versorgungsordnung.
- Entscheiden Sie sich für nur einen Produktgeber. Dadurch haben Sie bloß einen Vertragspartner und können die Verwaltung entlasten.
- Informieren Sie Ihre Arbeitnehmer und lassen Sie sich diese Information durch Unterschrift bestätigen. So vermeiden Sie, dass Ihnen zu einem späteren Zeitpunkt vorgeworfen wird, nicht ausreichend informiert zu haben.



## Mercedes-Benz Van Rental ist da.

Jeder Job ist anders. Und so braucht man für neue Herausforderungen oft individuelle Lösungen. Deshalb gibt es jetzt Mercedes-Benz Van Rental: die erste Fahrzeugvermietung, die sich ganz auf Transporter spezialisiert hat. Mit unseren Mietoptionen können Sie jederzeit flexibel auf jede Situation reagieren und sich voll und ganz auf den Job konzentrieren.

Egal ob Kastenwagen, Kühlfahrzeug, Pritsche oder Kombi, wir finden die passende Fahrzeuglösung für Sie. Schließlich vermieten wir die Transporter nicht nur, sondern bauen sie auch. Ein individuelles Angebot erhalten Sie bei ausgewählten Vermietstützpunkten in Ihrer Nähe. Erfahren Sie mehr unter [www.vanrental.de](http://www.vanrental.de)



# Stillstand und Erpressungen

Millionenschäden durch Cyberkriminalität – Angriffe mit falschen Identitäten – wie sich Speditionen schützen können



Wie können sich Transport- und Logistikunternehmen gegen Cybercrime schützen? Zu diesem Thema richtete der Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL) kürzlich eine Veranstaltung im Stuttgarter Haus der Wirtschaft

aus. Als Experte sprach Sascha Michel Kessel, Leiter des Competence Center Cyber beim Versicherungsmakler Oskar Schunck. Die Bedrohung durch Cyberangriffe nimmt seit Jahren zu. Am häufigsten betroffen sind Unternehmen aus Handel, IT und Medien. An vierter Stelle folgt bereits die

Transport- und Logistikbranche. Betroffen waren voriges Jahr etwa Raben Logistics und Maersk. Motivation und Personen hinter den Attacken sind höchst unterschiedlich. So gibt es manchmal auch persönliche Verbindungen zum Ziel, etwa durch Wettbewerber oder ehemalige Mitarbeiter. Die Angreifer müssen nicht unbedingt eigene IT-Kenntnisse besitzen. Vielmehr kann dieser Personenkreis inzwischen über verschiedene Plattformen die Cyberattacken in Auftrag geben – und das zu teilweise günstigen Prämien.

Die Möglichkeiten sind vielfältig und reichen von virenbehafteten Mails, Überspielen von Schadsoftware bis hin zum Abziehen sensibler Daten über imitierte Internetseiten (Phishing). Im Kommen ist verstärkt „Social Engineering“. Bei dieser Masche behaupten Hacker unter Vorspiegelung falscher Identitäten, beispielsweise kompromittierendes Material über Mitarbeiter zu besitzen. Das „Beweismaterial“ wird gleich frei Haus mitgeliefert, etwa in Form eines Videolinks, hinter dem sich Schadsoftware verbirgt. An der Tagesordnung sind zudem Erpressungen. Nur gegen Geld sollen Daten wieder zurückgegeben oder Verschlüsselungen an der IT-Infrastruktur behoben werden. Eine Reihe von Transportunternehmen hat bereits Lehrgeld zahlen müssen, denn ein weiterer Tag Stillstand wäre noch teurer gewesen.

Wenn wegen der Hackerangriffe etwa vertraglich vereinbarte Termine platzen, so addieren sich zu den Kosten dafür noch der Aufwand für Datenverlust, Betriebsunterbrechung bis hin zu Vertragsstrafen an die Kunden. Hinzu kommt noch der Reputationschaden wegen „mangelnder Vertragstreue“. Laut Kessel geht der durchschnittliche Gesamtschaden pro Hackerangriff in die Millionen, wobei die Kosten für Krisenstab und Juristen bis zu 50 Prozent ausmachen können.

Um sich gegen Cyberattacken zu schützen, können Unternehmen jedoch einiges tun. Dazu gehören beispielsweise Schulungen für die Mitarbeiter, ein Krisenplan oder Datenschutzvereinbarungen. Als organisatorische Maßnahmen bieten sich regelmäßige Sicherheitsaudits durch Spezialisten an. In technischer Hinsicht haben sich die Absicherung des Firmennetzwerks durch Datenverschlüsselung bewährt, ebenso Backups, Sicherheitszertifizierungen, Zugangsbeschränkungen und Passwortschutz.

Auch sogenannte Cyberversicherungen, die zahlreiche etablierte Versicherungsunternehmen anbieten, können zumindest die finanziellen Schäden abfedern. Vor Vertragsabschluss sind jedoch zahlreiche Fragen zu beantworten, etwa zum Stand der Technik oder generell zum IT-Sicherheitsmanagement. Achtung: Vor Vertragsabschluss sind die Ausschlüsse von Leistungen gut zu prüfen.

Zu erwähnen ist beim Thema Cybercrime auch die EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO), die am 25. Mai in Kraft tritt und wegen der zahlreichen personenbezogenen Daten auch die Transport- und Logistikbranche betrifft (siehe auch trans aktuell 2/3 2018). Bei Verstößen können teils empfindliche Bußgelder fällig sein. So stehen etwa bis zu 20 Millionen Euro Strafe oder vier Prozent des weltweit erzielten Gesamtumsatzes im Raum – je nachdem welcher Betrag höher ist. Zudem liegt die Nachweispflicht über die Einhaltung der Datenschutzgrundsätze beim Unternehmen.

Überhaupt bringt die EU-DSGVO eine intensivierte Managementverantwortung mit sich. Bei Pflichtverletzungen beim Datenschutz haftet das Leitungsorgan verschuldensunabhängig persönlich und unter Umständen mit dem Privatvermögen.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Fotolia/James Thew, Schunck



„Die Kosten für die Wiederherstellung der Reputation sind kaum messbar“

SASCHA MICHEL KESSEL,  
LEITER COMPETENCE  
CENTER CYBER  
BEI OSKAR SCHUNCK



Partnerschaft mit DFB-Schiedsrichtern erneut verlängert



Die erfolgreiche Partnerschaft zwischen den DFB-Schiedsrichtern und der international führenden Expertenorganisation DEKRA ist um weitere drei Jahre verlängert worden. Schon seit 2003 tragen die Unparteiischen das DEKRA Logo auf der Kleidung. Der neue Vertrag läuft bis zum 30. Juni 2021.

„Als unabhängige Prüforganisation spielt DEKRA in vielen Bereichen die Rolle des Unparteiischen. Neutralität, Sachverstand und Sicherheit sind die Werte, die uns mit den DFB-Schiedsrichtern verbinden. Auch der Fair-Play-Gedanke steckt in unserer DNA und treibt uns in unserer täglichen Arbeit an – genau wie die Schiedsrichter auf dem Platz“, so DEKRA Vorstandschef Stefan Kölbl (Foto rechts). „Das erfolgreiche Sponsoringkonzept hat in den vergangenen Jahren dazu beigetragen, die Bekanntheit unserer Marke stetig zu erhöhen – angesichts des weltweiten Interesses am deutschen Spitzenfußball auch international. Das ist für uns besonders wichtig, denn DEKRA ist heute in mehr als 50 Ländern auf allen fünf Kontinenten aktiv.“

DFB-Präsident Reinhard Grindel (Foto links) sagt: „Eine Partnerschaft macht dann vor allem Sinn, wenn mit ihr auch eine inhaltliche Botschaft verbunden ist. Dies ist hier der Fall. DEKRA ist ebenso wie das deutsche Schiedsrichterwesen eine anerkannte und unabhängige Prüfinstanz mit hoher Qualität. Deshalb sind wir beim DFB sehr zufrieden, die gute Partnerschaft der vergangenen Jahre bis 2021 fortsetzen zu können.“

Als offizieller Partner der DFB-Schiedsrichter ist DEKRA auf der Kleidung der Schiedsrichter, Schiedsrichter-Assistenten und Vierten Offiziellen präsent, die sie bei Spielen der Bundesliga, der 2. Bundesliga, des DFB-Pokals, im Pokalendspiel der Frauen und in der Allianz Frauen-Bundesliga tragen.

Darüber hinaus wirkt DEKRA weiterhin an Kampagnen zur Bindung und Gewinnung von Schiedsrichtern mit. Außerdem bringt sich die Expertenorganisation aktiv in die Aktion „Danke Schiri“ ein, mit der das Engagement von Amateurschiedsrichtern gewürdigt wird. Viele der regionalen Ehrungen finden in den DEKRA Niederlassungen statt.

## TIPPS FÜR PRÄVENTION GEGEN CYBERATTACKEN

- Die wichtigsten und systemrelevanten Daten – ohne die der Betrieb stillsteht – identifizieren und den Schutz dieser Daten hinterfragen.
- Fragen stellen: Welche Einfallstore kann es geben? Etwa Schnittstellen mit anderen Unternehmen? Ist das gefährdete Unternehmen selbst ein Provider und bietet es IT-basierte Logistikdienstleistungen an? Kann einer dieser Kunden das Unternehmen lahmlegen? Wie kann sich das Unternehmen absichern? Welche Nachweise kann es anfordern?
- Könnte das eigene Unternehmen für andere Betriebe eine Gefahr darstellen? Könnten diese eine Zertifizierung oder den Nachweis einer Cyberversicherung anfordern?
- Den Ernstfall durchspielen: Hat das Unternehmen eine Strategie im Fall einer Cyberpanne oder -attacke – und wie gut ist sie?
- Wer unterstützt das Unternehmen im Ernstfall? Gibt es einen Cybersecurity-Spezialisten und stehen die richtigen Fachanwälte zur Verfügung?

# Die Chefin mag es spannend

Dr. Heike van Hoorn führt die Geschäfte des Deutschen Verkehrsforums – in ihrer Freizeit schreibt sie Krimis



Ein wenig Nervenkitzel kann nicht schaden. Ein Leben ganz ohne aufregende oder überraschende Momente wäre für Dr. Heike van Hoorn wohl schwer vorstellbar. Sie kennt es auch nicht, denn eine gewisse Spannung prägt sowohl ihr Privat- als auch ihr Berufsleben.

Beginnen wir beim Beruf: Als „überaus spannend“ bezeichnet sie ihre neue Tätigkeit. Die 47-Jährige muss sich als neue Geschäftsführerin des Deutschen Verkehrsforums (DVF) in komplexe Mobilitätsthemen einarbeiten und sich mit ihrer Organisation, die rund 170 Unternehmen vertritt, klar positionieren. Das ist deshalb besonders anspruchsvoll, weil dies zeitlich mit der Bildung und dem Start der neuen Bundesregierung zusammenfällt. Van Hoorn muss nun an vielen Stellen Flagge zeigen und Kontakte zu den neuen Abgeordneten und Ansprechpartnern in den Ministerien knüpfen.

Seit Jahresbeginn führt die Wahl-Berlinerin die Geschäfte des Verbands in der Klingelhöferstraße. Ihr Vorgänger Thomas Hailer, der seit 2002 Geschäftsführer beim Deutschen Verkehrsforum war, hatte das Amt aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt.

Den hohen Termindruck gleich zu Beginn ihrer Tätigkeit nimmt Hailers Nachfolgerin gleichwohl gerne in Kauf. Es ist das kleinere Übel. Das politische Vakuum sei auch für die Verkehrsbranche schwierig gewesen. „Ich bin sehr erleichtert, dass es mit der Großen Koalition nun geklappt hat. Wichtige Projekte müssen angeschoben werden“, sagt die Mutter von sechs-jährigen Zwillingen, die im niedersächsischen Leer geboren wurde.

Sie führt die Senkung der Trassenpreise auf der Schiene auf, die Erhöhung der Mittel aus dem Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetz oder die Etablierung einer neuen Bundesfernstraßengesellschaft. Dass ihr diese Begriffe leicht über die Lippen gehen, zeigt, dass die Geschäftsführerin mit wichtigen Themen bereits vertraut ist. Als ebenso positiv bewertet sie es, dass mit dem früheren CSU-Generalsekretär Andreas Scheuer ein Minister ernannt wurde, der bereits Erfahrungen im Verkehrsgeschehen hat. Auch sein

Veto gegen eine blaue Plakette findet die Zustimmung des DVF. „Wir müssen unter allen Umständen dafür eintreten, dass Mobilität möglich bleibt“, bekräftigt van Hoorn. „Deshalb können wir Fahrverbote nicht befürworten.“

Da Bund, Länder und Kommunen hier von einem Konsens weit entfernt sind, der Druck auf die öffentliche Hand aber steigt, dürfte es bei dieser Diskussion weiter spannend bleiben – doch mit der erwähnten Spannung hat Heike van Hoorn ja keine Schwierigkeiten. Wobei Spannung nicht mit Anspannung gleichzusetzen ist, denn darauf möchte sie privat wie beruflich lieber verzichten. „Ich bin sehr froh darüber, dass ich in der Geschäftsstelle auf ein sehr gutes Team gestoßen bin, das mich prima aufgenommen hat“, bilanziert sie nach ihren ersten rund 100 Tagen. Prozesse und Verantwortlichkeiten seien klar geregelt.

## Mutter von Zwillingen

Mit Spannung erwartet ist nun die Antwort auf die Frage, welcher Art von Nervenkitzel die DVF-Chefin denn zu Hause ausgesetzt ist? Da wären zum einen die kleinen spannungsgeladenen Momente, in denen sie sich fragt, warum Anspitzer und Radiergummis aus den Federmäppchen ihrer voriges Jahr eingeschulten Zwillinge in so großen Mengen abhandenkommen, um nur ein Beispiel zu nennen.

Da wäre aber auch eine ganz andere Dimension von Spannung, bei der verbrecherische Elemente ins Spiel kommen. Die Auflösung: Während van Hoorn tagsüber an der Fortsetzung der Erfolgsgeschichte des DVF schreibt, versetzt sie sich als Krimiautorin abends in die Psyche von Gewaltverbrechern und hilft den Gesetzeshütern – zum Beispiel Kommissar Stephan Möllenkamp – bei der mühsamen Ermittlungsarbeit.

„Deichfürst“ heißt ihr erstes Buch, bei dem ein unbeliebter Polder-Bauer mit fragwürdiger Vergangenheit ermordet aufgefunden wird. Er trat als ein vehementer Befürworter des Emssperrwerks in Erscheinung. Die aus Ostfriesland stammende Autorin hat den

Bau des Großprojekts ab 1998 hautnah mitverfolgt. Doch bei einem Buch soll es nicht bleiben: Zurzeit versucht sie, bei ihrem zweiten Krimi voranzukommen. Das gestaltet sich neben Job, Familie und anderen Hobbys wie dem Gärtnern – van Hoorn zieht neben ihrem Zuhause im Berliner Viertel Neu-Tempelhof Gemüse in zwei Hochbeeten – aber nicht ganz so einfach.

Wie sie zum Schreiben kam? Die Autorin verschlingt Krimis als Bücher und im Fernsehen. „Oft muss ich mich über die Handlung oder das Ende ärgern“, sagt sie – was sie motiviert habe, selbst in die Tasten zu hauen. Gut trifft es sich, dass van Hoorn Lektor-Kompetenz gleich im Haus hat. Ihr Mann Alois Kösters ist Chefredakteur der Magdeburger Volksstimme.

Tauscht sich das Ehepaar bei Buchprojekten über Handlung und Sprache und generell auch über Fragen der Kommunikation und des veränderten Medienkonsums aus, kamen in den vergangenen Wochen vermehrt Themen aus der Mobilitäts- und Logistikbranche hinzu. „Mein Mann muss sich anhören, mit welchen neuen Themen ich wieder konfrontiert bin“, sagt die Lobbyistin für die Verkehrsbranche. Bestens vertraut war sie als ehemalige Leiterin der Gremien- und Verbandsstrategie im Flughafenverband ADV mit den Belangen von Luftverkehrsdrehkreuzen und der Luftfahrtbranche. Bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße musste sie ihr Wissen erst vertiefen.

Ein Ding der Unmöglichkeit war das aber nicht: Die promovierte Geschichtswissenschaftlerin sieht zwischen den Verkehrsträgern etliche Parallelen. Zum anderen schätzt sie die Möglichkeiten der Vernetzung, die auch das DVF stärker herausstellen möchte. „Wir beleuchten den kompletten Verkehrssektor und haben als Organisation das Große und Ganze im Blick“, sagt die Geschäftsführerin. „Jeder Verkehrsträger hat seine Daseinsberechtigung und sollte nach seinen Stärken eingesetzt und mit den anderen Verkehrsträgern – wo immer es geht – kombiniert werden können.“

Die Herausforderung für ihren Verband sieht die Geschäftsführe-

rin darin, diese Verkehrsträger so zu verknüpfen, dass sich die Belastungen für Umwelt und Bevölkerung so weit wie möglich reduzieren. Denn Verkehr und Logistik hätten immer eine gesellschaftliche Relevanz – allein schon wegen der negativen Begleiterscheinungen wie Lärm und Staus.

Van Hoorn empfiehlt daher einen ideologiefreien Umgang mit den Verkehrsträgern – so hält sie es auch selbst im Privaten. „Ich bin begeisterte Fahrradfahrerin. Wenn es irgendwie geht, setze ich mich aufs Rad. Ich habe in Münster studiert, da ist die Liebe zum Rad angelegt.“ Je nach Entfernung oder Uhrzeit kommen aber auch andere Verkehrsmittel zum Einsatz. Denn hier will van Hoorn keine bösen Überraschungen erleben – ganz anders als in ihrer Fantasiewelt, die sicherlich auch weiterhin Stoff für Krimis bieten wird.

Text: Matthias Rathmann |  
Foto: DVF/Erika Borbély-Hansen

# 170

## Unternehmen

SIND MITGLIED DES  
DEUTSCHEN VERKEHRS-  
FORUMS, DAS SICH ALS  
INTERESSENVERTRETER  
FÜR ALLE VERKEHRS-  
TRÄGER VERSTEHT

 TimoCom.

Erfolgreich. Schnell. Effizient.  
Mit TimoCom!

- Zugriff auf bis zu 750.000 internationale Fracht- und Laderaumangebote täglich
- Über 127.000 Nutzer aus Transport und Logistik
- Ein Logistik-Netzwerk aus über 40.000 geprüften Unternehmen
- Mehr als 230 angeschlossene Telematikanbieter auf einer Plattform
- Bis zu 30.000 Lager- und Logistikflächen

Jetzt bis zu 4 Wochen kostenfrei testen!

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

# „99,9 Prozent sind für den Arsch“

Nur eine vollständige Automatisierung ergibt in der Logistik Sinn – Telematiker Couplink stellt sich neu auf



„Jede Innovation wird zum Standard“

COUPLINK-AUFSICHTSRAT  
PETER MICHAEL BICKEL  
ÜBER INNOVATIONEN BEI  
DEMTELEMATIKER

Bei allen Bemühungen: „Die Logistik belegt in puncto Digitalisierung noch einen der hinteren Ränge. Denn Digitalisierung heißt mehr als Ortung und Übermitteln einer Adresse“, sagte Mona Kuss gleich zu Beginn der Telematik-Fachtagung von Couplink. Die Produktmanagerin und zugleich Prokuristin des Telematik-Anbieters aus Aldenhoven in Nordrhein-Westfalen sieht hier Nachholbedarf.

Das beurteilt Peter Michael Bickel genauso, der sich als Future Business Architect beschreibt. Der Buchautor („Eine Welt wird Service“) ist seit Kurzem Aufsichtsrat und Chief Information Officer (CIO) bei Couplink und will das Unternehmen entsprechend positionieren. Dabei hält er wenig von sogenannten Buzzwords wie etwa Plattform. „Sogar mein Friseur hat eine, auf der ich einen Termin vereinbaren kann.“ Es gehe vielmehr darum, Arbeitsprozesse zu automatisieren. Das sei keineswegs trivial: „Ein zu 99,9 Prozent automatisierter Prozess ist für den Arsch“, sagte Bickel provokant, lieferte aber gleich den Grund für seine These nach: „Man weiß ja nie, wann die 0,1 Prozent Fehlerquote greift.“

Für sein Dafürhalten ist es wenig hilfreich, eine neue Telematik einzuführen. Damit könne ein Unternehmen zwar effizienter werden – aber es lassen sich keine neuen Geschäftsmodelle erschließen. Das wiederum sei nötig: „Die Resilienz traditioneller Geschäftsmodelle gegenüber Angriffen sinkt.“ Wobei gar nicht so viel nötig sei, um ein Konzept zu torpedieren. Wenn nur 9 bis 13 Prozent eines Geschäftsmodells wegbrechen, werden die Karten neu gemischt.

Laut Bickel braucht es ein Umdenken. Für ihn ist der B2C-Markt der Gradmesser, was sich im Bereich B2B tun wird. „Warum ist es bei Amazon so leicht, eine Schraube



zu bestellen, bei Würth oder Hilti aber schwierig?“ Oft fehle es an der entsprechenden Methodik.

Um den Kunden das passende Handwerkszeug zu bieten, startet Couplink neu durch. Nach außen drückt sich das in einem neuen Logo aus. Die eigentliche Revolution lässt sich nicht so leicht fassen, findet sie doch im Maschinenraum statt.

## Smart, Fast und Zero

Dabei macht Bickel drei Themen aus: Smart, Fast und Zero Failure. Smart: Alles wird buchbar. Couplink wird dafür zur Plattform. Bei der Entwicklung von Lösungen sollen die Kunden und die Programmierer noch enger

zusammenrücken. Mittels einer agilen Integration sei es möglich, das Deployment schneller voranzutreiben. Vieles geschehe in der Cloud oder in der Private Cloud.

Fast: Der Standard werde mehr Funktionalitäten enthalten. „Jede Innovation wird zum Standard“, berichtete Bickel. Wer diese Lösung ebenfalls einsetzen möchte, kann sie sofort zubuchen. Couplink sei zwar immer schon mit den Kunden gewachsen, aber das reiche nicht mehr aus, um ganz vorn zu sein. Das System soll zudem API-fähig (application programming interface) werden. Damit wäre es für Nutzer möglich, Funktionen von Couplink in die eigene IT-Umgebung einzubinden.

Zero Failure: Aktuell betreut Couplink rund 800 Kunden mit vier Servicemitarbeitern. „Wir

wollen keine Leute entlassen. Ziel ist es aber, mit diesen vier Mitarbeitern künftig 1.800 Kunden betreuen zu können“, erklärte Bickel. Das wiederum sei nur mit dem „Null-Fehler-Prinzip als Maxime“ zu erreichen. Die dafür benötigten Bausteine sind laut dem Couplink-Aufsichtsrat robuste Technologien, ein automatisiertes Deployment sowie eine „self-healing Software Architecture“.

Aber wie schafft man es bei einer bereits ausgelieferten, aber fehlerhaften Software, diese sozusagen umgehend in eine funktionierende automatisiert umzuschreiben. „Die Automobilindustrie ist da bereits dran. Denn das ist insbesondere beim autonomen Fahren eine wichtige Voraussetzung“

Ein weiterer Grund ist, dass damit keine bestimmten Projekt-

größen mehr benötigt werden. Der kleine Kunde ist damit ebenso wichtig wie der große und Innovationen scheitern nicht an der Zahl der Zugänge je Unternehmen. „Insgesamt gehen wir weg vom projekt- und lizenzgesteuerten Anbieter hin zu einem Plattformanbieter“, erläuterte Bickel.

Bislang gebe es einen relativ hohen Anfangsinvest. Der Return on Investment komme erst mit der Zeit. Genau das gelte es zu drehen. Eine Investition müsse sich bereits ab dem ersten Tag rechnen. Das Ergebnis des Wandels bei Couplink wiederum soll der Digitalisierung in der Logistik einen deutlichen Schub geben.

Text: Carsten Nallinger |  
Fotos: Matthias Rathmann, Couplink

# Per Mausklick in SAP den Status checken

Papiergroßhändler Papyrus begegnet Kostendruck mit der Telematik von Couplink

Bei der Auswahl der Telematik stand für Jochen Blümle, Operation Director Logistics bei Papyrus Deutschland, von Anfang an fest: „Ich will einen Partner, der mich mit auf den Weg nimmt – und zwar so, dass ich es verstehe.“ Die Notwendigkeit hatte sich für den Papiergroßhändler aus der angespannten Lage in der Papierbranche ergeben. Zum einen sind die Lieferanten sehr groß und versuchen zunehmend, den Großhandel zu umgehen. „Zum anderen steht jeden Tag einer auf,

der den Preis unterbietet und versucht, von noch weniger Marge zu leben“, berichtete Blümle auf der Telematik-Fachtagung (siehe Beitrag oben).

Papyrus liefert ausschließlich an gewerbliche Kunden. Wobei sich die Art der Kunden stark unterscheidet. Das kann die Steuerkanzlei sein, die ihr Kopierpapier bekommt, wie auch die Zeitungsdruckerei oder eine Druckerei für edle Visitenkarten. Dementsprechend unterschiedlich sind auch die Anforderungen.

„Wir müssen weg vom Produktverkauf und hin zum Serviceverkauf“, berichtete Blümle. Mit Blick auf den Steuerberater heißt das dann, dass das Kopierpapier unter Umständen in den dritten Stock hochgetragen werden muss. Eine andere Herausforderung stellt eine Lieferung in eine Schule dar. Denn dort gibt es keine Rampe, „dafür aber einen Hausmeister, den ich vorher anrufen muss“.

Um diesen unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, war Blümle auf der Suche nach einer zukunftssicheren Telematiklösung. Auf dem Wunschzettel standen zudem mobile Endgeräte sowie Standardschnittstellen zu SAP und PTV Smartour. Aber auch kundenindividuelle Anpassungen sollten möglich sein.



Bis dahin war bei Papyrus Deutschland lediglich die Planung mittels PTV Smartour automatisiert, „alles andere erfolgte manuell“. Seit der Einführung von Couplink sieht das anders aus. Wobei die Umstellung aller Standorte gerade einmal drei Monate gebraucht habe. „Die Pilotierung in Karlsruhe stand sogar innerhalb von einer Woche, das hat kein anderer Anbieter hinbekommen“, berichtete Blümle. Die sei zwar noch nicht fehlerfrei gewesen – „aber der Testlauf hat dem Management gezeigt, dass es funktioniert“. Wobei für Blümle die Vision Zero Failure keine Zukunftsmusik ist: „Das erwarte ich schon heute.“

Entscheidend für den Logistikverantwortlichen ist zudem die einfache Handhabung für die Fahrer. Des Weiteren müssten Sonderfunktionen wie Abstellerlaubnis, Foto-Schadendokumentation, Lademittelverwaltung, digitale Unterschrift und Ablieferbelege möglich sein.

Bei Papyrus Deutschland nutzen mittlerweile alle Fahrer das robuste Tablet Samsung Galaxy Xcover, auf dem dann die Telematik von Couplink läuft. Seitens der IT sind SAP, PTV und Couplink miteinander verknüpft. Alle Mitarbeiter sind so auf dem gleichen Wissensstand. „Jeder weiß, wo sich welche Sendung befindet“,

berichtete Blümle. Derzeit werde die Echtzeit-ETA (voraussichtliche Ankunftszeit) eingeführt. Doch der Erfolg liege bereits auf der Hand: „40 Prozent unserer Kommunikation, ob per E-Mail oder per Telefon, haben wir uns bereits gespart.“

Letztlich gehe es ums Entwickeln einer dynamischen Lieferkette. Und genau hierfür brauche es Echtzeitinformationen. „Unser Vertrieb muss per Mausklick im SAP sehen, wie der Status einer Sendung ist“, erläuterte Blümle. Mit der Lösung von Couplink sieht er Papyrus hier auf einem guten Weg.

Text: Carsten Nallinger |  
Foto: Papyrus

## DAS UNTERNEHMEN

- Papyrus Deutschland gehört zum schwedischen Papierkonzern Papyrus, der wiederum Teil der Optigroup ist
- Insgesamt mehr als 65.000 Kunden in 19 Märkten
- Papyrus Deutschland hat zwölf Standorte (Vertrieb und/oder Logistik) sowie rund 25.000 Kunden
- Versorgt werden diese über vier bundesweit verteilte Umschlaglager mit je zwei bis fünf Transshipment-Points
- 150 eigene Fahrzeuge mit Hebebühnen und elektrischen Handhubwagen
- 110.000 Palettenstellplätze und 1,7 Millionen Palettenbewegungen pro Jahr

# Geräuschlose Umstellung

Partnerschaftliche Pionierarbeit: BMW, Scherm-Gruppe und Framo setzen Elektro-Lkw in der Produktionslogistik ein

## ZU DEN UNTERNEHMEN

### BMW

#### 2,5 Millionen Fahrzeuge

98 Milliarden Euro Umsatz, 130.000 Mitarbeiter, Absatz von 2,5 Millionen Autos (BMW, Mini, Rolls-Royce) plus 164.000 Motorräder. 2016 Feier des 100-jährigen Bestehens. München ist der älteste von 30 Produktionsstandorten in 14 Ländern. 8.000 Mitarbeiter bauen dort täglich 1.000 Pkw. 600 Lkw sind dort täglich im Ein- und Ausgang, gesteuert über acht Versorgungszentren im Raum München. Drei davon betreibt die Scherm-Gruppe, zwei DB Schenker.

### Scherm-Gruppe

#### 500 Fahrzeuge

Schwerpunkt Automobillogistik, 2.000 Mitarbeiter an 14 Standorten in Europa. 650.000 Quadratmeter Lagerfläche, 1.000 disponierte Einheiten, 500 eigene ziehende Einheiten. 1972 als Handelsbetrieb gegründet, 1978 Erwerb des ersten Lkw.

### Framo

#### 18 Fahrzeuge

Von Fahrzeugbau-Ingenieur Andy Illgen gegründet. Spezialisierung auf Umrüstung von Lkw auf batterieelektrischen Antrieb – vom Verteiler-Lkw zur schweren Sattelzugmaschine. 25 Mitarbeiter an der neuen Fertigungsstätte in Löbichau bei Gera. Bisher 18 Lkw bei Kunden im Einsatz, für 2018 sind 40 Fahrzeuge geplant.

Für den Elektro-Lkw gibt es keine Extrawurst. Langes Verweilen auf dem Speditionshof kann er sich nicht erlauben – auch wenn die Presse dabei ist und den schweren Stromer ausgiebig in Augenschein nehmen will. Der Sattelzug muss spätestens um 9,50 Uhr das Gelände des Logistikdienstleisters Scherm in Karlsfeld (Landkreis Dachau) verlassen. Sonst verpasst er sein Zeitfenster im zwölf Kilometer entfernten BMW-Werk München.

Das kann sich der bei Framo im sächsischen Langenbernsdorf umgerüstete Lkw nicht leisten. Denn Rücksicht nimmt auf den 40-Tonner – der in seinem neuen Leben batterieelektrisch und nicht mehr dieselbetrieben unterwegs ist – niemand. Im Gegenteil: Dem Fahrzeugbauer Framo als Auftraggeber und dem Betreiber Scherm war es wichtig, dass der Exot mit dem E-Motor die gleichen Anforderungen erfüllt wie seine konventionell angetriebenen Geschwister.

„Unser Plan war es, ein Dieselfahrzeug 1:1 zu ersetzen“, erläutert Scherm-Geschäftsführer Daniel Pasztor im Gespräch mit trans aktuell. Angesichts der hohen Taktung bei einer Flotte von rund 500 eigenen ziehenden Einheiten kann die Disposition keinen Lkw gesondert betrachten.

#### Zeitfenster von 30 Minuten

Gleiches gilt für die Logistikverantwortlichen bei BMW. Täglich 1.000 Autos werden in München gefertigt. Bei rund 3,2 Millionen Teilen, die dort in der Montage pro Tag verbaut werden und rund 600 Lkw im Warenein- und -ausgang müssen Prozesse und Verkehre getaktet sein. Mehr als das Zeitfenster von 30 Minuten für die Ent- und Beladung bleibt also auch dem Framo nicht, der auf seinem Megatrailer Achsteile auf dem Hinweg und Ladungsträger auf dem Rückweg bewegt. Seit Dezember ist das Fahrzeug bei Scherm im Einsatz. Das finanzielle Risiko haben sich BMW und Scherm geteilt.

Die Geschichte beginnt aber schon früher: 2013 setzte sich ein Team bei Scherm erstmals intensiv mit der Elektromobilität im Güterverkehr auseinander und betrachtete auch Märkte wie die USA und China. „Wir wollten zeigen, dass es schon praxistaugliche alternative Antriebe für den Nahbereich gibt“, sagt Scherm-Geschäftsführer Pasztor. Fündig wurde die Spedition



schließlich beim Hersteller Terberg, dessen Spezialität Flurförderzeuge und Sonder-Lkw sind, und später bei Framo. Den Wunsch, E-Fahrzeuge in der Praxis zu testen, trug Scherm dann an die BMW Group (Werk München) heran.

„Damit hat Scherm bei uns offene Türen eingerannt“, sagt Kurt Sperlich, Leiter des Wareneingangs des Werks München bei der BMW Group. „Nachhaltiges Agieren ist eines der Grundprinzipien der BMW Group“, bekräftigt er. Das Werk grenze an Wohnbebauung und eine Umweltzone, daher sei sich die Unternehmensleitung ihrer Verantwortung mit Blick auf Lärm- und Schadstoffemissionen bewusst. „Gerade im urbanen Umfeld hat ein Elektro-Lkw unschlagbare Vorteile“, erklärt Sperlich.

Dass sich der E-Lkw nicht nur in der Umweltbilanz gut macht, sondern sich auch gut in die Produktionslogistik integrieren lässt, hat sich nach Angaben von Scherm und BMW von Anfang an gezeigt. Seit Juli 2015 ist ein 40-Tonner von Terberg in der Scherm-Flotte für BMW unterwegs. „Es ist der erste rein elektrisch angetriebene 40-Tonner mit Straßenzulassung überhaupt in Europa“, sagt Scherm-Mann Daniel Pasztor. Zuverlässig verrichtet der Sattelzug seitdem seinen Dienst und trifft im BMW-Werk an den Rampen hin und wieder auf den Framo.

Ein besonderer Moment ist die Begegnung mit seinem E-Lkw auf dem BMW-Gelände auch für den Framo-Chef. „Für mich ist ein Traum wahr geworden“, sagt Andy Illgen. Denn von den ersten Gesprächen mit dem Scherm-Management auf der IAA 2016 bis zur Produktion und Auslieferung sei es ein weiter Weg gewesen – wengleich die Zeitspanne Außenstehenden nicht sonderlich lang vorkommen mag.

Die Aufgaben der Geschwister Terberg und Framo sind dabei höchst unterschiedlich, was daran liegt, dass der Terberg auf 40 km/h gedrosselt ist. Der Framo ist mit Tempo 65 unterwegs und kann damit auch auf Bundesstraßen verkehren. Zwar wären auch 85 km/h technisch möglich, was aber die

Batterien deutlich stärker fordern würde und Scherm deshalb nicht forciert. Absolviert der Terberg achtmal am Tag einen Rundlauf von sechs Kilometern, bewältigt der Framo pro Tour (hin und zurück) 24 Kilometer. „Der Terberg wäre für diese Strecke aufgrund seiner Tempobegrenzung nicht infrage gekommen – er wäre ein Verkehrshindernis“, sagt Pasztor. „Der Sprung von sechs auf 24 Kilometer pro Rundlauf beziehungsweise von 48 auf knapp 200 Kilometer am Tag ist gewaltig“, erklärt der Scherm-Mann und erhält von BMW-Logistiker Sperlich volle Zustimmung. „Durch die höhere Reichweite bekommt die E-Mobilität nun einen deutlichen Schub – wir sehen, was alles möglich ist.“

#### Fahrer ziehen mit

Und auch die Fahrer ziehen mit: Sie sind bereits voll elektrifiziert. Sie sind bereits voll elektrifiziert. Anfangs habe man noch Schwierigkeiten gehabt, sie zu überzeugen, sagt Scherm-Fuhrparkleiter Ulf Frenzel. „Doch das hat sich schnell geändert.“ Das hohe Drehmoment ab null Drehzahl, etwa bei der Anfahrt an der Ampel, sei ein Erlebnis. Auch die niedrigen Innengeräusche machen das Arbeiten in der Kabine angenehm. Bei der Fahrt sind quasi nur Rollgeräusche und der Kompressor zu hören.

Um neben dem Handling aber auch die Leistung des Framo-Fahrzeugs beurteilen zu können, sei es



Elektrisch durch München: Framo-Geschäftsführer Andy Illgen, Kurt Sperlich, Leiter des Wareneingangs bei BMW in München, und Scherm-Geschäftsführer Daniel Pasztor (von links).

aber noch zu früh. Es gelte, erst einmal Erfahrungen zu sammeln – auch hinsichtlich der Batterieleistung. 200 Kilometer Reichweite sind nach vollständigem Aufladen möglich. Geladen wird jede Nacht an der Elektro-Ladesäule bei Scherm, zwischengetankt wird bei jeder zweiten Rückkehr nach Karlsfeld. 45 Minuten Laden reichen für eine 60-prozentige Füllung. Während der Strom fließt, wird der Trailer beladen, sodass es auch hier keine zeitlichen Ausfälle gibt. Sperenzchen kann sich der Stromer nämlich nicht erlauben. Denn wie gesagt: Extrawürste für Elektrofahrzeuge gibt es nicht.

Text: Matthias Rathmann |  
Fotos: Thomas Küppers

## GASANTRIEB IST EINE OPTION

- Die BMW Group prüft, wie sie verstärkt alternative Antriebe in der Supply Chain von und zu ihren Werken einsetzen kann. Das ist eine der Aufgaben einer Logistik-Innovationsabteilung, in der unter anderem Dr. Thomas Irrenhauser und Benedikt Anderhofstadt tätig sind. Sie sammeln Informationen über Anbieter, Technologien, Versorgungsinfrastruktur und Förderprogramme.
- Einen LNG-Einsatz hat BMW schon mit Duvonbeck erprobt, den CNG-Einsatz mit DB Schenker. Seit Januar betreibt die Spedition Zippel vier CNG-Lkw in Leipzig für die dortige Werksversorgung. Was die E-Mobilität angeht, sind an den Werken Landshut, Leipzig, Regensburg und München bereits neun E-Lkw im Einsatz, die bei Schnellecke, der Scherm-Gruppe, Effein und ARS Altmann laufen.
- „Das Potenzial des Elektro-Lkw sehen wir klar im Nahverkehr“, sagt Innovationstreiber Irrenhauser. „Im Fernverkehr glauben wir, dass sich auf lange Sicht Wasserstoff durchsetzen wird.“ Sein Kollege Anderhofstadt und er halten es für wichtig, die Logistikpartner bei den Bestrebungen in Richtung Nachhaltigkeit mitzunehmen. „Logistikdienstleister werden sich umstellen müssen, daher ist es wichtig, dass wir sie über die verfügbaren Angebote und Technologien aufklären“, erklärt Anderhofstadt.



Framo trifft Terberg: Begegnung der unterschiedlichen Elektro-Lkw im BMW-Werk München.



## ABLÄUFE DIGITALISIERT UND OPTIMIERT DANK WEBFLEET.

Entdecken Sie die vielen Vorteile, welche die Einbindung von Soft- und Hardware in ein Flottenmanagementsystem bietet. Laden Sie unseren Lösungskatalog kostenlos unter [telematics.tomtom.com/katalog](http://telematics.tomtom.com/katalog) herunter und profitieren Sie von unserer ausgezeichneten Flottenmanagement-Plattform.

[telematics.tomtom.com](http://telematics.tomtom.com)

**WEBFLEET**  
TOMTOM TELEMATICS

# Wo Wirtschaftlichkeit

Mittelgroße Kabine und moderate Motorisierung um die 450 PS – Mercedes

Gut situiert und jeglichem Exzess abhold: So ließe sich die obere Mittelschicht beim Lkw von heute beschreiben. Sie greift nicht nach den Sternen, ist aber strebsam und tüchtig. Das Motto „Mit Maß und Ziel“ bedeutet für die Motorisierung rund 450 PS aus drehmomentstarken 13-Liter-Motoren. Und fürs Gehäuse ein ordentliches Maß an Platz. Ob Mercedes Actros mit Streamline-Fahrerhaus, ob R-Scania mit Highline-Kabine oder Volvo FH mit Globetrotter-Haus: Lkw ihres Schlages sind wahrscheinlich der beste Kompromiss, wenn es darum geht, Attraktivität für den Fahrer und hohe Wirtschaftlichkeit unter einen Hut zu bringen.

Im Fall des Mercedes stellt sich allerdings gleich die Frage, ob mit der Streamline-Kabine nicht doch zu kurz gesprungen ist. Nein, lautet die Antwort, wenn der Streamline-Actros wie beim Testfahrzeug mit ebemem Boden innendrin daher kommt. Dieses Schankerl hebt ihn unter seinen beiden Kontrahenten bei diesem Vergleich gleich hervor. Beim neuen Scania gibt es jetzt zwar ein motortunnelfreies Fahrerhaus, aber nur in der Königsklasse namens S. Bei Volvo ist so etwas überhaupt nicht zu haben. Nachteil der ebenen Böden: der hohe Einstieg und gewisse Abstriche bei der maximalen Innenhöhe.

Beim Streamline-Fahrerhaus gibt es gegenüber den großen Brüdern Giga- und Bigspace bis Hüfthöhe beim Interieur keinen Unterschied. Zwar ist beim Actros solch ein schickes Rückwandmodul nicht zu haben, mit dem Volvo die Stauraumbilanz schon lange aufwertet und das Scania für die neue Generation des Greifen auch anbietet. Stattdessen gibt es für den Actros aber anstelle der oberen Liege ein Gepäcknetz in Hängemattenmanier, das ebenfalls etwas für sich hat: Wird's nicht gebraucht, trägt es auch nicht so dick auf.

Und schweift der Blick nun auf das, was der Actros bei seiner sonstigen Möblierung zu bieten hat, so ist durchaus Respekt angebracht. Höchstes Lob erntet er gleich einmal für Verarbeitung und Finish. Bei der Kommode mitig vorn im Flur kann er dank des ebenen Bodens so aus dem Vollen schöpfen wie keiner der Mitstreiter. Weitere Stärken sind das vorbildliche Ablagenkonzept und die gelungene Raumaufteilung: Trotz einer durchgängig 740-Millimeter breiten Liege glänzt der Mercedes mit dem weitesten Verstellbereich des Sitzes in Längsrichtung. Sowohl Scania als auch Volvo gehen da mit Einzug hinterm Sitz bei den Liegen weniger großzügig vor.

In dieser Hinsicht macht das ja schon 2011 vorgestellte Interieur der jüngeren Konkurrenz also immer noch was vor. Unterm Blech werkelt beim 1845er-Actros von heute aber schon die zweite Generation des Reihensechszylinders OM 471 im Verein mit einem vielerorts optimierten Triebstrang. Sprit zu sparen, war das Ziel der Umbauten, die von neuer Spoilerlippe an der Front bis hin zu optimierter Antriebsachse reichen. Stark setzte Mercedes dabei auch darauf, dem Motor noch mehr Power bei niedrigen Drehzahlen zu verschaffen.

Die nutzt der Eco-Modus der Powershift-Automatik denn auch weidlich. Und fährt damit am Ende das zweitbeste Ergebnis beim Spritverbrauch ein, das beste im Feld gar für den sparsamen Konsum von Adblue. Erkauft ist dieses Resultat aber mit einer gewissen Mäßigkeit bei der Fahrleistung. Ein Muster an Spritzigkeit ist der Actros, sofern im Eco-Modus gefahren, ganz bestimmt nicht.

## Störende Vibrationen

Mag der Zweck beim Spritsparen manches subjektiv eher verdrießliche Mittel noch heiligen, so gilt das für bestimmte andere Eigenarten weniger: Der Ton, den der Weltmotor OM 471 anschlägt, macht keine sonderlich reine Musik und ist einigermaßen aufdringlich. Die aus dem Maschinenraum stammenden Vibrationen sind selbst im Lenkrad noch zu spüren. Dass die Federung bestimmten Schlag-Frequenzen immer noch nur bedingt Paroli bieten kann, macht die Sache nicht besser.



Newcomer versus Senior: Ein halbes Jahrzehnt trennt den 2016 vorgestellten neuen Scania vom 2011 gebrachten Actros der vierten Generation. Da könnten also Welten zwischen diesen Fahrzeugen liegen. Doch so ist es überhaupt nicht. Setzte der Actros zu seiner Premiere gepfeilt, gelöchert und generell mit einem guten Schuss Hurra versehen beim Design einen kräftigen Paukenschlag, so tut's ihm der neue Scania mit seiner fast überbordenden Menge verschiedenster gestalterischer Akzente beim Exterieur auf etwas andere Art fast gleich.

Was die treibende Kraft hinter den Kulissen angeht, sagte Scania im Gegensatz zu Mercedes und ganz konträr zu der vordem lange Zeit propagierten Philosophie der Abgasrückführung Adieu: Sie ist schon zu der Vorstellung der neuen Generation Geschichte für die Reihenmotoren gewesen und ist neuerdings genauso beim V8 (allerdings mit Ausnahme des 730-PS-Monarchen) passé. Hilfreich bei diesem Schwenk war, dass Scania eben nicht – wie Mercedes – Rücksicht auf die besonders scharfen Abgasgrenzwerte der USA zu nehmen hat – und somit SCR only für eine beson-

ders effiziente Verbrennung des Diesels ins Feld führen kann.

Dass diese Rechnung aufgeht, zeigen die Messwerte beim Verbrauch: Noch ein halbes Literchen weniger als der Mercedes Actros zapft der Scania während der Messfahrten mit einem Verbrauch von 30,0 Litern pro 100 Kilometer

aus dem Dieselfass. Hat im Gegenzug aber mit 3,1 statt 1,9 Litern deutlich mehr an Adblue nachzuspielen, um der höheren NO<sub>x</sub>-Emissionen Herr zu werden, die bei SCR only unvermeidlich sind.

Den größeren Unterschied macht die Fahrleistung. 84,2 km/h im Schnitt statt des Werts von 83,7

30  
Liter

DIESEL BRAUCHT DER SCANIA IM SCHNITT UND HAT DAMIT DIE NASE VORN

## MEHR IM NETZ

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



ALLE WEITEREN DATEN UNTER: [etm.de/1000punkte](http://etm.de/1000punkte)

## PUNKTEWERTUNG

	Punkte maximal	Mercedes	Scania	Volvo
<b>Fahrerhaus</b>				
Service/Kippeinrichtung	10	9,2	8,8	9,3
Einstieg/Aufstiege	15	11,6	14,0	13,5
Spezifikationsmögl.	20	20,0	20,0	20,0
Stauräume/Ablagen	45	36,5	41,0	34,0
Abmessungen innen	20	20,0	19,5	20,0
Fahrerarbeitsplatz	50	47,7	45,9	43,4
Liegen	20	20,0	17,7	18,0
Verarbeitung	20	19,7	18,3	17,0
<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>184,7</b>	<b>185,2</b>	<b>175,2</b>
<b>Fahren</b>				
Fahrkomfort	65	55,3	60,6	64,3
Fahrverhalten/Lenkung	40	36,7	38,7	39,7
Bremsen	35	35,0	35,0	34,3
Schaltung/Bedienung	50	48,3	48,5	47,8
<b>Summe</b>	<b>190</b>	<b>175,3</b>	<b>182,8</b>	<b>186,1</b>
<b>Triebstrang/Fahrleistung</b>				
Motorcharakteristik	25	22,5	25,0	24,5
Getriebe/Retarder	60	54,5	54,0	55,0
Achsübersetzung	25	24,5	24,0	25,0
Fahrbarkeit	40	39,0	39,5	40,0
Fahrleistung	50	46,3	50,0	47,5
<b>Summe</b>	<b>200</b>	<b>186,8</b>	<b>192,5</b>	<b>192,0</b>
<b>Verbrauch</b>				
Teillastverbrauch	35	33,0	35,0	31,5
Volllastverbrauch	15	15,0	14,5	14,3
Adblue-Verbrauch	10	10,0	8,0	7,8
Gesamte Teststrecke	75	73,0	75,0	70,0
<b>Summe</b>	<b>135</b>	<b>131,0</b>	<b>132,5</b>	<b>123,6</b>
<b>Kosten/Nutzen</b>				
Nutzlast	30	23,5	25,0	30,0
Wartungsintervalle	30	30,0	30,0	27,0
Wertverlust	60	60,0	60,0	59,0
Serienausstattung und Spezifikation	30	30,0	30,0	29,0
<b>Summe</b>	<b>150</b>	<b>143,5</b>	<b>145,0</b>	<b>145,0</b>
<b>Sicherheit</b>				
Motorbremse	30	30,0	26,0	28,0
Sicherheitsausrüstung	20	19,5	17,0	18,0
Licht, Sicht und Spiegel	60	57,5	58,5	59,0
Gurte	15	15,0	15,0	15,0
<b>Summe</b>	<b>125</b>	<b>122,0</b>	<b>116,5</b>	<b>120,0</b>
<b>Gesamt</b>	<b>1.000</b>	<b>943,3</b>	<b>954,5</b>	<b>941,9</b>

neu!

HEFTE, ABOS, BÜCHER, LKW-MODELLE UND MEHR

trans aktuell shop

SHOP.EUROTRANSPORT.DE

NEUE LKW-MODELLE ZUM SONDERPREIS BIS 30.04.! SCHNELL SICHERN!



Mercedes-Benz Arocs 8x4 Halbpipeline Bub Abbruch  
Hochwertiges Zinkdruckguss-Modell im Maßstab: 1:50 von NZG. Vorderachsen sind lenkbar, Mulde kippbar.  
**Sonderpreis nur 75,- €** (statt regulär 98,- €);



MAN Kippauflieger „Felbermayr“ Hochwertiges und detailliertes Kunststoffmodell im Großmaßstab 1:25 vom finnischen Hersteller EMEK.  
Maße: 50x10x15cm. **Sonderpreis nur 35,- €** (statt regulär 58,- €);



Scania Sondermodell „Rüssel Truck Show 2018“ von Tekno  
Limitiertes Sondermodell von Tekno im Maßstab 1:50. **Sonderpreis nur 89,- €** (statt regulär 99,- €);



jetzt bestellen: [shop.eurotransport.de](http://shop.eurotransport.de)

TELEFON: +49 (0) 711 72 52 284 · E-MAIL: [TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE](mailto:TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE)

# auf Fahrerkomfort trifft

**Benz Actros 1845, Scania R 450 und Volvo FH 460 treten gegeneinander an**



km/h wie beim Mercedes klingt nicht nach viel, ist aber schon eine ganze Ecke. Zurück geht der Vorsprung vor allem darauf, dass sich Scania beim Marschmanagement für Standard- statt Ecomodus wie Mercedes entschied. Dessen Natur ist fahraktiv und sparsam zugleich.

Genauso gut gelungen ist beim R-Scania die Balance zwischen Motortunnel, Innen- und Einstiegs- höhe: Niedrigster Einstieg im Feld und zugleich größte Innenhöhe sind geboten, erkaufte aber durch einen knapp 17 Zentimeter hohen Motortunnel. Für die Galerie unterhalb der Fahrzeugstirn kommt so viel Stauraum zusammen. Bescheidener geht es im Bereich der Taille und drunter zu. So schränkt

der Motortunnel die Möglichkeiten ein, die für die Mittelkonsole oder das Volumen der Rollcontainer unter der Liege bleiben. Generell herrscht innendrin um den Fahrer herum, auch wegen der vorn konisch zulaufenden Kabinenarchitektur, nicht ganz die vom Actros gebotene Luftigkeit. Und es geht hinter dem Sitz nicht ohne ein auf 670 Millimeter Breite reduziertes Bett, um auf der Längsachse noch 290 Millimeter Weg für die Sitzverstellung sicherzustellen.

Das mit Schaltern gespickte Cockpit rückt dem Fahrer einigermaßen auf die Pelle. Ausladend konzipiert ist zudem die mit Schaltern ebenfalls reichlich eingedeckelte Armlehne der Tür. Aufgeräumter

kommt die Instrumententafel daher, die aus zwei doppelt gepöpelten Rundinstrumenten samt Display mittenmang besteht. Am Lenkrad findet der Fahrer ein durchdachtes Tastenkonzept vor, spürt dort aber auch Stöße, meist von spitz-trockener Art. Für die Zweiblatt-Parabelfedern vorn gilt generell: Bei ihrer Abstimmung gibt es noch Luft nach oben.

Der Volvo FH, im Jahr 2013 gebracht, dürfte unter so manchem Aspekt immer noch der mutigste Wurf unter den neuen Lkw sein. Das fängt bei kleinen Details wie dem schräg nach vorn abfallenden Türgriff außen an, der sich so gar nicht ins jahrzehntelang gehegte Schema von entweder waagrecht oder senkrecht fügt – und tatsächlich besser zur Hand liegt als alles beim Lkw bisher Dagewesene.

Fort setzt sich das unkonventionelle Vorgehen beim Design: Eine reduzierte, knappe Formsprache prägt den FH außen zumindest zu Teilen, beim Interieur auf breiter Front. Mit seinen klaren Linien schaut der Armaturenräger dem FH-Piloten erst einmal äußerst aufgeräumt entgegen. Dieser Minimalismus gipfelt im bemerkenswert puristisch gehaltenen Instrumententräger, der Drehzahlmesser und Tachometer ohne viel Federlesens in einem einzigen Rundinstrument vereint und dieses durch je ein Display auf linkem wie rechtem Flügel ergänzt.

Die riesengroße, bis weit nach vorn gezogene Dachluke des FH schafft eine helle, lichtdurchflutete Atmosphäre im Innern. Eingezogen duckt sich der mittlere Stirnschrank oben unter dieser Luke weg, die vielmehr Oberlicht heißen müsste. Das schafft nicht zuletzt ein vorbildliches Plus für die Ellbogenfreiheit unterm FH-Himmel, etwa beim Umziehen.

Doch zeigt das auch, woher ein gewisser Schatten auf das architektonische Ensemble der FH-Kabine fällt: Ohne diesen eleganten Kunstgriff ginge es beim Umziehen wahrscheinlich insgesamt schon etwas eng zu im FH-Gehäuse, das sogar ein paar Millimeter kürzer ausfällt als das der Vorgängergeneration und sozusagen zwei Gesichter hat: All diesen klaren und großzügig angelegten Linien steht auch ein gewisses Gedränge gegenüber.

**Mercedes, Scania und Volvo liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Beim Verbrauch ist der Scania der Genügsamste.**

Das beginnt bei den Hebeln für Motorbremse und Scheibenwischer, die sich gern ins Gehege kommen. Setzt sich fort in einer gewissen Verbasteltheit dort, wo sowohl bei Scania als auch bei Mercedes in Gestalt der Mittelkommoden weit klarere Strukturen anzutreffen sind. Und gipfelt darin, dass die Schaltkonsole – rechts am Fahrersitz montiert – den linken Rollcontainer auf halbem Wege einfach stoppt.

Zwispältig ist auch der Eindruck, den der Volvo FH 460 beim Fahren hinterlässt. Da weiß er zum einen mit vielem regelrecht zu begeistern. Der Geräuschpegel innendrin ist in jeder Lebenslage von einer erlesenen Diskretion, die weder Mercedes noch Scania erreichen. Hohe Kultur ist beim Volvo FH aber nicht nur eine Stärke des Motors, sondern prägt das Fahrverhalten insgesamt. Die Lenkung etwa geht völlig unaufgeregt, aber äußerst präzise zu Werke. Die Hand am Lenkkranz bleibt von Irritationen gänzlich verschont.

Obwohl Einblatt-Parabelfedern vorn im Allgemeinen nicht den besten Ruf genießen, zeigt der beim Test genau damit bestückte FH, dass dem so nicht sein muss. Denn diese Federung trägt ihren Teil dazu bei, dass sich der Volvo eben auch beim Fahrkomfort das Prädikat „Oase der Ruhe“ verdient.

Profit schlägt der ohnehin sehr leichte FH daraus ein weiteres Mal, indem er seinen Mitstreitern so bei der Nutzlast deutlich davonfährt. Gut sechs Zentner hat er beim Eigengewicht dem Mercedes voraus, fast eine Vierteltonne dem Scania.

Wäre da nur nicht die latente Lust des FH, ein bisschen üppiger als Mercedes sowie Scania an beiden Tanks zu nippen: dem Dieseltank ebenso wie an dem Fasschen, in dem Adblue schwappet. Am ehesten verständlich noch, dass die Auslegung nach ordentlich Adblue verlangt: Bemüht die FH-Maschine ihre Abgasrückführung doch vornehmlich nur zum Zweck, die Abgase gegebenenfalls auf für die Kats mündgerechte Temperatur zu bringen, sollte die Motorlast das nicht schaffen. Weitgehend SCR only und dennoch ein Dieseldurst, der im Schnitt 1,3 Liter über dem des Scania und 0,8 Liter über dem des Actros liegt: Das ist also beim Volvo FH der Punkt, bei dem er doch unter seinen Möglichkeiten bleibt.

tel zum Beispiel kann der Scania zwar für sich entscheiden. Der Greif muss sich dann aber in der Kategorie Sicherheit seinen beiden Kontrahenten geschlagen geben, die dort insgesamt doch klar breiter aufgestellt sind. Den Vorreiter spielt in dieser Disziplin der Stern: In Sachen Spurwechselassistent hat er nun mit Volvo gleichgezogen. Und mit einer weiteren Funktion die Schweden gar überholt: Fußgängererkennung beim automatischen Notbremsystem macht hier den kleinen, aber entscheidenden Unterschied.

Bei der Fahrerhauswertung fällt auf: Trotz vollkommen verschiedener Konzepte liegt das Innenvolumen aller drei Kabinen auf nahezu identischem Niveau. Vor- und Nachteile der einzelnen Ausführungen halten sich bei Mercedes und Scania nahezu die Waage. Für den FH gilt: Mutig und schön ist er zwar, unter dem Strich zwingt er aber zu etwas viel an Kompromissen.

So kommt es, dass mit dem Scania das neueste Fahrzeug auch als erstes durchs Ziel fährt. Es folgt auf Platz 2 der immer noch meisterhafte Actros, dem der Volvo FH mit Rang 3 am Ende aber nur hauchdünn nachsteht.

Text: Michael Kern |  
Fotos: Karl-Heinz Augustin

## Ein knappes Rennen

Knapp ist das Rennen allemal, das sich die drei Kandidaten beim 1.000-Punkte-Test liefern. Die Wertung im Verbrauchskapi-

## DATEN UND MESSWERTE IM VERGLEICH

Fahrzeugtyp		Mercedes Actros 1845 LS Streamspace	Scania R 450A4x2NA CR20H	Volvo FH460 Globetrotter
Runde 1	km/h l/100 km	83,2 31,2	84,3 29,6	83,6 31,5
Runde 2	km/h l/100 km	83,5 30,4	84,1 30,6	83,9 31,1
Runde 3	km/h l/100 km	83,9 30,0	84,3 29,9	83,5 31,3
Gesamte Strecke <sup>1)</sup>	km/h l/100 km Diesel l/100 km Adblue	83,7 30,5 1,9	84,2 30,0 3,1	83,7 31,3 3,4
Teillastverbrauch (Diesel)	l/100 km bei 85 km/h	27,1	26,7	27,4
Volllastverbrauch (Diesel)	l/100 km bei km/h	94,7 62,6	99,9 69,9	100,2 65,7
3 x Steigung 5 Prozent		26	23	21
Steigungsbedingte Schaltungen	Prozent	2,60/2,84*	2,78	2,84
Steigfähigkeit im größten Gang	U/min	1.161	1.187	1.209
Drehzahl bei 85 km/h	PS	425	395	395
Verfügb. Leistung bei 85 km/h	PS	462	435	425
Verfügb. Leistung bei 1.300/min	Prozent	11,7/22,0*	41,0	28,0
Drehmomentüberhöhung	km/h/U/min	8,8/1.800	12,4/1.900	7,2/1.800
Endgeschwindigkeit im kleinsten Rückwärtsgang	max. kW (Herstellerangabe)	400 2.300	256 2.400	375 2.300
Motorbremse	0 bis 85 km/h s	66,4	57,1	60,6
Durchschalten	Größter Gang	19,0	17,8	17,5
<b>Beschleunigung</b>				
In dB(A)	bei 85 km/h	63,4	61,6	60,1
Volllast bergauf/Standgas		66,0/52,7	63,5/52,0	61,8/49,0
<b>Service</b>				
Ölwechselintervalle	tkm	150.000	150.000	100.000
<b>Gewichte</b>				
Leergewicht fahrfertig <sup>2)</sup>	kg	7.283	7.194	6.953
Nutzlast	kg	10.717	10.806	11.047
Testgewicht	kg	39.300	39.200	39.000
<b>Kosten</b>				
Kaufpreis	Euro	109.000	109.000	106.000
Variable Kosten pro km	Cent	41,91	42,77	44,25
davon Kraftstoff pro km	Cent	29,40	28,92	30,17
davon Adblue pro km	Cent	0,95	1,55	1,70
davon Reparatur-, Wartungs- und Pflegekosten pro km	Cent	8,45	9,20	9,26
Feste Kosten pro Tag	Euro	201,41	201,31	197,25
Summe feste Kosten pro km	Cent	32,23	32,21	31,56
Gesamtkosten pro km	Cent	74,14	74,98	75,81

\* ohne/mit TopTorque, <sup>1)</sup> Messstrecke: 3 x Runde A62/A 1; Kusel bis Salmatal und zurück, <sup>2)</sup> Alle Fahrzeuge mit vergleichbarer Fahrerhaus-Ausstattung, mit Sattelkupplung, ohne Reserverad, Aluminiumrädern, 400 Liter Diesel, 60 Liter Adblue, Dachspoiler, Seitenverkleidungen, zwei Liegen, Bereifung 315/70 R 22,5

Parameter für die Dekra-Betriebskostenberechnungen: Haftpflicht und Kasko 100 Prozent, jährliche Laufleistung 150.000 km, Nutzungsdauer 4 Jahre.



# Nivelliert auf gleicher Höhe

HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie – wie die Nfz-Werkstatt Sedlmeier ihren Prüfplatz regelkonform umgestaltet hat



Der Scheinwerfereinstellplatz ist bereits in Betrieb. Rechts die nachträglich angebrachten Markierungen für die Vorderachsen.

Seit 1.1.2018 ist sie verpflichtend: die neue Scheinwerfer-Prüfrichtlinie. Dies hat weitreichende Folgen. Denn seit diesem Zeitpunkt dürfen Prüfstellen und Nfz-Werkstätten die Hauptuntersuchung (HU) nur noch anbieten, wenn sie die neuen Vorgaben erfüllen. Dazu zählen ein geeignetes Scheinwerfereinstellgerät (SEP) wie auch ebene Aufstellflächen nach DIN 18202-4 für das Fahrzeug und das SEP. Wann eine Aufstellfläche eben ist, das definiert die Scheinwerfer-Prüfrichtlinie genau. So darf die Abweichung bei der Aufstellfläche für das SEP maximal +/- ein Millimeter pro

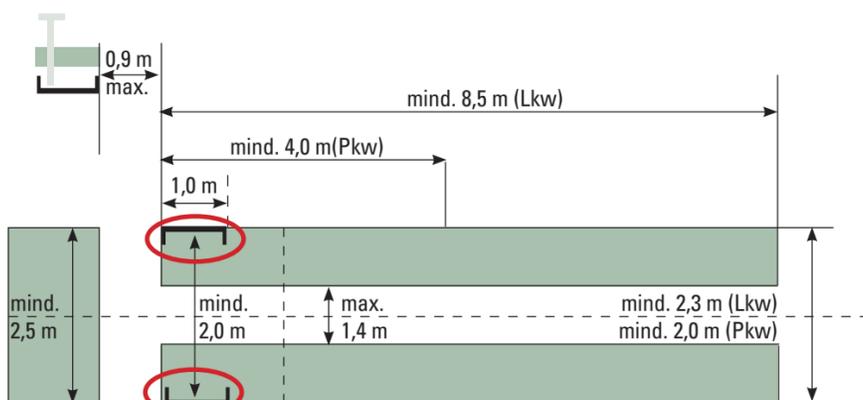
Meter betragen. Die Neigung des gesamten Prüfsystems darf nicht größer als +/- 1,5 Prozent sein. Doch nicht alle Prüfstützpunkte erfüllen die Voraussetzungen der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie. Einige Nfz-Werkstätten müssen noch aktiv werden. Der Lkw-Service Sedlmeier aus Feldkirchen bei München hat dies bereits hinter sich. Das Unternehmen mit rund 80 Mitarbeitern beauftragte die Firma NSI PHG aus Aschaffenburg. Die Bestandsaufnahme von NSI PHG ergab ein Gefälle von über fünf Zentimetern bezogen auf die gesamte Länge des Prüfplatzes von 10,5 Metern. Nun galt es, das Ge-

fälle auszugleichen und die Fahrspuren rechts und links der Grube auf gleiche Höhe zu bringen. Um den neuen Scheinwerfereinstellplatz vorzubereiten, fräste NSI PHG zunächst die gesamte zu beschichtende Fläche ab und behandelte den Untergrund mit einer Spezialgrundierung, um einen Haftverbund zwischen alter Bodenfläche und dem neu zu erstellenden SEP-Platz zu gewährleisten. Eine danach in einem Spezialverfahren aufgetragene Zwischenschicht nivellierte bereits alle groben Unebenheiten. Eine abschließende Spezialversiegelung sorgte für den Ausgleich aller noch verbliebenen Gefälledifferenzen. „Das ganze System ist so auf die Bedürfnisse eines Werkstatteinbetriebs abgestimmt, dass die Nutzfläche mit einer rutschfesten Einstreuung aus Granitgranulat bereits zwei Stunden nach Fertigstellung chemisch und mechanisch voll belastbar ist“, erklärt Christian Staab von NSI PHG. Dies führt zu dem Nebeneffekt, dass auf dieser Fläche auch andere Werkstattarbeiten ausgeführt werden, auch wenn keine Scheinwerferprüfung ansteht. Denn die Fläche ist sowohl öl-, treibstoff- als auch chemikalienbeständig. Die Erstellung eines SEP-Platzes durch NSI PHG dauert zwei bis maximal drei Tage – je nach Situation vor Ort. Wenn das Gefälle auf der Gesamtfläche bloß 1,5 bis zwei Zentimeter beträgt, sind die Arbeiten nach zwei Tagen abgeschlossen. „Dies ist der Idealfall“, betont Staab. Bei der Firma Sedlmeier

dauerten die Arbeiten aufgrund des auszugleichenden Gefälles knapp drei Tage. Wegen der Aufbauhöhe des Platzes von fast sechs Zentimetern war rund um den Platz eine Rampe notwendig, um Stolperkanten auszuschließen. Bei Aufbauhöhen über zwei Zentimetern erhöht sich der Materialverbrauch des Spezialharzes – und es werden oftmals Rampen benötigt, um Stolperkanten zu vermeiden. Der erhöhte Materialaufwand und die Rampe wie bei Sedlmeier verteuern die Umgestaltung etwas. Grundsätzlich bewegen sich die Kosten zwischen 10.000 und 14.000 Euro. Während der Arbeiten ist der Prüfplatz natürlich blockiert. Wenn aus diesem Grund spürbare Rückstände bei der HU oder im Werkstattbetrieb drohen würden, dann führt NSI die Arbeiten ebenso über das Wochenende von Freitag bis Sonntag aus, wie bei Sedlmeier geschehen.

Garantie von vier Jahren auf die erstellte Bodenfläche. Nicht nur für den Prüfplatz an sich, auch für das SEP gibt es einige Regeln. Zur Verwendung sind nur bauartgeprüfte Geräte zugelassen. Mit der Bauartprüfung weist der Hersteller nach, dass ein baugleiches Gerät bei einem Labortest die erforderliche Genauigkeit liefert. Grundsätzlich können fahrbare SEPs und solche auf Schienen zum Einsatz kommen. Bei fahrbaren SEPs braucht es am Boden allerdings eine Kennzeichnung für den Bereich, auf dem das SEP vor dem Fahrzeug eingesetzt werden darf. Experten raten jedoch eher zu einem SEP auf Schienen. Denn mit dieser Lösung können die Toleranzen besser eingehalten werden. Bei diesem Vorgehen gibt es zwei Möglichkeiten: zunächst die Unterflurschiene. Diese hat allerdings den Nachteil, dass sich oft Schmutz darin sammelt. Auch deshalb rät NSI eher zu Oberflurschienen. Denn diese kann NSI PHG auch flächenbündig auf dem neu erstellten SEP-Platz einbauen. Der untere Teil der Schiene schließt dabei bündig mit dem Boden ab. Nur die Lauffläche für die Rollen des SEP ragen noch über das Bodenniveau heraus. Für welches System sich der Prüfstützpunkt auch entscheidet: Regelmäßige Kontrollen sind notwendig. Anhand einer Stückgutprüfung beispielsweise durch Dekra ist alle zwei Jahre nachzuweisen, dass die Anforderungen der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie erfüllt sind. Wie schon erwähnt, sind noch nicht alle Prüfstützpunkte so weit. Eine Umfrage von trans aktuell bei den Verkehrsministerien der Länder zeigte jedoch, dass auch diese Betriebe weiterhin die HU abnehmen dürfen – unter einer Bedingung. Es müssen „nachweislich und belegbar Anstrengungen unternommen worden sein oder werden, um die Pflichten zeitnah zu erfüllen“, so die Behörden.

## ABMESSUNGEN BEIM SCHEINWERFEREINSTELLPLATZ



Quelle: Dekra

## Regeln für das SEP

Laut Necip Yilmaz, dem Geschäftsführer von NSI, sind die aktuellen Ausführungen der Prüfplätze das Resultat einer Kooperation von Volkswagen, OTLG und NSI. Aus dieser Zusammenarbeit entwickelte sich der Kontakt der NSI PHG zur Firma Sedlmeier, den Werner Koitek von der Firma OTLG herstellte. Grundsätzlich gibt es neben der Bodenbearbeitung noch andere Lösungen bei Scheinwerfer-Einstellplätzen. Zum Beispiel eine nivellierte Bühne oder mit in den Boden eingelassenen Stahlplatten, die nivelliert werden. „Die beiden letztgenannten Lösungen sind allerdings nicht wartungsfrei und ziehen weitere Unterhaltungskosten nach sich“, gibt Staab zu bedenken. So sind Bodenplatten und Bühnen aufgrund der schweren Belastung durch Lkw regelmäßig nachzuprüfen. Dagegen ist die beschriebene Bodenlösung von NSI PHG wartungsfrei. Zudem gibt das Unternehmen eine

Text: Ralf Lanzinger |  
Fotos: Thomas Küppers, Dekra

**neu!**  
HEFTE, ABOS, BÜCHER,  
LKW-MODELLE  
UND MEHR

# trans aktuell shop

SHOP.EUROTRANSPORT.DE

**Michelin-Mann**  
Der Klassiker neu aufgelegt  
Ja, es gibt sie wieder – die bekannten Michelin-Männer. Jedes Exemplar hat ein Hologramm mit fortlaufender Seriennummer und einem Echtheitszertifikat. Preis Michelin-Mann groß, ca. 40 cm: 89,- €; Klein: 29,- €;

Michelin-Mann groß  
Michelin-Mann klein

**Lkw Spiegelplane**  
2 Minuten für die Sicherheit  
Vermeiden Sie Abbiegeunfälle & Rangierschäden

**ARGUS Safety Plane „Station“:** Folie aus LKW PVC-Planenstoff mit Spiegelbereichen für die optimale Einstellung auf dem Betriebsgelände. Gewicht ca. 25 kg. Preis: 799,- €;  
**ARGUS Safety Plane „Mobil“:** Leichte, aber robuste Folie aus Netzvinyl mit Spiegelbereichen für die optimale Einstellung unterwegs. Gewicht ca. 10 kg. Preis: 549,- €;

**jetzt bestellen: shop.eurotransport.de**  
TELEFON: +49 (0) 711 72 52 284 · E-MAIL: TRANSAKTUELL@ZENIT-PRESSE.DE



Nahmen den neuen Scheinwerfer-Prüfplatz in Augenschein (von links): Ralf Karger (Dekra), Drazen Hlapcic (Sedlmeier), Anton Eschbaumer (Dekra), Beate Sedlmeier (Geschäftsführerin), Wilhelm Oberfranz (Dekra) und Rudolf Sedlmeier (Gründer und Geschäftsführer).



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/behalt im Tausch ab Lager bis

**2 Jahre Garantie**

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

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN

**Wir suchen ab sofort engagierte Subunternehmer für Schüttguttransporte**

Subunternehmer mit Kippsattelaufleger oder Walkingfloor für eine langjährige, dauerhafte, erfolgreiche Zusammenarbeit im Baustellenverkehr (Bayernweit) oder im internationalen Fernverkehr gesucht.

GMP-Zertifizierung oder eine Abfalltransportgenehmigung nach §53 oder §54 von Vorteil.

Wenn Sie Interesse daran haben, Teil von etwas Großem zu werden, freuen wir uns sehr auf Ihre Rückmeldungen, am besten vorab per Email unter miriam.reiter@vilstalspedition.de oder info@vilstalspedition.de

**VTS Vilstalspedition GmbH**  
Östlicher Stadtgraben 8, 94469 Deggendorf,  
Telefon 0991 / 991 3700

KAUFGESUCHE

**wirkaufenkws.de**

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

STELLENANGEBOTE

**RTS** *Es lohnt sich!*  
Transport Service GmbH

**Wir brauchen Verstärkung!**  
Kraftfahrer/innen Kl. CE Nah- o. Fernverkehr f. Sattel & WAB LKW  
KFZ Mechaniker/Schlosser für LKW  
Speditionskaufleute für die LKW-Disposition

E-Mail: bewerbung@rts-hamburg.de • Telefon 04104 / 6 95 00 41

**DIESEL-NONN**

Servicepartner der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH  
Servicepartner Volvo und Renault Trucks

Unser spezieller Service für Sie:  
Motoreninstandsetzung, Zylinderschleiferei, Getriebeinstandsetzung für ZF, Mercedes und Volvo/Renault Getriebe, Injektoren, Common Rail HD Pumpen, Einspritzpumpeninstandsetzung alle Fabrikate, Instandsetzung AGR-Module und Lieferung ab Lager

Tel. 0 56 22/9 89 80 oder 0 56 31/5 01 80  
www.diesel-nonn.de, www.teile-nonn.de

**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**

**2000+ LKW FAHRER JOBS auf**

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

**www.lastauto-omnibus.de**

**Aktion Deutschland Hilft**  
Das starke Bündnis bei Katastrophen

Wenn Menschen durch große Katastrophen in Not geraten, helfen wir. Gemeinsam, schnell und koordiniert. Aktion Deutschland Hilft - Bündnis deutscher Hilfsorganisationen.

Spendenkonto (IBAN):  
DE62 3702 0500 0000 1020 30  
Jetzt Förderer werden unter:  
**www.Aktion-Deutschland-Hilft.de**

**Aktion Deutschland Hilft**  
Bündnis deutscher Hilfsorganisationen

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

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

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

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

**World Vision**  
Zukunft für Kinder!

**FÜR DIE, DIE NICHTS HABEN, GEBEN WIR ALLES.**

Das ist die KRAFT der Gemeinschaft.

**Erfahren Sie mehr?**  
worldvision.de

AUS- UND WEITERBILDUNG

**Ausbildungszentrum für Verkehr und Sicherheit**

**Fahrschule B. Mülln**

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

**LKW AUSBILDUNG & WEITERBILDUNG**

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

**LKW / Bus Weiterbildung Fs**

Kompaktkurs / 5 Module **nur 295,00 €**  
günstige Unterkunft - inhouse bundesweit

**www.Fahrerschulung-Schneider.de** Tel.: 02761 / 83 45 97

Ihr Medienberater für Rubrikanzeigen in

**FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus**

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

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN

**§ FAHRVERBOT ABSTAND PUNKTE BUßGELD**

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

**2000+ LKW FAHRER JOBS auf**

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

**Führerscheinprobleme? MPU Sperrfristverkürzung?**  
0 57 41/23 56 11  
0157/336 410 066

**Transportwelt**  
News aus Wirtschaft und Politik  
**www.eurotransport.de**



**Bis 31.07.2018 anmelden und  
100 € Preisnachlass sichern!**

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

## **Fachwirt/-in für Logistiksysteme (IHK)**

**Termin: 11.08.18 – 09.04.2019**

Gerne informieren wir Sie ausführlich zu Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten. Rufen Sie uns an unter: 0711.7861-3652 oder senden Sie eine E-Mail an [virtuelle.akademie@dekra.com](mailto:virtuelle.akademie@dekra.com)

Weitere Infos finden Sie auch auf [www.dekra-akademie.de](http://www.dekra-akademie.de)



 **DEKRA**  
Alles im grünen Bereich.

VERANSTALTUNGEN

**AMERICAN TRUCK PROMOTION**

**IHR US-TRUCKPARTNER IN EUROPA**

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

**WWW.US-TRUCK.COM**

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

VERSCHIEDENES

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

**Doppelter Verschluss - Einfaches Prinzip**  
**BLEY OVERALLS**  
 SIEGLINDE BLEY HANDELSVERTRETUNG  
 Staufenring 17 89073 ULM  
 Tel.: 0731/28051 Fax: 28052  
 www.bley-overalls.de  
 info@bley-overalls.de  
 Wir suchen eine/n Nachfolger/in.

**2000+ LKW FAHRER JOBS** auf

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

**www.lastauto-omnibus.de**

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

**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

AUTOHÖFE

**Autohof Freienbrink**

Tanken - Essen - Trinken - Parken  
 A 10 Berliner Ring - Ausfahrt 07 Freienbrink  
 Partner des **OMV** und **tankpool24**

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

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

**Jeden MONAT NEU!**

**FERNFAHRER**  
 DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

ERSTE FAHRT  
 DIESEL CLUTCH, DYNAMIC STEERING UND EINZELRAD-AUFHÄNGUNG IM FH 940

GROSSES WEIHNACHTS-GEWINNSPIEL  
 Über 100 Preise

**FERNFAHRER**

Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!

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

**FERNFAHRER**

ANZEIGENANNAHME

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

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

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

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

Bitte gewünschte Kombination und Ihre komplette Anschrift angeben.

ANZEIGENVARIANTEN

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

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

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

**KOMBIMARKT**

Bitte ankreuzen	Gewünschte Zeitschriftenbelegung	Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen:	
		privat je mm €	gewerblich je mm € + MwSt.
<input type="checkbox"/> Kombination	<b>FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus</b>	2,20	4,30
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	<b>FERNFAHRER</b>	2,20	2,50
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	<b>trans aktuell</b>	2,20	2,50
<input type="checkbox"/> Einzelbuchung	<b>lastauto omnibus</b>	2,20	2,50

Pro Zeile ca. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

1 Zeile = 3 mm · 2 Zeilen = 6 mm · 3 Zeilen = 8 mm · 4 Zeilen = 10 mm · 5 Zeilen = 12 mm · 6 Zeilen = 15 mm

3 mm					
6 mm					
8 mm					
10 mm					
12 mm					
15 mm					

- Bitte veröffentlichen Sie obigen Text mal unter der Rubrik
- Verkäufe Lkw, Anhänger, Auflieger
  - Geschäftsverbindung
  - Verkäufe Omnibusse
  - Stellenangebote
  - Verkäufe Spezialfahrzeuge
  - Stellengesuche
  - Verkäufe Motoren
  - Fahrschulen
  - Verkäufe Maschinen/ Masch.-Anlagen
  - Immobilien
  - Verkäufe Container
  - Modellspielzeug
  - Verkäufe Ersatzteile/Zubehör
  - Grüße
  - Kaufgesuche
  - Bekanntschafen
  - Ladung und Transport
  - Verschiedenes
  - Leasing/Lkw-Vermietung
  - Gesuche
  - Geschäftl. Empfehlungen

ab der nächstmöglichen Ausgabe als:

- Privatanzeige
- gewerbliche Anzeige
- unter Chiffre (Chiffre-Gebühr 10,-)
- mit Foto (Gebühr 30,-, gewerblich + MwSt., Format = 1-spaltig)

Name/Firma \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

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

X Unterschrift/Datum

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

