



Kostenlos aufs Handy

Mit dem WhatsApp-Newsletter



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

DIREKT UND ALLES AUS EINER HAND

KRONE SPARE PARTS
Der Ersatzteil-Service von KRONE
Bestell-Hotline: **+49 5951-209 302**
www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft

Recht bekommen

BGL-Verbandsinitiative gegen Diesel-Betrug – Schadenersatzklage gegen VW

Recht haben ist das eine. Im Recht fühlen sich etwa die Halter von VW-Fahrzeugen, die durch den Dieselskandal betroffen sind und Schadenersatz verlangen. Um auch Recht zu bekommen, bereitet der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) eine Schadenersatzklage vor. Teilnehmen können Unternehmen der Branche ebenso wie deren Mitarbeiter. Auch der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) beteiligen sich – zusammen 12.000 Unternehmen mit fast 500.000 Mitarbeitern.

Nach Angaben von Prof. Dirk Engelhardt, Hauptgeschäftsführer des BGL, und BWVL-Geschäftsführer Detlef Neufang hatten Mitglieder gefragt, ob, wie beim Lkw-Kartell, die Verbände der Verkehrswirtschaft wieder eine risikolose Möglichkeit anbieten würden, Ansprüche geltend zu machen. BWVL-Geschäftsführer Neufang: „Wir drängen niemanden dazu, Schritte gegen Volkswagen oder die Konzerntöchter zu unternehmen, wollen aber den geschädigten Firmen bei der Durchsetzung ihrer Rechte eine

Handreichung geben“, sagte er auf Anfrage von trans aktuell. „Es bedarf keiner weiteren Darlegung, dass die fraglichen Fahrzeuge erhebliche Wertverluste hatten hinnehmen müssen, die sich bei einigen Unternehmen zu beträchtlichen Schäden aufaddieren.“

Die Verbände werden die Forderungen ihrer Mitglieder wie bei der Schadenersatzklage gegen das Lkw-Kartell mit Hilfe der Kanzlei Hausfeld und dem Prozessfinanzierer Buford Capital durchsetzen. Als Rechtsdienstleister fungiert in diesem Fall My Right, eine Schwestergesellschaft von Financialright Claims, dem Dienstleister aus dem Lkw-Verfahren des

BGL. „Bewährte Partner“, sagt Dr. Guido Belger, Leiter der Rechtsabteilung des BGL.

Wie bei der Lkw-Klage treten die betroffenen Unternehmen ihre Ansprüche an den Rechtsdienstleister ab, der die Forderungen gebündelt vor Gericht bringt, diesmal beim Landgericht Braunschweig. Die Klage richtet sich laut Christopher Rother von der Rechtsanwaltskanzlei Hausfeld darauf, dass die Unternehmen die Fahrzeuge gegen Rückerstattung des gezahlten Kaufpreises beziehungsweise der gezahlten Leasingraten zurückgeben können.

Laut Dr. Jan-Eike Andresen hat My Right bereits Forderungen

von knapp 50.000 Klägern gebündelt, darunter rund 40.000 aus Deutschland. „Rund 30 bis 40 Prozent der geschädigten Fahrzeughalter sind Gewerbetreibende, Selbstständige und Unternehmen“, sagt Christopher Rother von der Rechtsanwaltskanzlei Hausfeld.

Wie hoch die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge sein wird, wird laut Engelhardt derzeit ermittelt. Im Rahmen des Lkw-Kartells hatte die Verbandsinitiative im vergangenen Jahr Ansprüche für 85.000 Fahrzeuge angemeldet. Auch Unternehmer Alexander Hartung von der Heinrich Schäfer Spedition aus Limburg hat bei der Lkw-Klage mitgemacht und ist auch jetzt bei der Dieselsklage dabei.

„Ich ärgere mich, dass VW anscheinend mit zweierlei Maß misst: Die Kunden in den USA erhalten eine Entschädigung, die deutschen Kunden gehen leer aus.“ Für seinen VW Tiguan 2.0 will er jetzt auf Schadenersatz klagen und auch seine Mitarbeiter über die Initiative informieren. „Ich schließe mich der Verbandsaktion an, um meine Rechte geltend zu machen.“

Text: Ilona Jüngst | Foto: Fotolia, Montage: Marcus Zimmer

SCHADENERSATZKLAGE

- Schadenersatz fordern können Unternehmen und Verbraucher, die Fahrzeuge mit der Motorenreihe VW EA 189 vor dem 18. September 2015 gekauft haben.
- Anmeldeschluss für die Verbändeklage von bar finanzierten Einzelfahrzeugen ist der 30. Juni 2018, für Fahrzeuge aus Bank- und Leasingfahrzeuge schon der 31. Mai 2018
- Verjährungsfrist für die Forderungen gegenüber VW ist der 31. Dezember 2018

KEP aktuell: Alles über die Folgen von Einfahrverboten und das Potenzial von Lastenrädern.



siehe Beilage

Infrastruktur: Der Ausbau des Alaufstiegs auf der A8 scheint zu kommen.

Seite 3

Fahrermangel: Die Nagel-Group startet eine Qualifizierungs-Offensive.



Seite 5

Digitalisierung: Kravag-Vorstand Bernd Melcher erklärt, warum er sich für einen neuen Studienswerpunkt engagiert.



Seite 10

Sicherheit: Assistenzsysteme können Leben retten – ein Überblick über die Angebote.



Seiten 14–15

UMFRAGE ZEIGT: STEIGENDE AUSGABEN BEI SINKENDEM UMSATZ

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) hat die Konjunkturanalyse für das 4. Quartal 2017 veröffentlicht. Im gewerblichen Straßengüterverkehr ist die Geschäftslage demnach zwar ausgeglichen, aber immer mehr Logistikverantwortliche schätzen die Geschäftslage negativ ein. De facto sei der Saldo der Geschäftslage nur noch knapp positiv. Der sogenannte Geschäftslage-Saldo (Durchschnitt aus Umsatz- und Betriebsergebnis-Saldo) fiel gegenüber dem Vorquartal von plus 13,5 auf nunmehr nur noch plus 0,5 Prozentpunkte ab.

Kosten laufen den Spediteuren davon

BGL-KONJUNKTURANALYSE

Über alles gesehen, bildet die Konjunkturanalyse ein uneinheitliches Bild ab: So bauten rund vier Prozent der Unternehmen Fuhrparkkapazität ab, während neun Prozent zusätzliche Fahrzeuge kauften. Bei rund 20 Prozent sanken im Vergleich

zum Vorquartal die Umsätze, bei 23,5 Prozent stiegen sie. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Fahrzeugauslastung: Diese sank einerseits bei 17 Prozent der Betriebe, bei 19 Prozent wiederum stieg sie an.

Deutlich einheitlicher zeigt sich die Branche hingegen bei der Einschätzung der Kostenstruktur: 60,5 Prozent der Unternehmen kämpften mit gestiegenen Gesamtkosten, 53,5 Prozent mit höheren Personalkosten, 35,5 Prozent mit gestiegenen Fahrzeugkosten und 55,5 Prozent mit höheren Treibstoffkosten.

cn

Sicherheit: Wie die Spedition Allgaier mit Riskmanagement Unfällen erfolgreich einen Riegel vorschiebt. Seite 12

Foto: Thomas Küppers



Bitte ein Siegerlächeln

Beim Symposium von trans aktuell in Kooperation mit Zufall logistics posierten die Gewinner des Start-up-Pitches Sebastian Sorger (Loadfox), Andreas Rinnhofer (Spedifort) und Daniel Stancke (Truck Jobs) (v. li.) für ein Sieger-Selfie. Den vollständigen Bericht lesen Sie in der nächsten Ausgabe.



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

Autonomer Schwede

DB Schenker setzt selbstfahrenden und elektrischen Lkw T-Pod ein

Statt iPod heißt es nun T-Pod: Ist die Anlehnung an Steve Jobs' Erfindung, die das Musikhören revolutionierte, nur ein Zufall? Wenn es nach Robert Falck geht, wohl nicht. Falck ist der Geschäftsführer des schwedischen Start-ups Einride und hat mit seinem elektrischen und selbstfahrenden Lkw T-Pod wohl ähnliches vor. „Einride ist nicht nur eine Firma, sondern eine Bewegung“, erklärte er jüngst bei der Vorstellung des Fahrzeugs in Schweden.

Der Lkw soll nach Unternehmensangaben mit voll aufgeladenen Batterien bis zu 200 Kilometer weit fahren können. Auf Autobahnen und Landstraßen steuere der Autopilot das Fahrzeug, ansonsten übernehme der Fahrer – allerdings per Fernsteuerung, denn es gibt weder Fahrerhaus noch Fenster. Bei Bedarf soll der Mensch aber jederzeit die Steuerung übernehmen können.

Ab Herbst unterwegs

Den Logistikdienstleister DB Schenker scheint das Konzept überzeugt zu haben. Ab Herbst soll der T-Pod für das Unternehmen auf Schwedens Straßen unterwegs sein – sofern die Behörden es genehmigen. Nach Angaben von DB Schenker Schweden legt der Lkw eine Strecke zwischen zwei Standorten zurück, teilweise auf öffentlichen Straßen. „Wir wollen uns am nachhaltigen und kosteneffizienten Transport von morgen beteiligen. Die Zusammenarbeit mit Einride ist ein großer Schritt in diese Richtung“, erklärt Mats Grundius, Chef von DB Schenker Schweden. Die Vereinbarung gelte für den Test in Schweden. Weitere Länder könnten hinzukommen.

„Elektromobilität und autonomes Fahren sind zwei Schlüsseltechnologien, die den globalen Transport- und Logistikmarkt re-

volutionieren werden. Wir freuen uns, dass wir in einer frühen Phase eine Kombination dieser beiden Zukunftstechnologien gemeinsam mit Einride testen können“, sagt DB Schenker-Vorstandsmitglied Ewald Kaiser, zuständig für die Sparten Landverkehr und Fracht.

Der sieben Meter lange T-Pod besteht im Prinzip nur aus einem Laderaum, der Platz für 15 Standard-Paletten bietet und vollbeladen 20 Tonnen wiegt. „Wir freuen uns über die Zusammenarbeit mit DB Schenker und deren Bereitschaft, den Übergang zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem voranzutreiben“, erklärt Robert Falck, Geschäftsführer von Einride.

DB Schenker ist nicht der erste Kunde des Start-ups. Auch Lidl Schweden hat angekündigt, in diesem Jahr einige Filialen mit dem T-Pod zu beliefern. Ein guter Start für das Jung-Unternehmen,

das Falck 2016 zusammen mit Filip Lilja gründete. Bereits ein Jahr später präsentierten sie den ersten Prototypen. In dieser Geschwindigkeit soll es weitergehen: 200 T-Pods transportieren im Jahr 2020 zwei Millionen Paletten jährlich auf der rund 200 Kilometer langen Route zwischen Helsingborg und Göteborg und reduzieren damit 33.000 Tonnen CO₂. So lautet zumindest Falcks Ziel.

Seine Vorgabe für das Jahr 2035: In Schweden fahren T-Pods 20 Prozent der Straßentransporte. Am Selbstbewusstsein und an einer klaren Vision mangelt es Falck also nicht. Doch diese Faktoren haben ja auch schon Steve Jobs zum Erfolg verholfen.

Text: Franziska Nieß | Foto: Einride



KOMMENTAR

von Matthias Rathmann



Unglückliches Timing in Sachen Lkw-Maut

In den sozialen Netzwerken warnen sich Raser vor neuen, riesigen Blitzsäulen. Doch nach einigen Kommentaren der Empörung beruhigt sich das Ganze meist, wenn Lkw-Fahrer posten, dass es sich nicht um Radarfallen, sondern um Maut-Kontrollsäulen handelt. Langsam wird auch der Öffentlichkeit bewusst, dass ab Juli alle Bundesstraßen gebührenpflichtig werden. Verteilerverkehre werden das teuer zu spüren bekommen. Doch sie konnten sich rechtzeitig darauf einstellen und Preisgespräche mit den Kunden führen. Toll Collect hatte frühzeitig darauf hingewiesen. Die große Unbekannte ist dagegen die für Januar geplante Mauterhöhung, die aufgrund der neuen Wegekostenkalkulation nötig wird. Die Verunsicherung ist groß, das Timing unglücklich. Zwei Kostenschübe innerhalb von einem halben Jahr sind gut für die Kasse des Bundes, aber schlecht für die Branche.

Maut-Berichterstattung auf [Seite 3](#)

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: Werner Bicker (bic), Nicole Holzer (nh), Herbert Schadowald (hs)

Grafik/Produktion: Frank Haug (ltg.), Florence Frieser, Monika Haug, Oswin Zebrowski, Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta SICKEL, Sumita Brumbach

Korrespondenten Berlin/Brüssel: Hans-Peter Colditz (co), Regina Weinrich (rw)

Verlag: EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer: Oliver Trost

Redaktioneller Gesamtleiter: Paul Göttl

Anschrift von Verlag und Redaktion: Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.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

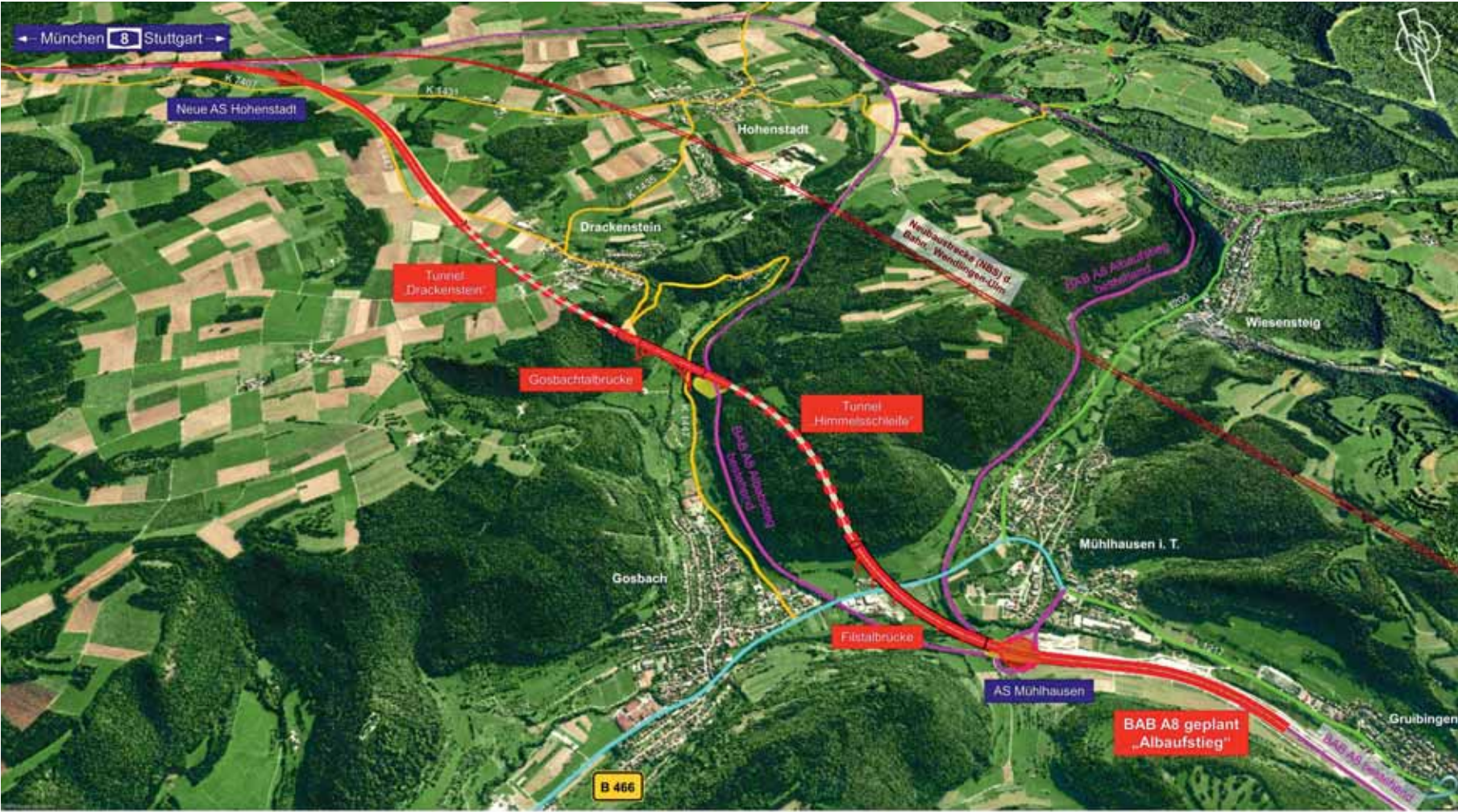
Anzeigenpreisliste: Nr. 27, 2018, Gerichtsstand Stuttgart

Unterstützer von



Bewegung am Albaufstieg

Ausbau des Nadelöhrs auf der A8 rückt näher – Finanzierung durch Bund gesichert – Kosten bei etwa 600 Millionen



Er ist die Achillesferse der A8: der Albaufstieg zwischen Mühldorf und Hohenstadt in Baden-Württemberg. Bei den Verkehrsmeldungen ist dieser Autobahnabschnitt meist prominent vertreten. Dafür gibt es Gründe: Die große Steigung, das große Gefälle in der Gegenrichtung und die engen Kurven. Erschwerend kommt hinzu: Es gibt auf dem rund zwölf Kilometer langen Albaufstieg keine Standstreifen, in keiner Fahrtrichtung. Kein Wunder: Die A8 gehört in diesem Bereich zu den ältesten Autobahnstrecken

nister Winfried Hermann (Grüne). Der Minister lehnt ein ÖPP-Modell (öffentlich-private Partnerschaft) ab – dies würde nach Ansicht Hermann nur zu weiteren Verzögerungen führen. Wie Hermanns Ministerium mitteilt, hatte der Bund 2014 auf Drängen des Stuttgarter Verkehrsministers entschieden, die Planung für den Albaufstieg fortzusetzen, nachdem sie 2006 wegen ungeklärter Finanzierungsfragen vorläufig endete. So bat der Bund das Land schließlich darum, die Planungen wieder aufzunehmen, und zwar auf Grundlage einer mautfreien

allerdings bei vergleichbaren Projekten gezeigt hat, können private Einwendungen die Fertigstellung hinausziehen. Schließlich erfolgt der Grunderwerb erst nach dem Planfeststellungsbeschluss. Ebenso könnte die Einrichtung eines Fernstraßen-Bundesamts 2021 in Leipzig mit neuen Zuständigkeiten die Umsetzung verzögern. „Um das auszuschließen, ist das Land mit dem Bund in Verhandlung“, versichert das RP.

Die vorgesehene Trasse des Albaufstiegs verläuft sechsstreifig mit Standstreifen. Dadurch sollen sich Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit erheblich verbessern. Der künftige Albaufstieg wird 8,3 Kilometer lang sein und damit 3,8 Kilometer kürzer als die bisherige Streckenführung. Aufgrund der Topographie werden künftig große Streckenabschnitte in zwei Tunneln (Drackenstein, 1.700 Meter) und (Himmelschleife, 1.200 Meter) verlaufen, ebenso auf zwei Brücken: Filstalbrücke (800 Meter lang, 52 Meter hoch) und Gosbachtalbrücke (460 Meter lang, 71 Meter hoch). Außerdem gestaltet sich der künftige Streckenabschnitt flacher: Demnach werden Steigung und Gefälle statt derzeit rund sechs Prozent künftig maximal 3,5 Prozent betragen.

Bei der aktuellen Planung ist zudem vorgesehen, die bestehende Aufstiegsstraße als Bedarfsumleitungsstrecke zu erhalten und zur Landesstraße herabzustufen. Dies entlastet einige Gemeinden, die an der bisherigen Umleitungsstrecke liegen. Die bisherige Umleitungsstrecke war 32 Kilometer lang und führte durch sieben Ortsdurchfahrten.

Währenddessen stößt die Bewegung beim neuen Albaufstieg allenthalben auf positive Resonanz. Der Geschäftsführer des Verbands Pro Mobilität, Christian Funke, erklärt auf Anfrage von trans aktuell, der Neubau des Albaufstiegs bedeute einen wichtigen Lückenschluss, insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit. Dr. Micha Lege, Geschäftsführer

des Logistikdienstleisters Wiedmann & Winz aus Geislingen an der Steige, sagt gegenüber trans aktuell: „Es wird höchste Zeit, dass der neue Albaufstieg kommt.“

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Fotolia, Pro Mobilität, Wiedmann und Winz



„Es wird höchste Zeit, dass der neue Albaufstieg kommt“

DR. MICHA LEGE,
GESCHÄFTSFÜHRER
WIEDMANN & WINZ

DIE NEUE UMLEITUNGSSTRECKE ENTLASTET SIEBEN GEMEINDEN

Deutschlands. Seit dem Bau der beiden Spuren 1937 und 1957 gab es außer der Substanzerhaltung keine nennenswerten Aus- und Umbauten.

Zwar gibt es schon seit den 1970er Jahren Pläne für den Ausbau. Doch erst jetzt zeichnet sich eine konkrete Lösung ab. Denn der Bund hat die Finanzierung zugesagt. Das heißt konkret: Der neue Albaufstieg ist im aktuellen Bedarfsplan 2016 als fest disponiertes Projekt (FD) im Rahmen des Gesamtabschnitts Anschlussstelle Mühldorf bis Autobahnkreuz Ulm enthalten. „Die Finanzierung des neuen Albaufstiegs ist gesichert“, bestätigt das Regierungspräsidium (RP) Stuttgart gegenüber trans aktuell. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich aktuellen Schätzungen zufolge auf rund 603 Millionen Euro.

Die Finanzierung durch den Bund ist ganz im Sinne von Baden-Württembergs Verkehrsmini-

strategie. So ist eine Mautstation auf der Albhochfläche (F-Modell) in der aktuellen Planung nicht mehr vorgesehen. Es wird lediglich die allgemeine Lkw-Maut erhoben.

Minister Hermann drängt nun auf eine rasche Umsetzung: „Das Land Baden-Württemberg braucht den Ausbau des Albaufstiegs jetzt. Wir wollen so schnell wie möglich mit dem Bau beginnen.“ Diesem Wunsch entsprechen nun die Beteiligten. So wird das Planfeststellungsverfahren für den neuen Albaufstieg nach Angaben des RP im Sommer 2018 fortgeführt. Baustart soll 2021 sein. „Für die Fertigstellung der neuen Trasse steht das Jahr 2026 im Raum“, erklärt das (RP) Stuttgart gegenüber trans aktuell.

Voraussetzung dafür sind allerdings ein optimaler Verlauf des Planfeststellungsverfahrens sowie der weiteren Planungsschritte. Wie die Vergangenheit



„Der Neubau ist ein wichtiger Lückenschluss“

CHRISTIAN FUNKE,
GESCHÄFTSFÜHRER PRO
MOBILITÄT, INITIATIVE
FÜR VERKEHRSINFRA-
STRUKTUR

DER NEUE ALBAUFSTIEG ZWISCHEN MÜHLHAUSEN UND HOHENSTADT

- Sechsstreifiger Neubau mit Standstreifen
- Streckenlänge 7,6 Kilometer
- Reduzierung zur bisherigen Strecke um 3,8 Kilometer
- Baubeginn geplant 2021, Fertigstellung voraussichtlich 2026
- Umleitungsstrecke: bisherige Albaufstiegstraße wird aufrechterhalten
- Neue Bauwerke: Filstalbrücke, Gosbachtalbrücke, zwei Tunnel: Himmelschleife und Drackenstein
- Bauherr: Bundesrepublik Deutschland
- Projektleitung: Regierungspräsidium (RP) Stuttgart im Zuge der Auftragsverwaltung. Außerdem ist das RP als zuständige Planfeststellungsbehörde für das Genehmigungsverfahren verantwortlich

Maut-Explosionen

Straßengebühren spülen jährlich 2,5 Milliarden Euro mehr in die Kasse – Verbände kritisieren doppelten Kostensprung



Nach dem von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) vorgelegten neuen Wegekostengutachten 2018 bis 2022 werden die Mauteinnahmen ab 2019 weiter ansteigen, und zwar insgesamt um jährlich mindestens 2,5 Milliarden Euro auf 7,2 Milliarden Euro. Rund zwei Milliarden davon resultieren aus der Ausweitung der Maut auf das gesamte Bundesfernstraßennetz, die vom 1. Juli an wirksam wird, weitere

in den Ausbau des Straßennetzes fließen. Die durchschnittlich pro Jahr verfügbaren 7,2 Milliarden Euro würden auf alle Regionen Deutschlands verteilt. „Das ist viel besser als erwartet und sehr erfreulich, weil es uns allen zugutekommt“, sagte Scheuer. Weiter teilte er mit, dass Elektro-Lkw ab 1. Januar 2019 von der Lkw-Maut befreit würden. Darin sieht er „einen großen Anreiz für Transportunternehmen, auf umweltfreundliche Fahrzeuge umzusteigen“.

denden Wirtschaft für die durch gesetzliche Maßnahmen verursachten Kostensprünge innerhalb kürzester Zeit.

Konkreter reagierte der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). Die Auswirkungen auf die künftigen Transportkosten für eine moderne 40 Tonnen-Kombination seien erheblich. So hätte der Unternehmer für ein solches Fahrzeug für einen Transport über 300 Kilometern, davon 150 Kilometer auf Autobahnen und 100 Kilometer auf Bundesstraßen, bisher 20 Euro Maut entrichtet. Künftig würden es 46 Euro sein, also mehr als das Doppelte. Bei einer Jahresfahrleistung dieser Kombination von 120.000 Kilometern und einer Aufteilung zwischen Autobahnen und Bundesstraßen von 80:20 stiege die jährliche Mautbelastung von derzeit 12.960 auf 22.440 Euro, rechnet der BGL vor.

Im Einzelnen, so teilt der BGL weiter mit, würde die reine Infrastrukturmaut für neueste 40 Tonnen-Lkw von derzeit 13,5 auf 17,4 Cent je Kilometer steigen. Während Euro 6-Lkw bisher von der Anlastung von Luftverschmutzungskosten befreit seien, kämen künftig hierfür externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärm dazu. Alle drei Kostenkomponenten ergäben dann für die 40 Tonnen-Kombination der saubersten Schadstoffklasse Euro 6 eine Erhöhung von 13,5 auf 18,7 Cent pro Kilometer.

Geradezu geschockt von den Mautplänen der Regierung zeigt sich der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL). Würden die Empfehlungen des Wegekostengutachtens von der Politik eins zu eins umgesetzt, sieht Hauptgeschäftsführer Christian Labrot neben den zwei Milliarden jährlichen Mehrkosten aus der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen zusätzlich eine knappe Milliarde Euro Mehrkosten aufgrund der erhöhten Kostensätze für Infrastruktur sowie der Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärm auf die Wirtschaft zukommen. Bezogen auf die Ausgaben

für die Infrastruktur sei das überzogen. Rechne man die 40-prozentigen beziehungsweise 60-prozentigen Erhöhungen der einzelnen Mautsätze für die gängigsten Lkw-Kombinationen hoch, dürften die Mehrbelastungen unternehmensbezogen oft sogar weit höher ausfallen. Belegt werde dies durch konkrete Berechnungen aus Mitgliedsunternehmen. Das könne nicht ohne Auswirkungen auf die Verbraucherpreise bleiben. „Drei Milliarden jährlich zahlen die Unternehmen nicht mal so eben aus der Portokasse“, sagte der BWVL-Hauptgeschäftsführer dazu.

Ausdrücklich begrüßt wird hingegen von den Verbänden, dass es künftig einheitliche Mautsätze für Autobahnen und Bundesstraßen geben soll. Dadurch würden Benachteiligungen von zentrumsfernen Wirtschaftsstandorten vermieden und die Kostendarstellungen der Logistik gegenüber den Kunden transparenter.

Text: Hans-Peter Colditz |
Foto: Toll Collect

17,4
Cent

STATT 13,5 CENT SOLL
KÜNFTIG EIN EURO 6-
LKW AN INFRASTRUK-
TUR-MAUT PRO KILO-
METER ZAHLEN

IM EINZELFALL KANN SICH DIE MAUT PRO STRECKE VERDOPPELN

500 Millionen bis eine Milliarde Euro aus den vom 1. Januar nächsten Jahres an geltenden neuen Mautsätzen. Während der Minister die enormen Mehreinnahmen feiert, kritisieren die Fachverbände den „doppelten Kostensprung“ innerhalb weniger Monate. Die Mautpläne der Bundesregierung seien für die transportierende und verladende Wirtschaft nicht akzeptabel.

Wie Minister Scheuer mitteilt, werden auf Grundlage der neuen Wegekostenrechnung jetzt schnellstmöglich das Bundesfernstraßenmautgesetz angepasst und die Mautsätze festgesetzt. Dies sei im Koalitionsvertrag so vorgesehen. Zugleich sicherte er zu, dass die Mehreinnahmen direkt

Dafür, so heißt es auf Nachfrage bei den Fachverbänden, müssten erst einmal Elektrofahrzeuge im mautpflichtigen Segment angeboten werden. Hier seien die Lkw-Hersteller eindeutig in der Pflicht.

Die Logistik- und Verkehrswirtschaft reagierte auf die erweiterten Mautpläne der Bundesregierung kritisch. Der doppelte Kostensprung zum 1. Juli dieses Jahres und zum 1. Januar nächsten Jahres werde nicht ohne Auswirkungen auf Fracht- und Verbraucherpreise bleiben, sagte Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLV), voraus. Denn die zum Erhalt der Straßeninfrastruktur eingesetzte entfernungsabhängige Verkehrswegeabgabe wirke faktisch wie eine Verbrauchssteuer.

„Nur wenn Industrie, Handel und Verbraucher als direkte Urheber von Gütertransporten ihren Anteil leisten, werden sie ihren Anspruch auf universelle Verfügbarkeit aller Waren an jedem Ort und zu jeder Zeit aufrecht erhalten können“, mahnte er. Und: Die Speditionsbranche baue auf die Akzeptanz der verla-

DAS GUTACHTEN

Die Methodik und die prognostizierten Einnahmen:

- Das von der Gutachtergruppe Alfen/Aviso/Bung erarbeitete neue Wegekostengutachten setzt die bisherige Methodik der Vorgängergutachten fort. Basis sind die EU-Richtlinien 1999/62/EG und 2013/22/EU, nach denen die Infrastrukturkosten „in Form einer Vollkostenrechnung“ zu berechnen sind. Dazu zählen die Baukosten sowie die Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau, die Abschreibungen und kalkulatorischen Zinsen. Hinzugerechnet werden Kosten für Luftverschmutzung und Lärm. Diese jeweiligen Mautteilsätze werden dann nach einem aufwendigen, komplizierten Verfahren den prognostizierten Fahrleistungen der einzelnen Achs- und Fahrzeugklassen der Lkw zugeordnet.
- Nach Berechnungen des neuen Wegekostengutachtens und bei Einführung des neuen Tarifsystems ab 1. Januar 2019 werden die Mauteinnahmen bis 2022 insgesamt auf 36 Milliarden Euro klettern. Für 2018 werden rund 5,1 Milliarden Euro prognostiziert, für 2019 etwa 7,6 Milliarden, für 2020 fast 7,7, für 2021 7,8 und für 2022 circa 7,9 Milliarden Euro.

NEUE MAUTSÄTZE AB JANUAR 2019

Teilmautsatz Infrastruktur

Fahrzeug-Kategorie	Mautsatz
Lkw 7,5 bis 12 t	8,0 Cent/km
Lkw 12 bis 18 t	11,5 Cent/km
Lkw ab 18 t bis 4 Achsen	16,0 Cent/km
Lkw ab 18 t ab 4 Achsen	17,4 Cent/km

Teilmautsatz externe Kosten (Luftverschmutzung)

Euro 0,1	8,5 Cent/km
Euro 2	7,4 Cent/km
Euro 3	6,4 Cent/km
Euro 4	3,2 Cent/km
Euro 5	2,2 Cent/km
Euro 6	1,1 Cent/km

MEHR ALS 36 MILLIARDEN EURO

Prognostizierte Mauteinnahmen bis 2022 (in Milliarden Euro)

Jahr	Infrastrukturmaut	Aufschlag für Luft	Aufschlag für Lärm	Einnahmen gesamt
2018	4,868	0,254	0	5,122
2019	6,893	0,583	0,083	7,559
2020	7,021	0,563	0,086	7,670
2021	7,150	0,548	0,087	7,785
2022	7,281	0,540	0,089	7,910
Gesamt	33,213	2,488	0,345	36,046

Fahrermangel trifft Firmenkasse

Qualifizierungs-Offensive bei der Nagel-Group – Ergebnis aufgrund des Fachkräftemangels unter Druck



Eine große Flotte will besetzt werden. Doch das gestaltet sich angesichts des Fahrer­ mangels immer schwieriger. Davon können die Verantwortlichen der Nagel-Group ein Lied singen. Rund 7.000 Fahrzeuge sind europaweit für das Unternehmen im Einsatz, eigene und von festen Partnern. Als Reaktion auf den Engpass weitet die Nagel-Group nun ihr Engagement bei der Fahrgewinnung deutlich aus. „Wir werden 2018 das Thema Fahrermangel massiv angehen“, teilt das auf temperaturgeführte Lebensmittellogistik spezialisierte Unternehmen aus Versmold gegenüber trans aktuell mit. Zu Jahresbeginn hat es eine Fahrerakademie gegründet. „Sie hat drei Säulen: Gewinnung von neuen Fahrern, Aus- und Weiterbildung sowie Betreuung eigener Fahrer und langjähriger Unternehmensfahrer“, heißt es. Die Fahrer bekämen in jeder Niederlassung Fahrerbetreuer an die Seite gestellt, die sich um sie und ihre Belange kümmern. Geplant sei auch die Übernahme einer Fahrschule.

Mehr Wertschätzung nötig

Den Verantwortlichen der Nagel-Group ist aber auch bewusst, dass sich der Umgang mit den mobilen Mitarbeitern verändern muss. „Wir wissen: Es kommt sehr auf eine deutlich höhere Wertschätzung des Fahrers an“, erklärt das Unternehmen. Gestärkt durch die eigene Akademie wolle man sich mit „großem Elan“ bei der Ausbildung von Fahrern einbringen. Aktuell können 20 deutsche Niederlassungen junge Leute zu Berufskraftfahrern ausbilden. Die Nagel-Group will mit der Qualifizierungs-Offensive ein deutliches Zeichen setzen, dass sie weiterhin auch mit eigenen Fahrern und Fahrzeugen tätig sein möchte. „Wir bleiben unserer Strategie treu, einen großen Anteil eigener Fahrer vorzuhalten, um zuverlässig Transportdienstleistungen erbringen zu

können“, erklärt das Unternehmen. Damit garantiere man den Kunden gegenüber Stabilität und Sicherheit. Die kürzlich erfolgte Gründung der Vermiettochter Nagel Fleet sei nicht als Schritt in Richtung Asset-light zu verstehen – also zum Rückbau der eigenen Kapazitäten. „Ziel von Nagel Fleet ist es, Transportunternehmern, die exklusiv für die Nagel-Group fahren, unbürokratisch beim Auf- und Ausbau ihrer Transportkapazitäten zur Seite zu stehen“, heißt es. Damit wirke man der Laderaumknappheit entgegen und erhöhe die Bindung zu den Unternehmern. Das Megathema Fahrermangel belastet auch die Firmenkasse. Die Nagel-Group spricht in dem Zusammenhang von massiven Kosten. Dass das Unternehmen unter Druck steht, belegen die Geschäftsjahre 2016 und 2017. 2016 sank das Ergebnis um mehr als ein Drittel auf 21,5 Millionen Euro, die Umsätze gingen um 2,3 Prozent auf 1,57 Milliarden Euro zurück. Für 2017 hat das Unternehmen noch keinen Abschluss veröffentlicht. Das Ergebnis sei positiv, doch räumt das Unternehmen ein, dass es „zuletzt nicht mehr seinen Vorstellungen entsprochen habe“. Belastungen hätten sich nicht nur durch den Fachkräftemangel, sondern auch durch Veränderungen im Netzwerk-, Kapazitäts- und Standortmanagement sowie durch Auswirkungen von Gesetzesänderungen ergeben. „Das Jahr 2017 haben wir dazu genutzt, um tiefgreifende Optimierungen an unseren Strukturen, Systemen und Abläufen anzugehen sowie ein marktgerechtes Pricing vorzunehmen“, teilt die Nagel-Group mit, ohne Details zum neuen Preismodell zu nennen. „Diese Themenfelder stehen auch 2018 im Fokus.“ Ebenfalls im Fokus steht eine weitere europäische Ausrichtung. Noch erzielt das Unternehmen fast zwei Drittel seiner Erlöse in Deutschland. „Wir optimieren und investieren, um unser europäisches Netzwerk in allen unseren Ländern weiterzuentwickeln“, erklärt das

Unternehmen, das mehr als 130 Standorte in 16 Ländern betreibt. Ein Schritt in diese Richtung ist die Übernahme des Food-Logistikers Nagel Liller aus dem dänischen Padborg, an dem die Nagel-Group bislang 62,5 Prozent hielt. Der Internationalisierung trägt der Logistikdienstleister auch mit der

Umfirmierung in eine europäische SE & Co. KG Rechnung. Doch trotz aller Bestrebungen in Richtung Expansion und Europa: Die Nagel-Group legt Wert darauf, dass sie ein Familienunternehmen bleibt. Alle Anteile blieben unverändert in Familienhand, erklärt sie. Marion Nagel, die bislang

dem Beirat vorstand, wird in der neuen Rechtsform Vorsitzende des neu gegründeten Verwaltungsrats. Ihre Kinder Beatrice und Tobias Nagel werden diesem Gremium ebenfalls angehören. Text: Matthias Rathmann | Foto: Thomas Küppers

21,5
Millionen

EURO BETRUG DAS
ERGEBNIS 2016 – EIN
RÜCKGANG UM RUND
EIN DRITTEL GEGEN-
ÜBER 2015

Der Crafter. Ein großer Gewinn für Ihre Flotte.

Ab sofort mit
**Rücknahme-
versprechen***
für Leasingfahrzeuge.



www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/crafter-leasing

Maßgefertigt für jeden Job.

Mit seiner großen Antriebsvielfalt, hervorragenden Stadttauglichkeit, über 15 Assistenzsystemen und dem 8-Gang-Automatikgetriebe für alle Antriebsarten inklusive 4MOTION unterstützt der Crafter Sie bei Ihren alltäglichen Herausforderungen. Und die günstigen Konditionen plus Rücknahmeversprechen machen Ihnen die Entscheidung für den Crafter jetzt sogar noch leichter. Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner oder auf www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/crafter-leasing



Nutzfahrzeuge

SPEKULATIONEN UM NEUEN CEO

- Bekommt die Nagel-Group einen neuen CEO? Als Kandidat wird in der Branche Carsten Taucke gehandelt, Vorstandschef des Logistikdienstleisters Imperial. Er verlasse das Unternehmen Ende November aus privaten Gründen, um näher bei seiner Familie zu sein, hatte Imperial vor wenigen Monaten mitgeteilt. Die Nagel-Group will diese Personalie weder bestätigen noch dementieren. „Spekulationen über Personalien kommentieren wir generell nicht“, heißt es.
- Das operative Geschäft bei der Nagel-Group wird durch geschäftsführende Direktoren geführt. Chief Financial Officer ist Frank Böschmeier, Chief Operating Officer ist Björn Schniederkötter, Chief Sales Officer ist Gerd Neuenstein und Chief Technical Officer ist Tobias Nagel, der in Doppelfunktion auch im Verwaltungsrat sitzt.

* Der Leasingnehmer kann die vorzeitige Vertragsaufhebung des Leasingvertrages mit der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig verlangen, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind: Das Bestelldatum auf der Leasingbestellung liegt zwischen dem 01.04.2018 und dem 30.06.2018. Bei dem vertragsgegenständlichen Fahrzeug handelt es sich um ein Diesel-Neufahrzeug der Marke VW Nutzfahrzeuge. Eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ordnet ein Fahrverbot ausschließlich für Dieselfahrzeuge zum Zwecke der Luftreinhaltung innerhalb einer Gemeinde im deutschen Bundesgebiet an. Als ein solches Fahrverbot gilt, wenn die Einfahrt in dieses Gebiet oder die Durchfahrt innerhalb des Gebietes für ein solches Dieselfahrzeug einmalig an einem Wochentag (Werktag, Sonn- und Feiertag) untersagt wird. Die vom Fahrverbot betroffene Gemeinde befindet sich innerhalb eines Radius von 100 Kilometern um den Wohn- oder Geschäftssitz des Fahrzeughalters zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs. Bei juristischen Personen oder Personengesellschaften kann anstelle des Geschäftssitzes der Arbeits-/ Einsatzort des regelmäßigen Fahrzeugnutzers treten. Das Fahrverbot tritt während der Laufzeit des Leasingvertrages in Kraft und das vertragsgegenständliche Fahrzeug ist von diesem Fahrverbot erfasst. Der Leasingnehmer und die Volkswagen Leasing schließen einen neuen Leasingvertrag über ein Neufahrzeug der Marke VW Nutzfahrzeuge zu den dann gültigen Konditionen ab (Bonität vorausgesetzt). Die vorgenannten Voraussetzungen können auch dadurch erfüllt werden, dass der Kunde anstelle eines Leasingvertrages einen Darlehensvertrag über ein Neufahrzeug der Marke VW Nutzfahrzeuge mit der Volkswagen Bank abschließt (Bonität vorausgesetzt). Der dem neuen Leasingvertrag/Darlehensvertrag zugrunde liegende Listenpreis inkl. Sonderausstattungen darf den Listenpreis inkl. Sonderausstattungen des bisherigen Fahrzeugs nicht um mehr als 15 % unterschreiten. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

Effiziente Logistik für schnelle Autos

Zahlreiche Studenten sind der Einladung des Stuttgarter Autobauers Porsche zum Tag der Logistik an den Unternehmenssitz nach Zuffenhausen gefolgt. Hierbei erfuhren die Teilnehmer einiges über den Aufbau der Werklogistik, die sich auf die Standorte Zuffenhausen (35.000 Quadratmeter), Markgröningen (8.000 Quadratmeter), Kornwestheim (12.000 Quadratmeter) und Sachsenheim (10.000 Quadratmeter) verteilt. Allein im zentralen Ersatzteillager Sachsenheim arbeiten 450 Mitarbeiter, die unter anderem 151.000 Wareneingangspositionen und 4,8 Millionen Auslieferpositionen pro Jahr bearbeiten. Für die Zukunft plant Porsche hier einen höheren Automatisierungsgrad sowie weitere Innovationen.

Grundsätzlich garantiert Porsche von Deutschland aus folgende Lieferzeiten: ins europäische Ausland zwölf Stunden, nach Nordamerika 24 Stunden, nach Asien 18 Stunden und nach Australien 72 Stunden. Im weiteren Verlauf erarbeiteten die Teilnehmer in verschiedenen Workshops Lösungen zu unterschiedlichen

Themen. So ging es beispielsweise um „Warehouse Robotics“, das heißt um die Weiterentwicklung effizienter Prozesslandschaften. Nach Meinung der Teilnehmer werde hierbei künftig die vollautomatische Beladung der Lkw oder Drohnen vermehrt eine Rolle spielen. Eine weitere Gruppe dachte über „Big Data Analytics“ nach.

Die entscheidende Frage hierbei war: Wie können mit der stetig steigenden Menge an anfallenden digitalen Daten die Wertschöpfungsprozesse verbessert werden? Hierbei sind die richtigen Filtermethoden entscheidend, ebenso wie der Datenschutz und der Schutz der Privatsphäre. Beim

Thema „Green Logistics“ verwies Porsche unter anderem auf den Einsatz von drei Gas-Lkw in Zuffenhausen, die 20 Prozent CO₂ einsparen, 90 Prozent NO_x und 100 Prozent Feinstaub.

Text und Foto: Ralf Lanzinger



Geringes Interesse am Fahrerberuf

Einen „Job mit Zukunft in Brandenburg“ verspricht die Initiative Berufskraftfahrer, die Detlef Kuphal vor fünf Jahren in Potsdam gründete. 64 Firmen aus dem Großraum der Landeshauptstadt haben sich inzwischen dieser Initiative angeschlossen. Allerdings sind nur etwa zehn darunter, die auch tatsächlich Fahrer ausbilden. Doch der Initiator bilanziert, dass in den beiden vergangenen Jahren jeweils rund 120 Fahrer ausgebildet wurden. Da das natürlich nicht reicht, wollte die Initiative nun am 11. Tag der Logistik erstmals auf dem Verkehrshof in Potsdam das Berufsbild vor allem den künftigen Azubis hautnah zeigen.

„Wir haben neun Schulen angeschrieben“, sagte Kuphal. Doch diese Ausbildungsstätten zeigten nur ein sehr geringes Interesse, den Schülern diese unmittelbaren Praxiseinblicke zu ermöglichen. Lediglich eine neunköpfige Gruppe von Zehntklässlern aus einer nahe gelegenen Gesamtschule fand am Logistiktage den Weg zur Ausbildungsstätte.

„Hier können sie sich auch mal ans Lenkrad setzen“, schilderte der Initiator. Auch mit Ausbildern und Fahrlehrern konnten die Jugendlichen unmittelbar ins Gespräch kommen. Denn Fakt sei: Obwohl es künftig selbstfahrende Fahrzeuge geben wird, wird es auch in 20, 30 Jahren ohne Berufskraftfahrer

nicht gehen. „Und das Berufsbild wird noch anspruchsvoller werden“, betonte Klemens Lücke, Koordinator der Initiative.

„Die Nachwuchsarbeit an den Schulen ist ein wichtiger Teil der Fachkräftesicherung“, unterstreicht Kuphal. So organisiert die Initiative zweimal jährlich entsprechende Informationsveranstaltungen. Um besonders die Schulabgänger zu erreichen, will die Initiative nun das Berufsbild noch vor den Sommerferien direkt in den Schulen präsentieren. Darüber hinaus sollen mit interessierten Unternehmen ab Mai im Zweimonats-Rhythmus regelmäßige Bewerbungstage organisiert werden, bei denen die Zusammenarbeit mit der Arbeitsagentur und dem Jobcenter Priorität hat. „Dabei beraten wir ausführlich über das Berufsbild und die Möglichkeiten“, sagte Kuphal.

Dass der tatsächliche Interessentenkreis die Chance, am Tag der Logistik mal unmittelbaren Kontakt mit der Berufskraftfahrerbranche zu bekommen, nur sehr begrenzt nutzte, war für die Organisatoren eher enttäuschend. Doch das entmutigt Kuphal und Lücke nicht. „Wir werden das auch im nächsten Jahr anbieten und noch intensiver dafür werben.“ Denn was den Fahrermangel anbetrifft, sei es „schon lange nicht mehr nur fünf vor zwölf“, sagte Kuphal.

Text und Foto: Herbert Schadowald



Job mit Zukunft in Brandenburg: Fahrlehrer Michael Erbes erklärt in Potsdam Schülern die Bedieneinrichtungen.



Logistik in Bev

11.Tag der Logistik – Initiative der Bundesvereinigung

So global, wie die Logistik ist, zeigt sich inzwischen auch der Tag der Logistik: Mehr als 340 verschiedene Unternehmen und Organisationen öffneten am 11. Tag der Logistik ihre Pforten – in insgesamt 23 Ländern, von Deutschland über Frankreich, Tschechien, Türkei, Russland bis hin zu den USA, Korea und China.

Der von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) initiierte Aktionstag war auch dieses Jahr wieder ein voller Erfolg für die Branche. Sie nutzt den Aktions-

tag vor allem, um Fachkräfte zu gewinnen – Schüler und Studierende gehören deswegen ganz klar zum Zielpublikum, ebenso aber auch interessiertes Fachpublikum. „Logistik ist ein toller Arbeitsbereich, der allerdings am Arbeitsmarkt im Wettbewerb steht mit der Automobilindustrie, dem Maschinenbau oder auch dem Handel“, erklärte der BVL-Vorsitzende Prof. Robert Blackburn. Es gelte, zu informieren und auch an der emotionalen Wahrnehmung der Branche zu arbeiten.

Reise in die Welt der Standards

Eine Mitarbeiterin von Timocom, Studenten der EUFH Neuss, ein Mitarbeiter der Studiengesellschaft für kombinierten Verkehr (SGKV), ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung Trier, der an der Fortschreibung des Güterverkehrs- und Logistikberichts arbeitet: Bei GS1 Germany in Köln fanden sich am Tag der Logistik vor allem Fachbesucher ein, die sich über die Aufgaben der Standardisierungsorganisation und deren aktuelle Forschungsthemen informierten.

Im Knowledge Center von GS1 Germany begaben sich die Besucher auf eine Reise in die Welt der Standardisierung. Senior Projektmitarbeiterin Mercedes Schulze zeichnete die Geschichte der Organisation und ihrer wichtigsten Erfindungen nach, darunter des EATN/GTIN-Code oder die GS1-Idente, mit denen sich Unternehmen, Produkte oder Transporteinheiten identifizieren lassen.

Ob Treppenstufen oder Paletten – die Besucher der Veranstaltung merkten schnell, dass Arbeiten ohne Normen und Standardisierung schwerfällt und warum etwa ohne eine einheitliche Höhe für gepackte Palettenorga-

geht. Klaus Kaufmann, Manager eBusiness von GS1, lud im Technologies Experience Center zum Mitmachen und Nachbauen ein und zeigte, was es mit den ebenso wichtigen Themen wie Datenqualität oder Bestands- und Auftragsmanagement auf sich hat. Im „Shop“ von GS1 Germany, einem Versuchsfeld zum Thema Retail und Omnichannel, führte er die Logistik- und Einkaufstrends der Zukunft vor, während Mercedes Schulze zeigte, wie ein unsichtbarer Barcode funktioniert.

Und weil GS1 Germany seine Standards auf Basis der Zusammenarbeit vieler Beteiligten entwickelt – Industrie, Handel und Dienstleister – war auch die Zusammenarbeit der verschiedenen Partner in der Lieferkette ein Thema am Tag der Logistik. Jens Bungart, Manager Förderprojekte bei GS1, informierte über das Projekt Next-Trust und die ersten Ergebnisse einer Expertenbefragung.

Text und Foto: Ilona Jüngst





Bewegung

Logistik lockt 35.000 Interessierte

Nicht zuletzt ist das alljährliche Event eine gute Gelegenheit für die Branche, um ihre Aufgabengebiete einer interessierten Öffentlichkeit vorzustellen und somit für mehr Akzeptanz ihrer Anliegen zu werben. Mit Erfolg: Mehr als 35.000 Besucher nutzten die Gelegenheit und besuchten die vielfältigen Veranstaltungen – vom Flughafenterminal bis zum Logistikzentrum, von der Universität bis zum Fahrzeughersteller.

Text: Ilona Jüngst | Foto: BVL

Treffpunkt mit Tradition

Die Fritz-Gruppe hat am Stammsitz in Heilbronn zur Werksbesichtigung eingeladen. Die Spedition mit rund 650 Mitarbeitern setzt auf das Telematiksystem Spedion. Es dient im Fernverkehr zur Kommunikation mit den Fahrern sowie zur Fahrzeugüberwachung. Bei der Kontaktlogistik arbeitet Fritz mit der Firma Faurecia zusammen. Faurecia fertigt Abgasanlagen für Audi, die Fritz dann zum Werk Neckarsulm transportiert.

Weitere Kooperationspartner in der Kontraktlogistik sind etwa die Firmen Karko Fulfilment und Porsche. Beim weiteren Rundgang wurde deutlich, dass Fritz mit seinem Gefahrostofflager ein Alleinstellungsmerkmal in der Region hat. Hier hat das Unternehmen etwa Aerosole und Acetylen gelagert. Hierfür sind Genehmigungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz notwendig, die das Regierungspräsidium Stuttgart erteilt.

Momentan ist das Gefahrostofflager rund 18.900 Quadratmeter groß. Seit 2002 ist es jährlich um rund 2.500 Quadratmeter gewachsen. Andreas Nohe aus dem Bereich Sicherheit und Umwelt rechnet mit weiterem Wachstum in diesem Bereich in den kommenden Jahren. Überhaupt spielt der Umweltgedanke eine große Rolle bei der Fritz-Gruppe. Sie ist noch immer stolz auf den Dekra-Award in der Kategorie „Grüne Logistik“, den sie vor einigen Jahren erhielt.

Der Geschäftsführende Gesellschafter Wolfram Fritz begrüßte nach der Werksführung zahlreiche Geschäftskunden und wies auf das 80-jährige Bestehen der Fritz-Gruppe hin. Sein Vater hat das Unternehmen gegründet und die Grundlagen für den heutigen Erfolg gelegt. Der Buchautor Gunter Haug sprach ebenso unterhaltsam wie kurzweilig über „schwäbische Sternstunden“ und leitete so zum gemütlichen Teil über.

Text und Foto: Ralf Lanzinger



Logistiker setzt aufs Lastenrad

Ob Oliver Schwarz, Geschäftsführer der Göppinger Spedition Wackler, gerne Rad fährt, muss man wohl nicht extra fragen – so engagiert, wie er auf dem Göppinger Marktplatz am Tag der Logistik in die Pedale tritt. Dabei handelt es sich jedoch um kein gewöhnliches Fahrrad, sondern um ein Lastenrad des E-Bike-Lieferdienstes Velo Carrier aus Tübingen. Momentan testet Wackler den Einsatz der Räder für die Innenstadt-Belieferung in Stuttgart. „Das Verkehrsaufkommen steigt, gleichzeitig aber auch die Anforderungen der Kunden. Deswegen brauchen wir Alternativen für die letzte Meile“, erklärt Schwarz.

Göppingens Oberbürgermeister Guido Till (CDU) lobt die positiven Auswirkungen von Lastenrädern auf die Umwelt. Das Thema sei zudem für den Tag der Logistik genau richtig gewählt, da Lastenräder eine Lösung bieten, um die Verkehrsströme wieder flüssiger zu gestalten. Nicole Razavi, stellvertretende Vorsitzende der CDU-Landtagsfraktion Baden-Württemberg, ist sich sicher: „Für jeden Weg gibt es das richtige Transportmittel.“ Gerade im von hohen Feinstaubwerten geplagten Stuttgart sei der Einsatz von Lastenrädern wichtig. Zur Pflicht dürf-



Geschäftsführer Oliver Schwarz von der Spedition Wackler testet in Göppingen das Lastenrad für den Einsatz in der City-Logistik.

ten Lastenräder laut der Politikerin deswegen aber nicht werden.

Dieser Meinung ist auch Andrea Marongiu, Geschäftsführer des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL): „Die Spediteure müssen von sich aus dabei sein.“ Aufdrängen wolle er das Thema Lastenräder niemandem. Er ist sich allerdings sicher, dass einem „Logistik-Mix“ die Zukunft gehört.

Velo Carrier, das ebenfalls VSL-Mitglied ist, verzeichnet laut Geschäftsführer Raimund Rassillier eine steigende Nachfrage von

Spediteuren. Auch die Resonanz der Händler ist laut Vertriebsleiter Sebastian Bühler durchweg positiv. „Manche wollen auf der letzten Meile nur noch das Lastenrad nutzen.“ Momentan hat Velo Carrier 52 E-Bikes in zehn deutschen Städten im Einsatz – Tendenz steigend. „Wir sehen uns nicht als Konkurrenz von anderen Transporteuren, denn Lastenräder funktionieren nur, wenn sie wirtschaftlich sinnvoll sind“, erklärt Rassillier. Und das sind sie vor allem auf der letzten Meile. Doch auch für den Einsatz

dort müssen Unternehmen wie Wackler erst einmal Zeit und Geld investieren. Oliver Schwarz ist sich dessen bewusst, nimmt es aber gerne in Kauf. „Für uns war es schon immer wichtig, innovative Wege zu gehen.“ Das ist bei dem Einsatz von Lastenrädern wohl definitiv der Fall.

Text und Foto: Franziska Nieß



Die neue Aral Mautbox für EETS

Sparen Sie Zeit und Geld mit der Aral Mautlösung für ganz Europa.

2018 ist ein Jahr des Wandels für internationale Transportunternehmen, denn die Einführung des European Electronic Toll Services (EETS) ermöglicht die europaweite Mautbegleichung mit nur einer einzigen On-Board-Unit (OBU). Profitieren Sie von unserem bisher umfangreichsten Angebot mit der neuen Aral Mautbox für EETS in Kombination mit der BP + Aral Tankkarte.

Reduzieren Sie Komplexität mit nur einer einzigen europaweiten OBU und behalten Sie mit unserem flexiblen Preismodell und intelligenten Flottenmanagement Funktionalitäten Ihre Kosten im Blick.

Fordern Sie noch heute Ihr individuelles EETS Angebot an unter www.aral.de/EETS.



Zeit für Optimierung

Prof. Julia Hansch von der DHBW Mannheim über Personalgewinnung und Compliance



Nach der Theorie im Audimax (links) ging es bei der Uni-Reihe DHBW4Kids nach draußen. Die Spedition Fels hatte einen Lkw gestellt und Mitglieder des Round Table Mannheims erläuterten den Kindern die Gefahren des toten Winkels.

trans aktuell: Frau Professor Hansch, im Rahmen der Kinder-Uni-Reihe DHBW4Kids haben Sie das Thema Logistik aufgegriffen. Wie kommt's?

Prof. Julia Hansch: Der Impuls kam von meinen eigenen Kindern. Mein Jüngster sagte, ich sollte doch mal etwas zur Logistik machen – da würde ich doch arbeiten. Ich war beeindruckt heute, wie viel die Kinder wissen. Sie können vielleicht nicht genau einordnen, was Logistik ist, dass das auch der Postbote oder der Fahrer von DHL ist. Ein Mädchen hat gefragt, was denn der Gabelstapler mit Logistik zu tun hat. Da konnte ich wunderbar erklären, dass der Gabelstapler alles bewegt

Kühne+Nagel und auch den Mittelstand nicht – wir sind zu wenig sichtbar als Branche. Das sagen auch die Ausbildungsunternehmen, mit denen wir zusammenarbeiten. Aber während die großen Unternehmen mit Bewerbungen überschüttet werden, müssen die kleineren Unternehmen selber auf die Schulen zugehen, damit sich jemand bewirbt.

Sollte der Mittelstand mehr mit den Schulen und Hochschulen kooperieren?

Absolut. Wir haben jetzt ein Bewerbungsportal, an dem sich Studenten, die Logistik studieren wollen und etwa von größeren Firmen eine Absage erhalten

viel mehr Wert darauf legen, dass die Mitarbeiter sich im Unternehmen auch wertgeschätzt fühlen, was bedeutet, dass man auch viel mehr Wert auf Themen wie Compliance legen muss. „Das machen wir halt so“ geht nicht mehr.

Eine Compliance-Erklärung aufzusetzen ist allerdings nicht ausreichend.

Nein, nur schöne Worte helfen nicht. Es wäre schon geholfen, wenn sich alle an das Recht halten würden, gerade auch die mittelgroßen Firmen – viele GmbHs oder KGAs haben keinen Beirat oder Aufsichtsrat, obwohl sie dazu verpflichtet wären. Leider gibt es da aber keine Sanktionsmöglich-

studenten damit zu beauftragen zu untersuchen, wo das Unternehmen steht und woran es hakt. Und man kann sich an die Verbände des Gewerbes wenden, die teilweise Arbeitsgruppen haben, an denen man als Mitglied kostenfrei teilnehmen kann. Es gibt natürlich auch Berater zum Thema, aber die kosten viel Geld.

Muss Compliance auch vor dem Kunden Bestand haben?

Siemens sagt inzwischen „Nur ein sauberes Geschäft ist ein gutes Geschäft“. Wenn man eine Spedition hat, die vor allem einen Großkunden hat, ist es natürlich eine Gewissensfrage zu entscheiden, ob man alle Geschäfte mitmacht. Um auf der sicheren Seite zu sein, muss man aber tatsächlich auch vielleicht einmal Geschäfte absagen, wenn diese nicht rechtskonform erscheinen.

Momentan brummt die Wirtschaft, die Unternehmen haben eine gute Position auch gegenüber den Kunden. Aus Ihrer Erfahrung im Bereich Unternehmensführung – was sollte jetzt angepackt werden?

Jetzt wäre die ideale Zeit, um die Geschäftsführung zu optimieren. Warum nicht einmal die Quote ausnützen? Man kann über das Thema streiten, wie man will – aber in der Logistik gibt es eindeutig zu wenige Frauen in der Führungsebene.

Und im Mittelstand?

Da gilt das auch – wir haben einen Fachkräftemangel und können es uns nicht leisten, eine Hälfte der Arbeitskräfte nicht zu berücksichtigen. Das Thema lässt sich auch auf das Alter übertragen. Sitzen junge Leute im Aufsichtsrat, im Beirat, in der Geschäftsführung? Thema sind die digitalen Kompetenzen – kann der Firmenchef oder die Chefin bei Industrie 4.0 oder dem Stichwort Smart Cities mithalten? Jetzt ist die richtige Zeit dafür. Und damit könnte man auch dem Nachwuchs in der Firma zeigen: „Ihr habt auch Chancen in unserem Unternehmen, ihr müsst nicht erst 40 Jahre eure Schuldigkeit tun, bevor ihr mal etwas mitbestimmen dürft.“

Text : Ilona Jüngst |
Fotos: Jüngst, privat

Was raten Sie Unternehmen, die das Thema Compliance angehen wollen?

Eine einfache und günstige Variante – auch für kleinere Unternehmen – ist, einen Bachelor-

habe, registrieren können – darauf können die Firmen zugreifen. Die Firmen können andersrum auch ihre freien Plätze bei uns melden. Das ist eine Art aktives Recruitment und klappt super.

Ein Chef, der alles macht – das war bislang prägend. Müssen die kleinen und mittelständischen Unternehmen der Branche generell mehr ändern, um weiter erfolgreich bei der Personalsuche zu sein?

Die Reise geht ganz klar in Richtung Professionalisierung, sowohl beim Personalmanagement als auch bei der Unternehmensführung. Während früher der Chef selber eingestellt hat, geht das heute etwa bei Führungskräften nicht mehr, weil es viel zu zeitintensiv ist – immer mehr kümmern sich darum erfahrene Personalmitarbeiter oder Organisationsmanager. Auch in der Unternehmensführung werden mehr diverse Kompetenzen als früher gefragt.

Welche?

Im Bereich Personal ist nicht nur das Rekrutieren wichtig, sondern auch die Führung, also das Halten von gutem Personal. Die Menschen sind nicht mehr so loyal, sie sind schnell wieder weg, wenn sie von anderswo ein gutes Angebot bekommen. Man muss

und nicht die Menschen alles tragen. Die Kinder haben extrem gut mitgemacht.

Interesse an der Logistik zu wecken ist gut, schließlich klagt die Branche vor allem im gewerblichen Bereich über Personalmangel. Wie sieht das von akademischer Seite aus?

Ganz anders. Daran lässt sich die Akademisierung der Berufe erkennen. Wir haben wieder eine Überbuchung: Für dieses Jahr haben wir bereits 180 Reservierungen für 144 Plätze, wir müssen also vielen Leuten absagen beziehungsweise sie auf unsere Warteliste setzen.

Währenddessen kämpfen viele Unternehmen darum, nicht ganz ohne Auszubildende dazustehen. Was ist die Ursache für den Azubi-Mangel?

Es wäre schön, wenn das so einfach zu beantworten wäre. Ein großes Argument ist meiner Ansicht nach, dass viele junge Leute einfach studieren wollen, weil sie denken, dass eine Ausbildung nichts mehr wert sei – was ja Humbug ist. Zum anderen ist die Logistik immer noch viel zu wenig bekannt. Viele Abiturienten oder Vor-Abiturienten wollen in die Industrie und zu den Namen, die man kennt: Daimler, BMW, L'Oréal. Die kennen Dachser und

„NICHT NUR DAS REKRUTIEREN IST WICHTIG, SONDERN AUCH DAS FÜHREN“

ZUR PERSON



- Prof. Julia Hansch unterrichtet seit 2013 an der DHBW Mannheim und ist in der Studienrichtung Spedition, Transport und Logistik für den Bereich ABWL (Allgemeine Betriebswirtschaftslehre) zuständig. Forschungsschwerpunkte sind Corporate Governance und Personal
- In Mannheim hatte sie auch ihr BWL-Studium mit den Schwerpunkten Internationales Management, Industriebetriebslehre und interkulturelle Qualifikation begonnen
- Von 2003 bis 2007 war sie bei Bosch Rexroth beschäftigt, zuletzt als Projektleiterin im Bereich Strategischer Einkauf Logistik, Region Amerikas
- Danach kehrte sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin an die Universität Mannheim zurück und promovierte mit einem Thema aus dem Bereich Corporate Governance. Vor ihrer Berufung an die DHBW verwaltete sie eine Professur für Betriebswirtschaftslehre an der Ostfalia HAW, Wolfsburg.

Weniger Steuern dank Vorsorge

Pensionszusagen eröffnen Spielräume beim Fiskus – laufendes Rechtsverfahren wegen Zinsen



Bei der betrieblichen Altersvorsorge gibt es bekanntlich fünf Möglichkeiten: Unterstützungskasse, Pensionskasse, Direktversicherung, Pensionsfonds oder die Direktzusage, die auch Pensionszusage genannt wird. Hierbei verpflichtet sich das Unternehmen, dem Arbeitnehmer mit dessen Renteneintritt eine Versorgung zu bezahlen. Hierfür müssen die Unternehmen in ihrer Bilanz eine Rückstellung bilden – die sogenannte Pensionsrückstellung.

Die Rückstellungen können den Unternehmen neue finanzielle Spielräume eröffnen. Dies funktioniert folgendermaßen: Der bilanzielle Aufwand für die Rückstellung entsteht in der Gewinn- und Verlustrechnung sofort. Doch die Auszahlung erfolgt erst in späteren Perioden, damit auch der tatsächliche Abfluss. In der Zeit dazwischen steht das Kapital dem Unternehmen für anderweitige Finanzierungszwecke zur Verfügung. Außerdem drückt der bilanzielle Aufwand den Gewinn in der Steuerbilanz. Daraus folgt, dass die Steuerlast sinkt. So entsteht ein Steuerstundungseffekt. Im Versorgungsfall ist die Rückstellung wiederum gewinnerhöhend aufzulösen.

Wie hoch diese Finanzierungswirkung der Pensionsrückstellung jeweils ist, hängt etwa von dem aktuellen Rückstellungsbestand und von den jährlich neu gebildeten Rückstellungen ab. Ebenso maßgeblich sind die jährlich aufgelösten Rückstellungen, die aufgrund der Zahlungsverpflichtungen an die ausgeschiedenen Mitarbeiter zu entsprechenden Auszahlungen führen.

Doch mit dieser Art von Innenfinanzierung können auch Nachteile einhergehen – etwa wenn die Spedition mit Verlusten arbeitet.

Dann entfällt der Steuerstundungseffekt der Rückstellungen. Baut das Unternehmen Personal ab, kann sich die Relation von Arbeitnehmern und Ruheständlern insofern verschlechtern, als die Auszahlungen die Einstellung in die Rückstellungen übersteigen. Dann stellt sich sogar ein negativer Finanzierungseffekt ein. Und wenn das Unternehmen die Rückstellungsgewinne nicht rentabel investiert, drohen im Versorgungsfall gar Liquiditätsprobleme.

Steuern steigen mit Zins

In der Handelsbilanz nach HGB gilt bekanntlich ein anderer Wertansatz für die Rückstellung als in der Steuerbilanz. Der Grund: Hinter dem HGB steht der Gläubigerschutz als Grundgedanke – während die Steuerbilanz den Regeln des EStG folgt; mit dem Ziel, den realistischen Gewinn als Basis für die korrekte Steuer zu ermitteln. In der Handelsbilanz ist für die Pensionsrückstellung der § 253 Abs. 2 einschlägig – und damit für die Abzinsung der „durchschnittliche Marktzinssatz“. Diesen veröffentlicht die Bundesbank monatlich (zurzeit: rund 2,3 Prozent).

Für die Steuerbilanz und den Ansatz der Pensionsrückstellung ist dagegen § 6a EStG relevant. Dieser Paragraf schreibt vor, die Pensionsrückstellung jedoch mit sechs Prozent abzuzinsen. Dies hat Folgen. Denn es gilt: Je höher der Zinssatz, desto weniger darf ein Unternehmen der Pensionsrückstellung zuführen. Daraus wiederum folgt eine höhere Steuer.

Es gibt nicht wenige Stimmen, die den Zinssatz von sechs Prozent für zu hoch halten. Im Herbst 2017 klagte ein Unterneh-

mer gegen den Zinssatz von sechs Prozent. Das Finanzgericht (FG) Köln urteilte, der Zinssatz sei verfassungswidrig. Um zunächst eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts einzuholen, hat das FG Köln am 12. Oktober 2017 beschlossen, ein Klageverfahren gegen diesen Zinssatz auszusetzen.

Das FG argumentiert, der Zins gemäß § 6a EStG habe sich so weit von der Realität entfernt, dass er von dem Gesetzgeber hätte überprüft werden müssen. Und weiter: Vergleichbare Parameter – wie beispielsweise der Kapitalmarktzins oder die Rendite von Unternehmensanleihen

– tendieren laut FG seit Jahren stetig nach unten und liegen deutlich unter sechs Prozent. Auf Anfrage von trans aktuell betonte Norbert Eppers, Richter am Finanzgericht Köln, es sei eine Frage der Steuerberatung, ob bis zu der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) ein

Ruhen des Verfahrens beim Finanzamt beantragt werden solle. Auf Anfrage teilte das BVerfG mit, das Verfahren sei in Bearbeitung, ein Entscheidungstermin sei allerdings derzeit nicht absehbar.

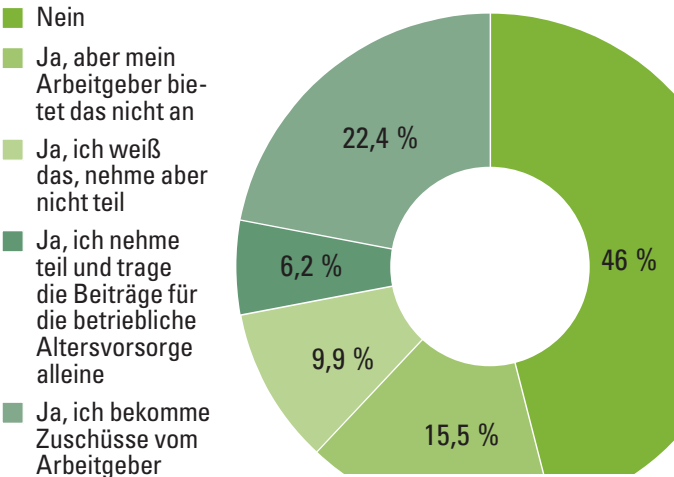
Text: Ralf Lanzinger | Foto: Fotolia/nmann77

AB 1. JULI 2018 LKW-MAUT

AUF ALLEN BUNDESSTRASSEN

WISSENSLÜCKE BEI DER RENTE

Auf die Frage: „Wussten Sie, dass Sie als Arbeitnehmer schon heute Anspruch auf eine betriebliche Altersversorgung haben?“, antworteten bei einer Befragung von Aon Hewitt im Sektor Handel und Logistik 46 Prozent mit „Nein“.



Quelle: Aon Hewitt

Die Maut buchen. Vielfach einfach. Am besten mit der OBU.

Ab 1. Juli 2018 gilt die Mautpflicht für Lkw ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf 12.800 km Autobahnen und auf knapp 40.000 km Bundesstraßen. Maut bezahlen ist einfach: komfortabel und automatisch mit der On-Board Unit (OBU) oder manuell über Smartphone, Tablet, PC oder Terminal. Informieren Sie sich jetzt!

www.toll-collect.de/maut2018



Digitalisierung für den Mittelstand

Gewerbeversicherer Kravag und Fachhochschule Westküste bauen Studienschwerpunkt Logistik auf



„Der Studienschwerpunkt schließt eine akademische Lücke“

KRAVAG-SACH-
VORSTANDSMITGLIED
BERND MELCHER ZUM
NEUEN ANGEBOT DER
FH WESTKÜSTE



Wollen den Mittelstand begleiten: Kravag-Vorstand Bernd Melcher, Prof. Michael Stuwe, Krone-Vertriebsleiter Dr. Frank Albers und Axel Salzmann, Leiter des Kravag-Kompetenzzentrums Straßenverkehrsgewerbe und Logistik (von links).

Die Digitalisierung und die Automatisierung treffen den Mittelstand mit voller Wucht. Davon sind die Verantwortlichen des Gewerbeversicherers Kravag fest überzeugt. Wohl dem, der darauf vorbereitet ist. Doch wahrscheinlich sind das erst die wenigsten Unternehmen. Denn angesichts der Bandbreite an neuen Themen, mit denen die Branche konfrontiert ist, fällt

es schwer, mit der Entwicklung Schritt zu halten. Einmal steigen die Anforderungen an digitale Prozesse und Geschäftsmodelle – nicht zuletzt durch neue Akteure am Markt. Zum anderen gewinnt das vernetzte, autonome und elektrische Fahren rasant an Tempo, und Speditionen dürfen den Anschluss nicht verlieren.

Sicherheit geben – das ist der Anspruch der Kravag. Und er bezieht sich längst nicht mehr nur auf die Flotte, sondern auf alle betrieblichen Risiken. Vor diesem Hintergrund wollen Kravag-Sach-Vorstandsmitglied Bernd Melcher und Axel Salzmann, Leiter des Kravag-Kompetenzzentrums Straßenverkehrsgewerbe und Logistik, die Branche auch beim Megathema Digitalisierung begleiten, ihr Impulse für die Praxis geben und sie vor Gefahren schützen.

Genau zum richtigen Zeitpunkt klopfte Prof. Dr. Michael Stuwe von der Fachhochschule Westküste (FHW) in Heide bei den beiden Rechtsanwälten an, der seinerseits schon Überlegungen angestellt hatte, wie die mittelständische Transport- und Logistikbranche fit für die Aufgaben der Zukunft gemacht werden könne. „Für die Zusammenarbeit mit einem Branchenversicherer spricht, dass er ein Hort von Ansammlungen unterschied-

licher Interessen ist und er einen guten Querschnitt der Logistik widerspiegelt“, erläutert Stuwe. Dass die Wahl auf die Kravag fiel, hänge damit zusammen, dass sie der Marktführer sei und sich klar zum Mittelstand und den Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) bekenne. Ein positiver Nebeneffekt ist, dass der Campus an der Westküste Schleswig-Holsteins und die Kravag-Zentrale in Hamburg nur etwa anderthalb Autostunden voneinander entfernt liegen und kurze Wege immer von Vorteil sind.

Start im Wintersemester

Was mit ergebnisoffenen Gesprächen begann, trägt nun Früchte und mündet zum Wintersemester 2018/2019 in den bundesweit wohl ersten Studienschwerpunkt seiner Art, der sich mit den Veränderungsprozessen in der mittelständischen Wirtschaft auseinandersetzt. „Der Studienschwerpunkt schließt eine akademische Lücke“, erläutert Kravag-Sach-Vorstandsmitglied Melcher. Kaum einer der mehr als 270 Logistik-Lehrstühle in Deutschland werde den Belangen des Mittelstands in Zusammenhang mit der Digitalisierung so gerecht, sagt er.

Meist seien es Großunternehmen, die diese Lehrstühle gezielt und spezifisch unterstützten, ergänzt Stuwe. Ein Wesenszug seiner Hochschule sei die intensive

Vernetzung mit dem Mittelstand. An Speditionsnamen wie Anhalt, Kruse, Voigt, Zippel und der SVG, mit denen die FHW schon intensiv zusammenarbeitet, wird das deutlich. Vertreter dieser Häuser sind auch in dem künftigen Beirat des Studienschwerpunkts Logistik vertreten.

Ebenfalls eine Besonderheit der FHW ist, dass sie mit ihren beiden Fachbereichen Wirtschaft und Technik interdisziplinär arbeitet, was gerade dem neuen Studienschwerpunkt Logistik zugutekommen soll. „Studierende sollen bei uns den Bachelor in Wirtschaft mit Schwerpunkt Logistik machen können und anschließend noch die Möglichkeit haben, einen Technik-Master draufzusetzen“, erläutert Prof. Stuwe, der den Schwerpunkt Nordic Management und den Aufbau des Studienschwerpunktes Logistik an der FHW begleitet. „Das wäre bislang einmalig in der deutschen Hochschullandschaft.“

Der interdisziplinäre Ansatz der Hochschule hat auch die Kravag-Verantwortlichen überzeugt. „Das Grundmuster entspricht den Anforderungen, die für eine praxisorientierte Forschung und Lehre unerlässlich sind“, sagt Salzmann, der bereits seit vorigem Jahr regelmäßig auf dem Campus zu Gast ist und Vorlesungen zu Risk-Management und Logistik hält. Offiziell besiegelt wurde die Kooperation zwischen Kravag und FHW im Juli 2016, intensiv wird der Austausch dann zum Wintersemester.

An das neue Studienangebot hat Rechtsanwalt Salzmann – wie auch Prof. Stuwe – entsprechend hohe Erwartungen. Eine Idee, in dem Studienschwerpunkt Logistik besondere Akzente zu setzen, besteht darin, dass sich Wirtschaft und Wissenschaft in regionalen Laboren zu Digitalthemen und zur Automatisierung austauschen können. Diese Labore könnten auch den Rahmen für regelmäßige Treffen zum Beispiel der Digital Officer aus den Speditionen sein.

Weitere Akteure zum Mitwirken in diesen Laboren sind willkommen – denkbar wäre die Einbindung von Start-ups, aber auch von Fahrzeugbauern. Nicht ohne Grund zählt der Trailerhersteller Krone aus Werlte zum Unterstützerkreis der Hochschule. Das Fahrzeugwerk Krone sei mit denselben Themen wie seine Kundschaft konfrontiert: „Auch wir müssen uns mit Blick auf die Digitalisierung gut aufstellen und aktuelle Branchenthemen wie die letzte Meile oder alternative Antriebskonzepte konstruktiv begleiten“, erläutert Dr. Frank Albers, Leiter des nationalen Vertriebs bei Krone.

Wenn diese Themen dann mit Wucht auf die Branche treffen, braucht sich keiner mehr zu ängstigen – schon gar nicht die, die sich intensiv mit der FHW und der Kravag darauf vorbereitet haben.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: Thomas Küppers

AUTONOMES FAHREN IM KLEINEN

Wie komplex ist die Umsetzung des autonomen Fahrens, welches sind die technischen Stolpersteine, wie lassen sie sich aus dem Weg räumen und welche Erfahrungen damit gewinnen? Die Fachhochschule Westküste bietet in ihrem Fachbereich Technik Studierenden seit mehreren Jahren die Möglichkeit, in Teams eigene kleine, autonom gesteuerte Autos zu bauen, zu testen und auch regelmäßig in Wettkämpfen gegeneinander antreten zu lassen. Das Projekt nennt sich Crazy Cars, hat die FHW auch über die Region hinaus bekannt gemacht und ihr Preise eingebracht. Geleitet wird es von Prof. Dr. Detlef Jensen. Die Studierenden lernen spielerisch den Umgang mit all den Technologien, die auch in die echten, großen Fahrzeuge verbaut werden – seien es Kameras, Infrarot- oder Sensortechnik.



KÜHLFAHRZEUGTECHNOLOGIE FÜR ALLE PROFIS.

1→100m³

TRAILER INNOVATION
2nd PLACE CATEGORY SMART TRAILER

TRAILER INNOVATION
2nd PLACE CATEGORY CONCEPT

Kontaktieren Sie uns!
LAMBERET Deutschland GmbH
+49(0)731/94617-0
info@lamberet.de
www.lamberet.de

YouTube

Kertner

LAMBERET

GEMEINSAMER INFOTAG

Die Zusammenarbeit mit der Kravag und der Start eines Studienschwerpunkts Logistik sind der Anlass für ein besonderes Veranstaltungsformat. Am 29. November finden auf dem Campus in Heide Ringvorlesungen zu aktuellen Digitalthemen in der Logistik statt. Anschließend werden die Ergebnisse in einem Campusforum mit der Öffentlichkeit diskutiert und in Form von Live-Reportagen festgehalten. Die Mitschnitte werden anschließend in Hamburg bei einer Abendveranstaltung der FHW und der Kravag in der Hafencity eingespielt und dort bei einer Podiumsdiskussion aufgegriffen und weiter debattiert.

Hersteller müssen umdenken

Forscher tauschen sich auf Verkehrskonferenz TRA aus – Digitalisierung soll Transport effizient und sauber machen



Blick in die Zukunft: mit dem Navya-Shuttle autonom und elektrisch in Wien unterwegs.

Die Verkehrsforschungskonferenz Transport Research Area (TRA) hat mehr als 3.500 Wissenschaftler und Fachleute nach Wien gelockt. Dabei ging es um alle Formen der Vernetzung. Kein Wunder, stand das Ganze doch unter dem Motto „Eine digitale Ära für den Transport – Lösungen für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt“. Auf der Agenda fanden sich folglich eine Vielzahl an Projekten innerhalb der Europäischen Union. Dabei kristallisierte sich vor allem eines heraus: Die zunehmende Vernetzung zieht ein immer stärkeres Bedürfnis nach Sicherheit nach sich.

So etwa bei Norbert Kouwenhoven, Leiter Global Trade Digitalisation beim IT-Konzern IBM. Für ihn befinden wir uns in einer Ära des Wandels. Ziel sei es, „alles in der Logistik End-to-End darstellen zu können“. Dazu sammelt IBM sogenannte Events wie etwa den Containerumschlag – aber eben auch die zugehörigen Dokumente. „Das wiederum wird in einen globalen Kontext gestellt, soll heißen, mit anderen Daten verknüpft“, erklärte Kouwenhoven.

Der Fokus müsse in einer Welt der Netzwerke ganz klar auf Sicherheit liegen. Denn ein Cyberangriff treffe die gesamte Supply Chain. In diesem Zusammenhang erinnerte er an den Vorfall, als der Hafen Rotterdam für einige Tage die Arbeit einstellen musste, weil sich die Verantwortlichen nicht sicher waren, ob die einkommenden Daten stimmten. Das sei auch der Grund, warum IBM auf Blockchain-Technologie setzt.

Für Elisabeth Werner, Leiterin der Generaldirektion Mobilität und Verkehr in der Europäischen Kommission, ist die Logistik ein Jobmotor. „Wir müssen den wirtschaftlichen Teil daher von dem Ziel der Dekarbonisation entkoppeln“, forderte sie. Es brauche dazu auch eine bessere Infrastruktur – vor allem mit Blick auf Flaschenhälse, aber auch mit Blick auf die Interoperabilität. Als mögliche Lösungsansätze sieht Werner das autonome Fahren sowie alternative Antriebe. Es gehe aber auch um verlässliche – und einmal mehr – Daten, die dann wieder beispielsweise beim Ermitteln der zu erwartenden Ankunftszeit helfen.

Wasser in den Wein

Etwas Wasser in den Wein kippte Georg Kapsch, CEO der Kapsch Group, dem in Wien beheimateten Telekommunikations- und Verkehrstelematikkonzern. Für ihn sind es Lippenbekenntnisse, dass alle Fahrzeuge miteinander kommunizieren sollen. „Das können sie nicht, weil die Standardisierung fehlt, und damit verfehlt das Ganze sein eigentliches Ziel und endet im Gegenteil – im Chaos“, erklärte Kapsch. Zudem geht er davon aus, und Studien aus den USA würden das untermauern, dass autonomes Fahren eben nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehr führt. „Weil dann eben auch weniger Personen den ÖPNV in Anspruch nehmen“, so sein Fazit.

Ein ähnlich vernichtendes Urteil fällt Helmut Leopold, Leiter der Abteilung Digital Safety & Security am Austrian Institute of Technology (AIT): „Die OEM haben die letzten 20 Jahre verpasst. Warum kaufen wir ein Produkt? Weil wir dem Hersteller vertrauen – sowohl hinsichtlich des Produkts, aber auch bezüglich der persönlichen Daten. Das hat die Industrie bislang nicht verstanden.“ Überhaupt gebe es nur eine Welt, die es zu vernetzen gilt und nicht einzelne Produkte eines Unternehmens oder auch innerhalb von Staatsgrenzen. „Wir müssen uns alle austauschen und die dadurch entstehenden Skalierungseffekte nutzen. Wobei die Erkenntnisse dann in einem gemeinsamen Transportsystem münden“, erklärte Leopold.

Dr. Gerd Schuster, Senior Vice President New Technology

and Innovation bei BMW, zeigte sich hingegen zuversichtlich. Von den Plug-in-Hybriden bis hin zur Brennstoffzelle würden die Innovationen reichen. Aber auch erneuerbare Energien sowie Gas sieht er im Fokus – „gerade bei leichten und schweren Nutzfahrzeugen“. Letztlich sieht Schuster gerade hinsichtlich der Elektromobilität aber auch die Politik in der Pflicht: „Wir brauchen, viele, viele Ladestationen – und wir benötigen politische Hilfe.“ Nur so könnten sich E-Fahrzeuge durchsetzen.

Wie um das zu untermauern, gab's auf der TRA in Wien gleich eine Menge an Innovationen zu sehen. Diese reichten von der Batterie der Zukunft über Schnellladegeräte und neue Materialien für den Fahrzeugbau bis hin zu innovativen Technologien, um den Verkehr effizienter und sicherer zu gestalten – wie etwa mit dem Navya-Shuttle, welches autonom und elektrisch in Wien unterwegs war. Immer im Blick waren dabei, wie von den Referenten angeführt, der Klimawandel und die Dekarbonisierung der Mobilität.

Neben dem öffentlichen Personenverkehr stand vor allem die Logistik mit ihren gewerblichen Transporten im Fokus. Wobei sich das AIT nicht nur mit Visionen zufriedengab. So arbeiten die Forscher etwa an einer Lösung namens Fleet-System. Ziel ist es, mittels mathematischer Algorithmen die aktuellen Verkehrsdaten in optimale wirtschaftliche Lösungen für das Transport- und Flottenmanagement umzusetzen. Dabei beziehen die Forscher auch energie- und umweltschonende Aspekte ein. Ebenfalls auf der Agenda stehen dabei ungeplante Vorfälle wie Staus oder defekte Fahrzeuge.

Leuchtturmprojekte

Über Rechenspiele hinaus ist das Projekt Emilia (E-Mobilität für eine innovative Logistik in Österreich). Es handelt sich um ein Leuchtturmprojekt des AIT, bei dem es um eine CO₂-freie urbane Logistik geht. So ermöglicht das preisgekrönte Logistik-Projekt (VCÖ-Mobilitätspreis 2017) eine Lebensmittellieferung in nur 60 Minuten mit elektrischen Lastenrädern. Diese kommen auch bei der Paketzustellung zum Einsatz. Dabei kommt ein neuartiger Motor zum Einsatz. Mithilfe eines Antriebsumrichters wird die

Fahrzeugreichweite um rund 15 Prozent erhöht.

Einen Blick auf den urbanen Transport wirft das AIT mit Mode, einer Software-Technologie, die Bewegungsdaten (Datenschutzkonform) erfasst. Dafür nutzt die Lösung die Infos aus Smartphones und dokumentiert zurückgelegte Wege sowie die genutzten Verkehrsmittel. Diese Daten sollen helfen, innovative Mobilitätsdienste zu entwickeln. Die hatte auch BMW-Mann Schuster im

Blick. Zur Freude am Fahren rückt der allgemeine Mobilitätsaspekt in den Vordergrund: „Wir müssen auch Menschen berücksichtigen, die nicht mit dem Auto fahren – aber durch sie beeinflusst sind.“ So brauche es einen stärkeren ÖPNV – sowie die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander. Ein Fazit, welches in übertragener Form auch für die Logistik gilt.

Text: Carsten Nallinger |
Foto: Austria Tech/Zinner

MEHR IM NETZ



WARUM ALAN MCKINNON, LOGISTIK-PROFESSOR AN DER KÜHNE LOGISTICS UNIVERSITY, AUCH DIE VERBRAUCHER IN DER PFLICHT SIEHT: eurotransport.de/mckinnon

DIE KONFERENZ

- Die Transport Research Arena (TRA), die Konferenz für europäische Verkehrsforschung, findet alle zwei Jahre statt
- Das Motto der TRA 2018: eine digitale Ära für den Transport – Lösungen für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt
- Zur nunmehr siebten Konferenz kamen mehr als 3.500 Besucher aus Wissenschaft, Industrie und Politik
- Gastgeber waren das österreichische Bundesverkehrsministerium, das AIT Austrian Institute of Technology, die Austria Tech (Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen) und die Europäische Kommission
- Die TRA 2020 findet vom 26. bis 30. April 2020 im finnischen Helsinki statt

- Über 80 Größen und Profile
- Hohe Laufleistung bei reduziertem Rollwiderstand
- Optimaler Preis je Kilometer
- 100% runderneuerbar

Power meets efficiency.

Besuchen Sie uns auf der THE TIRE COLOGNE
29. Mai bis 1. Juni 2018
Halle 6.1, Stand C026

WINDPOWER

Tyres for professionals

www.windpower-tyre.com

Vertriebs Händler für Deutschland:
Bohnenkamp AG | www.bohnenkamp.de | Telefon: +49 (0) 541 121 63 - 200

Ablenkung verursacht Schäden

Risk-Management sorgt für mehr Sicherheit – Allgaier Spedition arbeitet mit Experten von RM Secur



Ein Kamerasystem für den toten Winkel gehört bei der Spedition Allgaier ebenso zum Risk-Management wie regelmäßige Fahrerschulungen.

Die Zahl der Unfälle, die aus dem Fuhrpark gemeldet werden, steigt über die Jahre, negative Schadensverläufe und Kosten nehmen zu – Zeit, etwas zu ändern. Diesen Weg hat auch das Neu-Ulmer Unternehmen Allgaier eingeschlagen und dabei die Route über ein stringentes Risk-Management

genommen, um Schäden von Personen und den eigenen Fahrzeugen besser abzuwenden. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die Anzahl der Schäden ging um 35 Prozent, die Schadenssumme um zwölf Prozent zurück. Hinzu kommt eine erhebliche Reduktion der nicht versicherten unfallbedingten Kosten.

300 Fahrzeuge – darunter rund 220 schwere Lkw – standen im Fokus der Bemühungen.

Hauptsächlich Auffahrschäden meldeten die Fahrer immer wieder an Fuhrparkleiter Hans Ackermann, und davon nicht zu wenig. „Spurwechsel-, Vorbeifahr- und Streifschäden gab es auch viele, ebenso Schäden im Bereich Einstieg und Spoiler – wir haben viele Megafahrzeuge, die näher als andere am Boden sind.“

Das gefiel weder ihm noch Renate Walcher, verantwortlich für das Schadenmanagement in der Allgaier Gruppe, noch Geschäftsführer Michael Dangel. Unterstützung für ihr Vorhaben, die Schadensfrequenz, die Schadenhöhe und damit auch die Kosten zu senken, fanden sie bei der RM Secur. Das ist zwar ein Tochterunternehmen des Münchener Versicherungsmaklers Schunck Group, aber ein Versicherungsvertrag ist nicht zwingend Voraussetzung, wie Klaus Berger, Leiter Kfz-Riskmanagement bei RM Secur, sagt. „Wichtig ist jedoch, dass die Kundennähe da ist“, sagt er – und da RM Secur deutschlandweit mit einem Team aus sieben Experten arbeitet, konnte Allgaier etwa auch die Niederlassung bei Dresden in das Projekt mit einbinden.

Am Anfang eines jeden Risk-Management-Projekts steht zunächst die Analyse. „Dazu ist es gut, wenn die Unfalldaten der letzten zwei Jahre vorliegen“, sagt Berger. Die Risk-Management-Experten klassifizieren die Daten und sehen dann laut Berger recht schnell, welche Unfallursachen hauptsächlich vorkommen und welche Aktivitäten notwendig sind. Dann folgt die Implementierungsphase.

Alle sind involviert

Dabei müssen alle mitarbeiten. „Es ist wichtig, für Transparenz zu sorgen, gerade wenn ein Unternehmen mehrere Gesellschaften hat“, sagt Geschäftsführer Dangel. Der Vorstand muss das Problem ebenso erkennen wie der Abteilungsleiter. Dangel schrieb einen Brief, der an alle gerichtet war und das Thema damit auch zur Chefsache machte. „Der Chef muss aber nicht alles machen“, sagt Berger, „es reicht, wenn er für klare Zuständigkeiten sorgt.“

Die Risk-Management-Profis legen im Rahmen eines Implementierungsplans eine ganze Reihe detaillierter Maßnahmen vor. Etwa die Festlegung eines monatlichen Reduktionszieles, einen Rahmenterminplan, Treffen aller Disponenten und Teamleiter oder die Einführung eines siebenseitigen Unfallfragebogens, der seitdem für eine gute Datenqualität sorgt.

Bei größeren Schäden führt das Schadensteam von Allgaier jetzt mithilfe eines Leitfadens ein Unfallanalysegespräch mit dem

Fahrer, der sich dadurch nochmals mit dem Vorfall und auch den Ursachen beschäftigen muss. „Die Fahrer werden dabei manchmal auch Sorgen und Probleme los“, sagt Walcher. Vor allem entstehen in dem Gespräch wieder Maßnahmen für den Fahrer, deren Durchführung zu einem späteren Zeitpunkt wieder kontrolliert wird. Im Rahmen einer operativen Mitarbeiterakte können die Ergebnisse, Unterweisungen und Schulungen, aber auch personalrechtlichen Konsequenzen, dann dokumentiert werden, mit dem Ziel, dass mit dem Fahrer individuell gearbeitet wird und sich die Maßnahmen aufeinander aufbauen.

Fahrerverhalten ändern

Denn Risk-Management ist ein fortlaufender Prozess. „Die Grundfrequenz bei den Maßnahmen“, sagt Berger, „ist alle sechs Wochen eine Veranstaltung.“ Etwa mit den sogenannten Mehrfachverursachern, die im Vergleich zu ihren Kollegen bereits deutlich zu viele Schadensfälle auf dem Konto haben. Bis zu acht Fahrer sitzen dabei mit dem Risk-Management-Experten zusammen und stellen die Unfallsituation allgemein und ihre persönliche Situation am Unfalltag dar mit dem Ziel, gemeinsam Lösungen zu erarbeiten, sodass ein gleichartiger Unfall nachhaltig nicht mehr passiert.

„Durch die häufig wiederkehrenden Termine erreichen wir tatsächlich eine Verhaltensänderung“, sagt Berger. Überrascht seien die Fahrer etwa gewesen, wie stark abgelenkt sie zuweilen beim Fahren sind, etwa durch Essen, Rauchen oder Telefonieren. Disponenten geben zudem Tipps, wer im Verhalten unsicher wirkt oder sich verändert hat – Hinweis dafür, dass der Fahrer vielleicht im beruflichen oder privaten Umfeld Probleme hat und sich dann nicht gut auf das Wesentliche konzentrieren kann, sagt Berger. „Wichtig ist, die Fahreransprache immer am Laufen zu halten – nur die Frequenz bringt hier etwas.“

Die Beteiligten konnten aber auch schon relativ schnell Störfaktoren abstellen, die immer wieder Grund für Schäden waren. Unter anderem wurde die Beleuchtung auf dem eigenen Betriebsgelände verbessert, um Anfahrtsschäden zu verringern. Weil es zu viele Schäden durch die falsche Spiegeleinstellung gab, wurde der eigene Spiegeleinstellplatz wieder mehr ins Bewusstsein gerückt und Schulungen verstärkt, berichtet Fuhrparkleiter Ackermann. Zudem werde jetzt in der Flotte konsequent in Assistenzsysteme investiert, um etwa Auffahr- und Abbiegeunfälle zu reduzieren.

Auch am Kommunikationsverhalten habe sich durch die Risk-Management-Maßnahmen etwas verändert, berichtet Geschäfts-

führer Dangel, der das Thema ebenso in den Schulungsplan der Allgaier-Akademie aufnehmen ließ: Die Disponenten sind gehalten, den Stress des Kunden nicht an den Fahrer weiterzugeben, zudem lautet die Vorgabe, den Fahrer, wenn überhaupt, besser während der Pause zu kontaktieren.

Währenddessen konnte Dangel anhand monatlicher Reportings sehen, wie Ziele erreicht wurden und die Schadensfrequenzen sanken. Renate Walcher stellte fest, dass die Unfälle im Vergleich zu früher schneller bearbeitet werden können und die Versicherung durch die guten Daten zum Unfallgeschehen mitunter sogar Forderungen ablehnen kann. Mittels einer Software von RM Secur zur Schadenserfassung kann sie eine detaillierte Auswertung über alle Schäden erstellen, versicherte und unversicherte, Schadensart, Fahrer. Die Allgaier-Fahrer, die, um den Stress für sie weiter zu reduzieren, künftig per Tablets ihre Aufträge bekommen, können künftig so auch den Unfallbericht als beschreibbares PDF und mit Fotoanhang einreichen.

„Wir haben weniger Schäden und die Performance für unsere Kunden steigt“, freut sich Renate Walcher über die bisherigen Risk-Management-Ergebnisse. Und Geschäftsführer Dangel konstatiert: „Der Einsatz hat sich betriebswirtschaftlich gelohnt, aber nicht nur das. Wir können so präventiv arbeiten und Personenschäden vermeiden – das ist ein besseres Gefühl insgesamt.“

Text und Fotos: Ilona Jüngst



Zusammenarbeit für weniger Schäden in der Flotte (von links): Michael Dangel, Hans Ackermann, Renate Walcher (alle Allgaier Spedition), Reinhard Bohrer, Klaus Berger (RM Secur).

Neue Datenschutzregeln betreffen auch Spediteure und Logistiker



Mit dem Übergang zur Europäischen Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) zum 25.05.2018 ergeben sich auch für Speditions- und Logistikunternehmen zahlreiche neue Anforderungen an das betriebliche Datenschutzmanagement.

Die EU-DSGVO dient dem besseren Schutz personenbezogener Daten von Geschäftspartnern, Kunden und Mitarbeitern. Unternehmen müssen zukünftig sicherstellen, dass die erhobenen personenbezogenen Daten ausschließlich für den ursprünglichen Verwendungszweck genutzt und anschließend fristgerecht gelöscht werden. Die neuen Nachweis- und Dokumentationspflichten bringen einen deutlich höheren Verwaltungsaufwand für Speditions- und Logistikunternehmen mit sich. Bei Nichteinhaltung der Vorschriften drohen Bußgelder von bis zu 20 Millionen Euro oder bis zu 4 Prozent des gesamten weltweit erzielten Jahresumsatzes.

Für die Überwachung der Einhaltung der Datenschutzbestimmungen ist in der Regel der betriebliche Datenschutzbeauftragte (m/w) zuständig. Voraussetzung für die Bestellung zum Datenschutzbeauftragten ist der Erwerb der Fachkunde in den Bereichen Datenschutzrecht und Datenschutzorganisation. Neben der Ausbildung

von Datenschutzbeauftragten bietet die DEKRA Akademie weitere Seminare an, die in das aktuell gültige Datenschutzrecht einführen, gezielt auf die praxisgerechte Umsetzung der EU-DSGVO vorbereiten oder den Erwerb betrieblichen Praxiswissens zum Thema Datenschutz ermöglichen.

Für mehr Flexibilität und Zeitersparnis bietet die DEKRA Akademie die Seminare in Form von E-Learnings an, einer bewährten Kombination aus selbstständigem webbasierten Lernen und der Teilnahme an Live-Webinaren. Der Vorteil liegt auf der Hand: Der Einstieg in die Seminare ist jederzeit möglich, Unternehmen sparen Anfahrts-, Übernachtungs- und Verpflegungskosten und müssen kürzer auf Ihre Mitarbeiter verzichten.

Machen Sie Ihren Betrieb sicherer – mit der DEKRA Akademie!

Weiter Informationen:
DEKRA Akademie GmbH
CompetenceCenter IT und Business
Aminata Dièlya Wane-Sarr
Tel.: +49. 451.290762-21
aminata.dielya.wane-sarr@dekra.com
www.dekra-akademie.de/de/
datenschutz-datensicherheit/

Clever umsteigen

Alternative Antriebe auf dem Vormarsch – SLV-Tagung zeigte, wie viel Energie Praktiker für den Umstieg aufwenden



Strom, LNG oder Wasserstoff? Die Bundesregierung will bewusst alle Antriebe erproben lassen und hält an ihrer Technologie-Offenheit fest.

MEHR IM NETZ

Das Land Hessen will fossilen Brennstoffen den Rücken kehren und seinen Beitrag zum Klimaschutzplan 2050 leisten. Ein Baustein ist der Oberleitungs-Lkw. Lesen Sie in unserem Online-Beitrag alles über die Pläne mit E-Mobilität und den Feldversuch mit Oberleitungs-Lkw.



DIE PLÄNE HESSENS
BEI DER E-MOBILITÄT:
etm.de/hessen

Wann und wie steigen Transport- und Logistikdienstleister am besten um? Was den Zeitpunkt für einen Wechsel zu alternativen Antriebstechniken angeht, sollten Speditionen nicht zu lange warten. Der Druck, sich mit nachhaltigen Mobilitätslösungen zu beschäftigen, wird steigen. Daran ließen die Redner bei einer Tagung des Speditions- und Logistikverbands Hessen/Rheinland-Pfalz (SLV) in Wiesbaden keinen Zweifel.

„Wir werden nicht umhinkommen, uns mit dem Thema zu beschäftigen“, sagte SLV-Geschäftsführer Thorsten Hölser. Er machte das an Klimaschutzvorgaben, der Rechtsprechung – Stichwort Leipziger Urteil und Diesel-Fahrverbote in Stuttgart und Düsseldorf – und an Forderungen der Verlagerer fest.

Reinhold Wurster, Senior Consultant bei Ludwig-Bölkow-Systemtechnik, wies auf den Klimaschutzplan der Bundesregierung hin, der bis 2030 eine Minderung der Verkehrsemissionen um 40 bis 42 Prozent und bis 2050 eine Treibhausgas-Neutralität fordere. Wurster warnt davor, sich in falscher Sicherheit zu wiegen. „Zwölf Jahre bis 2030 sind nichts“, sagte er. Hinzu kommt, dass im Koalitionsvertrag für 2019 ein Gesetz angekündigt ist, das zum Ziel hat, diese Vorgaben zu erreichen.

Was wiederum das „Wie“ eines Umstiegs angeht, liegen die Ansichten auseinander. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen präferiere den Wechsel zur Elektromobilität. „Ich bin da eher

skeptisch und denke, dass wir in der Übergangsphase alle Technologien testen sollten“, sagte Hölser – zumal nun auch entsprechende Angebote verfügbar seien. Einzig bei der Brennstoffzelle kann kein Hersteller in Deutschland liefern – was Unternehmen wie Meyer Logistik und DSV bedauern.

Berater Wurster ist überzeugt, dass die europäischen Nutzfahrzeugbauer von ihren Wettbewerbern aus China überholt werden. Er führte Beispiele von dortigen Unternehmen an, die den Brennstoffzellenantrieb massiv vorantreiben. Ein Beispiel aus Europa ist das Handelsunternehmen Coop aus der Schweiz, das bis 2030 CO₂-neutral sein will. Seit anderthalb Jahren hat es einen Brennstoffzellen-Prototypen mit 35 Tonnen im Einsatz, der Reichweiten von bis zu 400 Kilometer realisiert.

So fern die Brennstoffzelle noch für den deutschen Markt scheint, so nah sind batterieelektrische Antriebe für den Verteiler- und Schwerverkehr. Daimler will in den nächsten Monaten mit der Auslieferung des eActros an die ersten zehn Flotten beginnen, der eCanter ist bei einigen Logistikern schon im Einsatz. In den vergangenen Jahren mussten sich Speditionen, die ein Fahrzeug elektrifizieren wollten, aber noch an Umrüster wenden.

Meyer Logistik hat zwei 18-Tonner bei E-Force-One umrüsten lassen und seit Januar 2015 im Betrieb. „Sie fahren täglich zwei bis drei Touren mit je 80 bis 120 Kilometern“, sagte Fuhrparkmanager Michael Geiger. „Durch Rekuperieren und Lademöglichkeiten an den Rampen der Kunden erreichen wir das.“ Die Reichweite ist also nicht das Problem, die Betriebskosten sind – rechnet man Strom- in Dieselverbrauch um – mit neun bis elf Litern für Spediteure absolut attraktiv. Wären da nicht die hohen Anschaffungskosten. „Die Lkw kosten das Zwei- bis Dreifache, wir haben keinerlei Förderung vom Staat bekommen“, erklärte Geiger.

Sind bei Meyer Logistik Lidl und Rewe als Kunden mit an Bord, unterstützt beim Logistikdienstleister DSV die Drogeriemarktkette dm ein solches Projekt. Seit November 2016 ist ein 18-Tonner für DSV und dm im Kölner Raum im Einsatz. Aufgebaut und mit

Batterien sowie E-Motor versehen wurde der MAN-Lkw durch Emoss in den Niederlanden.

„Das Fahrzeug läuft stabil, wir setzen es auf der gleichen Strecke ein wie den Diesel-Lkw“, berichtete Markus Walke, Director Business Organisation bei DSV. Wie Meyer-Vertreter Geiger führte auch Walke die niedrigen Betriebskosten an. „Das Fahrzeug rechnet sich langfristig, auch unter der Berücksichtigung der günstigen Wartungsintervalle, wirklich.“

Nachhaltig muss aber nicht elektrisch bedeuten. Im Sinne einer technologieoffenen Haltung will die Bundesregierung auch Gasantriebe unterstützen. Manfred Kuchlmayr, Leiter der Unternehmenskommunikation bei Iveco

Magirus, setzt große Hoffnungen in eine angekündigte Richtlinie zur Förderung von Gasantrieben. Iveco ist seit Jahr und Tag beim Thema Gas engagiert. Voriges Jahr stellte das Unternehmen einen Stralis NP mit 460 PS und Reichweiten bis 1.600 Kilometer vor. Einer der Vorzüge sei auch das niedrige Lärmniveau. Für Gasfahrzeuge gebe es keine Einschränkungen im Einsatz. Sie kämen für Bau-, Auto- oder Lebensmitteltransporte infrage.

Der letzte Anwendungsfall trifft auf Bodan, einen Großhandel für Naturkost, aus Überlingen zu. Ein LNG-Iveco mit 400 PS ist seit einem Jahr für das Unternehmen auf einer festen Tour über Garching nach Salzburg und Stuttgart im Einsatz. Aufgetankt wird

bei der Liqvis-Tankstelle in Ulm. „Das Fahrzeug läuft stabil, ohne irgendwelche Besonderheiten“, bilanzierte Geschäftsführer Dieter Hallerbach. „Wegen der niedrigen Lärmemissionen können wir auch nachts in Mischgebiete einfahren“, sagte Hallerbach und bestätigte Kuchlmayrs Ausführungen. Beachten müsse man beim Umstieg auf den LNG-Lkw aber die Gewohnheiten der Fahrer. „Es muss trainiert werden, von Diesel auf Gas zu wechseln“, sagte Hallerbach. Doch er ist überzeugt, dass sich der Wechsel lohnt. Bodan will sich bis 2020 komplett von fossilen Brennstoffen abwenden.

Text: Matthias Rathmann | Fotos: SLV, Thomas Küppers, Esoro, ARS Altmann

VERNETZT HEISST SICHER

Der Lkw der Zukunft fährt elektrisch und vernetzt. Was den zweiten Punkt angeht, hat Hubertus Goldkuhle von der Verbändebetreuung bei Mercedes-Benz-Lkw jedenfalls keine Zweifel. Damit könne man mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen: Die Infrastruktur werde besser genutzt, der Spritverbrauch bei Lkw-Platoons sinke in Summe um bis zu sieben Prozent und der Fahrer Arbeitsplatz werde attraktiver. Nicht zu vergessen: die positiven Effekte bei der Verkehrssicherheit. „90 Prozent aller Unfälle basieren auf menschlichem Versagen“, erklärte Goldkuhle. Moderne Systeme an Bord der Lkw kennen weder Übermüdung noch Ablenkung oder Alkohol.



Welcher Antrieb macht das Rennen? Darüber tauschten sich aus (v. l.): Manfred Kuchlmayr (Iveco), Michael Geiger (Meyer Logistik), Matthias Rathmann (trans aktuell), Reinhold Wurster (Ludwig-Bölkow-Systemtechnik), Hubertus Goldkuhle (Daimler), Markus Walke (DSV), Thorsten Hölser (SLV).



**Mobilität heißt für mich:
Europaweite Mauten
einfach und effizient
organisieren.**

one.uta.com/jetztinformieren

UTA One®.
EUROPE'S SMARTEST TOLL SOLUTION.

Mit UTA One® profitieren Sie jetzt von dem derzeit smartesten EETS-Service am Markt. Für unsere europaweite Mautlösung gibt es heute schon 8 Mautkontexte – weitere können flexibel freigeschaltet werden, sobald sie verfügbar sind. Somit werden Sie das letzte Mal eine Mautbox tauschen müssen.

Nutzen Sie die Vorteile von UTA One®, die Ihnen eines ganz sicher ermöglichen: **Grenzenlose Mobilität.** Und das aus einer Hand mit bestem UTA Service.



Mit Sicherheit gut investiert

Angebot an Fahrerassistenzsystemen in Fernverkehrs-Lkw nimmt zu – Zahl der getöteten Lkw-Fahrer weiter gestiegen



Die gute Nachricht: Laut Statistischem Bundesamt gab es in Deutschland 2017 die wenigsten Verkehrstoten seit Erfassung dieser Zahlen vor mehr als 60 Jahren. Ein genauerer Blick in die Statistik relativiert aber leider manches. Betrachtet man die verschiedenen Gruppen

von Verkehrsteilnehmern, weist die Statistik einen Anstieg von 24,2 Prozent an getöteten Lkw-Fahrern auf deutschen Straßen aus. Gleichzeitig hat die Zahl der Verkehrsunfälle – unabhängig von verletzten oder getöteten Verkehrsteilnehmern – einen neuen Höchststand erreicht.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) stellt in einer Untersuchung zur Entwicklung des Unfallgeschehens schwerer Lkw fest, dass sich die Unfälle in drei übergeordnete Szenarien einteilen lassen: Auffahrunfälle, Unfälle an Knotenpunkten und Spurverlassensunfälle. Laut

BASt decken diese drei Szenarien zusammen drei Viertel aller Unfälle ab. Fahrerassistenzsysteme (FAS) haben der BASt zufolge das größte Potenzial, diese Unfallszenarien zu vermeiden.

Dem Notbremsassistenten (Advanced Emergency Braking System, AEB) kommt hierbei eine besondere Stellung zu. Das AEB kann demnach den größten Beitrag zur Vermeidung von Verkehrsunfällen leisten. Das ist keine neue Erkenntnis, weswegen die EU schon im Jahr 2009 (mit der Richtlinie 661/2009 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung 347/2012) eine AEB-Einbaupflicht für schwere Nutzfahrzeuge auf den Weg gebracht hat, die nach einem Über-

und ist technisch machbar: Moderne Lkw-Bremssysteme können aus Tempo 80 innerhalb von rund 40 Metern zum Stehen kommen.

Diskussionen über die Übersteuerung und Abschaltung der Notbremssysteme entzündeten sich nach jedem Unfall neu. Die Landesverkehrswacht empfiehlt, die Übersteuerung des AEB durch Fahreraktionen so zu gestalten, dass irrtümliche Eingriffe keinen Einfluss auf die Notbremsung haben. Übersteuerungen bei Auf-fahrtsituationen sollten nicht zum Abbruch, sondern nur zu einer kurzen Unterbrechung der Notbremsung führen.

Die Systeme einiger Hersteller wie Mercedes und Scania erfüllen die Anforderungen der Stufe zwei

FIA European Truck Racing Championship
nuerburgring.fiaetr.com

33. INTERNATIONALER ADAC TRUCK-GRAND-PRIX

8 TRUCKRENNEN

4 x FIA European Truck Racing Championship

4 x ADAC Mittelrhein Cup

29. JUNI – 01. JULI 2018

Jessica Lynn

TRUCK-ROCK

OPEN-AIR-FESTIVAL

NÜRBURGRING

29. JUNI – 01. JULI 2018

facebook twitter youtube truckgrandprix

WWW.TRUCK-GRAND-PRIX.DE

VORGABEN SIND MANCHEN ZU LASCH

gangszeitraum ab November 2018 vollumfänglich greift. Sie sieht für die Ausrüstungspflicht von neu zugelassenen Lkw mit AEBs zwei Stufen (Stufe eins obligatorisch für Neufahrzeuge ab acht Tonnen seit 2015) vor und untergliedert die Funktionsweise des dort beschriebenen AEBs zusätzlich situativ.

Das heißt: Bei voraus befindlichen stehenden Hindernissen müssen Lkw aus Tempo 80 ihre Geschwindigkeit um mindestens 20 km/h verringern (Stufe eins: minus 10 km/h). Eine einzige haptische oder akustische Warnung muss dabei spätestens 1,4 Sekunden vor Beginn der Notbremsphase erfolgen. Zwei Warnungen müssen spätestens 0,8 Sekunden vor Beginn der Notbremsung einsetzen. Diese Zeiten gelten auch für Situationen mit sich bewegenden Objekten voraus. Der Lkw darf in diesem Falle nicht mit dem vorausfahrenden Ziel zusammenstoßen und soll eine Zielgeschwindigkeit von zwölf km/h plus/minus zwei km/h erreichen.

Diese Anforderungen aus der EU-Verordnung an die sicherheitsrelevanten FAS werden von Organisationen wie den Landesverkehrswachten als zu wenig ambitioniert bewertet. Kein Wunder, stammen doch die beschriebenen obligatorischen AEBs-Funktionen aus dem Jahr 2009. Die technische Entwicklung hat seither große Sprünge gemacht. Die Landesverkehrswacht Niedersachsen fordert daher die Behörden auf EU-Ebene unter anderem auf, die Zielgeschwindigkeiten weiter zu reduzieren sowie die Regelungen im Hinblick auf Abschaltbarkeit und Übersteuerung der Systeme zu verschärfen. Das ergibt Sinn

bereits seit der Markteinführung der neuen Lkw-Modelle, also schon weit vor dem Stichtag in diesem Jahr. Das bestätigt auch die Abfrage der Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen bei allen sieben großen Lkw-Herstellern (siehe Tabelle rechts).

Allerdings zeigt die Praxis immer wieder, dass Fahrer möglicherweise durch den Schreck die Systeme übersteuern. Nach dem Wiener Übereinkommen sind Hersteller verpflichtet, die Übersteuerung der Systeme durch die Fahrer jederzeit zu gewährleisten. Die korrekte Einweisung von Fahrern im Hinblick auf die Funktionsweise und den Mehrwert der Assistenzsysteme spielt daher eine entscheidende Rolle für die Vermeidung von Unfällen.

Fatale Missverständnisse

Das ist auch deshalb wichtig, da es innerhalb der Fahrerschaft häufig zu einem fatalen Missverständnis kommt. Zwar interagiert das AEBs in einer kritischen Situation mit dem Abstandsregeltempomaten. Letzterer ist aber ein eigenständiges System und nicht von der Einbaupflicht betroffen. Doch vermutlich wegen mangelhafter Unterweisung verwenden Fahrer die Begrifflichkeiten oft falsch beziehungsweise gleichbedeutend. Die Funktionsweise des Abstandstempomaten wird von einigen als Gängelei empfunden, weswegen sie ihn deaktivieren wollen, durch das falsche Verständnis aber das AEBs abschalten. Das ist bei nahezu allen Lkw-

Kind unter Lkw

Junge stirbt – Verkehrsminister für Assistenzsysteme

Marken mehr oder weniger leicht zu bewerkstelligen und in einzelnen Fällen auch sinnvoll, zum Beispiel wenn gelegentlich ein Frontanbau wie ein Schneepflug am Lkw zum Einsatz kommt oder eine Sensorfehlfunktion vorliegt. Erst nach dem Neustart des Lkw ist das AEBS bis zu einer erneuten Deaktivierung wieder aktiv.

Die optionalen FAS, die von der Einbaupflicht nicht erfasst werden, haben ihren Preis, weswegen ihre Marktdurchdringung nur langsam zunimmt. Paketpreise der einzelnen Fahrzeughersteller verringern jedoch den finanziellen Aufwand. Mercedes beispielsweise bietet für die Modelle Actros, Antos und Arocs ein Sicherheitspaket an. Dieses umfasst die beiden serienmäßig verbauten Systeme wie den Aufmerksamkeitsassistenten und den Spurhalteassistenten (LDWS).

Hersteller bieten Pakete

Dieser kann bei Mercedes den Fahrer neben dem Spurhalten gleichzeitig beim Spurwechsel unterstützen. Das Paket enthält außerdem den Abstandshalteassistenten mit Stop-and-Go-Funktion, einen Fahrerairbag, Wankregelung und Active Brake Assist 4. Die Kosten für das Gesamtpaket mit Fokus Sicherheit bewegen sich laut Hersteller je nach Modell zwischen 3.853 Euro und 5.430 Euro. Mit einem Preisvorteil von 30 Prozent können weitere Features, etwa der Abbiegeassistent, zusätzlich erworben werden.

Das lohnt sich durchaus. Active Brake Assist 4 beispielsweise reagiert mit einer autonomen Vollbremsung auf bewegte und stehende Hindernisse. Außerdem ist das System in der Lage, Fußgänger zu erkennen und bei Bedarf eine Teilbremsung einzuleiten. Im Active Brake Assist 4

enthalten ist auch ein Abbiegeassistent. Das System warnt den Fahrer akustisch und optisch vor stehenden und sich bewegenden Hindernissen auf der rechten Seite des Lkw.

Aus der aktuellen Statistik lässt sich schließen, dass der stetig zunehmende Güterverkehr auf Europas Straßen die Unfallzahlen weiterhin wachsen lässt – zumindest wenn Hersteller und Fahrzeugbetreiber nicht mehr in die Sicherheit der Fahrzeuge investieren, wozu auch die Ausbildung und Aufklärung der Fahrer gehört. Nur durch den Einsatz moderner FAS und gut ausgebildeter Fahrer lässt sich dieser Tendenz entgegenwirken. Um die Marktdurchdringung schnell zu steigern, ist indes der europäische Gesetzgeber gefragt. Er sollte die einschlägigen EU-Richtlinien den technischen Möglichkeiten anpassen.

Text: Tanja Dujic, Thomas Rosenberger | Fotos: Daimler, Volvo



Achtung, toter Winkel: Spiegel und Systeme helfen, das Umfeld zu erkennen. Noch ist erst ein Teil der Flotten damit ausgestattet.

30
Prozent

RABATT GEWÄHRT DAIMLER BEIM ERWERB WEITERER FEATURES, WENN MAN SICH FÜR EIN SICHERHEITSPAKET ENTSCHEIDET



Und wieder ein tödlicher Unfall beim Rechtsabbiegen eines Lkw: In Hannover ist ein elfjähriger Junge, der mit seinem Fahrrad unterwegs war, von einem Lkw aus Rumänien erfasst und tödlich verletzt worden. Offenbar zeigte die Ampel beiden Verkehrsteilnehmern Grün. Die Mutter musste den Unfall mit ansehen. Das Muster dieser Unfälle ist immer das gleiche. So sehr solche Unfälle die Öffentlichkeit schockieren, so wenig passiert, um sie zu verhindern.

Die Verkehrsminister der Länder wollen dieser Entwicklung nicht mehr länger zusehen. Sie mahnten bei ihrer Konferenz (VMK) in Nürnberg höhere Anstrengungen für die Verkehrssicherheit an. „Insbesondere ging es darum, wie durch die verpflichtende Nutzung von Abbiegeassistenten und automatischen Notbremssystemen Unfälle vermieden werden können“, heißt es in einer abschließenden Erklärung. Auch regten die Minister ein neues Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes an. Das Ziel: die Zahl der Verkehrstoten auf null zu reduzieren.

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag auch selbst verpflichtet, mehr zu tun,

um Unfälle zu verhindern. „Wir werden Fahrerassistenzsysteme wie nicht abschaltbare Notbremssysteme oder Abbiegeassistenten für Lkw und Busse verbindlich vorschreiben und eine Nachrüstpflicht für Lkw-Abstandswarnsysteme prüfen“, heißt es im Koalitionsvertrag der neuen schwarz-roten Bundesregierung.

Der Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) zeigte sich nach dem Unfalltod des Jungen in Hannover tief betroffen. „Ein weiteres Zögern und Zaudern ist nicht mehr vertretbar“, erklärte GVN-Hauptgeschäftsführer Benjamin Sokolovic.

GVN: Politik muss handeln

„Die Politik muss endlich handeln. Eine gesetzliche Einbaupflicht für Abbiegeassistenten in Neufahrzeuge ist nicht mehr aufschiebbar und längst überfällig“, erklärt der Verbandsvertreter. Der GVN sieht auch die Lkw-Hersteller gefordert. „Leider bietet gegenwärtig nur ein einziger Lkw-Hersteller diese lebensrettenden Systeme an – und das auch nur für einen Teil seiner Flotte“, kritisiert Sokolovic. Einen Abbiegeassisten-

Wieder ein tödlicher Unfall beim Rechtsabbiegen, diesmal in Hannover: Ein elfjähriger Radfahrer stirbt.

ten gibt es seit vergangenem Jahr für einige Modelle des Mercedes-Benz Actros.

Mit dem Unfall in Hannover geht die Serie der tödlichen Abbiegeunfälle weiter. In Dresden erfasst am 20. Februar ein Lkw einen 27-jährigen Radfahrer, der einen Anhänger mit Baby zieht. Das Kind bleibt unverletzt, der junge Mann überlebt schwer verletzt.

Am 25. Januar überrollt ein Kipper in Brandenburg an der Havel ein zehnjähriges Mädchen auf dem Fahrrad, das am Unfallort stirbt. Nur zwei Tage vorher kommt eine 53-jährige Radfahrerin in Berlin ums Leben. Auch hier das gleiche Unfallmuster: Der Lkw biegt rechts ab, die Frau wird erfasst und stirbt.

Text: Matthias Rathmann | Foto: dpa/Peter Steffen

VERBREITUNG AUSGEWÄHLTER SICHERHEITSSYSTEME IN FERNVERKEHRS-LKW

Hersteller	Iveco		MAN		Scania	Renault			DAF		Volvo		Mercedes	
Lkw-Modell	Euro-cargo	Stralis	TGX	TGS	G/R/S	Renault Trucks T	Renault Trucks C	Renault Trucks D Wide	CF	XF	FH	FM	Actros	Antos
FAS-Ausstattung														
Elektronisch geregeltes Bremssystem (ABS/EBS)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Elektronische Fahrdynamikregelung (ESC, ESP)	•	•	•/o 1.145 €	•/o 1.145 €	•/o 595 €	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Spurverlassenswarner (LDW)	•	•	•/o 1.210 €	•/o 1.210 €	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Spurwechselassistent (LCA)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	o	o	•	•
Aufmerksamkeitsassistent/ Müdigkeitserkennung (DAS)	–	•/o	o 96 €	o 96 €	•	–	–	–	–	–	o	o	•	•
Totwinkelüberwacher (BSD)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	o	o	o 2.525 €	o 2.525 €
Abstandsregeltempomat (ACC)	•	•	o 3.670 €	o 3.670 €	o 298 €	o 1.100 €	o 1.100 €	o 1.000 € ²	•	•	o	o	o 5.205 €	o 5.205 € ¹
Abbiegeassistent	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	o 2.525 €	o 2.525 €
Notbremsassistent AEBS (Pflicht nach EU 347/2012 ab 11/2015)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Notbremsassistent AEBS (Pflicht nach EU 347/2012 ab 11/2018)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Elektronisch gesteuerte Feststellbremse	–	–	–	–	•	•	•	–	–	–	•	•	–	–

• Serienausstattung o Option, FAS = Fahrerassistenzsysteme, alle Angaben laut Hersteller. Preisnennung für Optionen teilweise nur bei konkreten Kaufanfragen. ¹ mit Stop & Go-Funktion, ² ab Juni 2018

Die Marken der BPW Gruppe: BPW | ERMAX | HBN-Teknik | Hestral | idem telematics

Digitalisieren Sie heute Ihren Transportprozess

Vertrauen Sie Europas Nr. 1 mit 20 Jahren Telematik-Erfahrung

Überwachung der Temperatur im Laderaum
❄️ EN 12830

connecting all road transport

Lückenlose Transparenz im gesamten Logistikprozess. Managen Sie Fracht, Fahrzeuge und Fahrer mit einer einzigen Lösung – unglaublich einfach und verblüffend vielseitig. Jetzt anrufen und persönlichen Beratungstermin vereinbaren – 0731 93697 20.
wethinktransport.de · idemtelematics.com

Pharma in der Praxis

trans aktuell-Symposium am 15. Mai bei karldischinger in Ehrenkirchen – Blick hinter die Kulissen

Die Pharmalogistik gilt als attraktive Nische. Doch wer sich hier betätigt, muss gesetzliche Auflagen und hohe Anforderungen der Verlager erfüllen. Wie sich Logistikdienstleister in diesem Segment ohne Risiken und Nebenwirkungen betätigen können, erfahren Interessierte bei einem trans aktuell-Symposium am 15. Mai beim Logistikdienstleister karldischinger in Ehrenkirchen.

Was bei der Validierung und Qualifizierung von Objekten und IT-Systemen zu beachten ist, erläutert Kerstin Sacherer, Leiterin des Personal- und Qualitätsmanagements bei karldischinger. Worauf es bei GDP-konformen Transporten nach Asien und in den Mittleren Osten ankommt, sagt Thomas Schleife, Geschäftsführer von Transco Berlin-Brandenburg. Maximilian Gamperling, Geschäftsbereichsleiter Health Care & Life Science bei LGI, berichtet, wie Lean Management in der Healthcare-Logistik funktioniert. Worauf es wiederum Verladern ankommt, erläutern Dr. Harald Scheidecker, GMDP-Experte bei Boehringer In-

gelheim Pharma, sowie René Michel, Director Warehouse bei der Versandapotheke Doc Morris.

Um passende Technik geht es beim Symposium ebenfalls. Eine Übersicht über Pharmaausbauten auf der letzten Meile präsentiert Andreas Schumann, Vorsitzender beim Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP). Mehr den Fernverkehr beziehungsweise den Auflieger im Blick hat Referent Carsten Krieger, Produktmanager bei Schmitz Cargobull. Immer mehr kommt es vom Hintergrund der Energiewende aber auch auf den Fahrzeugantrieb an. André Reich und Steven Reinhold von Unitax Pharmalogistik berichten über ihre Erfahrungen mit einem Elektro-Fahrzeug.

Bei einem abschließenden Logistik-Talk tauschen sich Andreas Biermann (Dekra), Maximilian Gamperling (LGI), Kerstin Sacherer (karldischinger) und Auditor Jürgen Grünewald (Grünewald) mit trans aktuell-Redakteurin Ilona Jüngst über die Anforderungen an die Pharmalogistik aus. Einen gewerbepolitischen Vortrag zu Beginn hält Karlhubert Dischinger,



Präsident des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg (VSL), Firmenchef Karlkristian Dischinger hält das Schlusswort.

Wie bei allen trans aktuell-Symposien in der Praxis ist es möglich, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen und sich ein Bild vom Pharmabereich bei karldischin-

ger zu machen. Teilnahmegebühr: 270 Euro (netto) pro Person, 230 Euro für Dekra-, BdKEP und VSL-Mitglieder sowie für Mitglieder der BGL-Landesverbände. Anmeldung: etm.de/tasymposien.

Text: Matthias Rathmann | Foto: Fotolia/sdcoret

DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher Unterstützung von



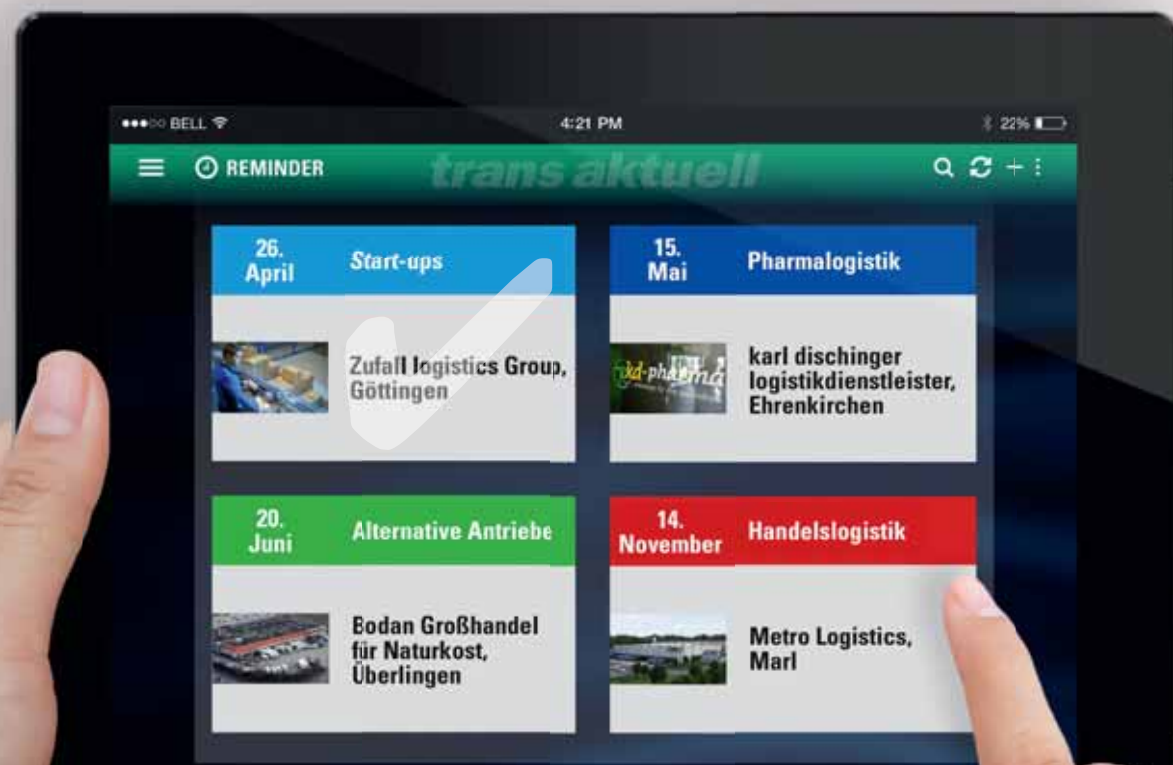
Weitere Termine

alternative Antriebe
20. Juni bei Bodan
Großhandel für Naturkost,
Überlingen (Bericht unten)

Handelslogistik
14. November bei Metro
Logistics, Marl

trans aktuell SYMPOSIEN

Was Spediteure wissen müssen Vier Top-Termine zum Vormerken



trans aktuell veranstaltet 2018
vier Symposien bei Speditionen.

Was Sie erwartet:

- Austausch mit Entscheidern
- Aktuelle Praxis-Themen
- Blick hinter die Kulissen



MEHR INFORMATIONEN &
ANMELDUNG UNTER
www.etm.de/tasymposien

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

Plattform zum Thema Reifen

ETM Verlag mit eigener Lounge auf
Reifenmesse The Tire Cologne



Ein steigender Kostendruck zwingt Flottenverantwortliche zur Optimierung. Besonders im Blick dabei ist der Reifen: Immerhin gibt es hier etliche Hebel zur Minimierung der Betriebskosten. Besonders hinsichtlich Spritkosten sind die Möglichkeiten oft nicht ausgeschöpft. Doch auch mit Blick auf die wachsenden Sicherheitsstandards kommt den Reifen hohe Bedeutung zu.

Deshalb gehören künftig auch Flottenmanager und Werkstattbetreiber zur Zielgruppe der neuen Fachmesse für Reifen und Dienstleister. Insgesamt rechnet die The Tire Cologne bei ihrer Premiere von 29. Mai bis 1. Juni in Köln nach eigenen Angaben mit rund 500 Ausstellern aus 40 Ländern. Diesen steht eine Ausstellungsfläche von rund 11.000 Quadratmetern zur Verfügung. Die Aussteller unterteilen sich in drei Produktgruppen: Reifen und Räder, Werkstatt und Service sowie Runderneuerung und Recycling.

Darüber hinaus erwartet die Besucher ein ausgefeiltes Messeprogramm. Als Partner mit an Bord: der ETM-Verlag, in dem trans aktuell erscheint, mit eigenem Eventbereich (Halle 7) und exklusiver Tire Fleet Lounge, dem Treffpunkt für Flottenma-

nager. Damit bietet der ETM-Verlag erstmalig ein spezielles Flotten-Forum, mit Fachvorträgen, Podiumsdiskussionen und Networking-Gelegenheiten für Hersteller, Fuhrpark- und Werkstattbetreiber. Hier haben Flottenverantwortliche die Gelegenheit, Experten live zu erleben, ihr Netzwerk auszubauen und sich einen Wissensvorsprung zu verschaffen.

Doch damit nicht genug: Neben der Tire Fleet Lounge begleitet der ETM-Verlag die Messe mit einer Sonderpublikation, dem Tire Fleet Magazin. Die Redaktion beleuchtet Trends und Hintergründe der Branche, stellt ausgewählte Aussteller vor und gibt einen Überblick über die zahlreichen Fach- und Praxisveranstaltungen. Jedes Exemplar enthält einen Gutschein, der zum kostenlosen Besuch der Messe berechtigt.

Mehr Infos zur Messe, zur Tire Fleet Lounge sowie das E-Paper des Tire Fleet Magazin unter: eurotransport.de/thetirecologne

Text: Werner Bicker, Nicole Holzer | Foto: Tire Cologne

ERSATZTEILE/ZUBEHÖR

www.lkw-aluraeder.de

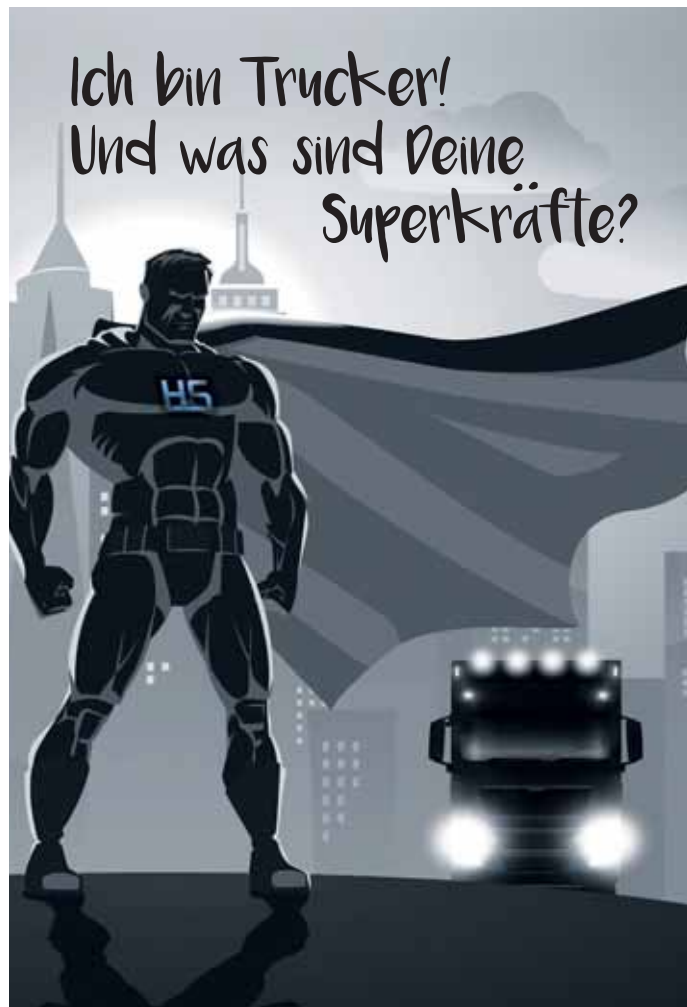


**autorisierter
Großhandel**

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

H. Lauterbach GmbH
Belecker Landstr. 37
59581 Warstein

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



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

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

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



1. PLATZ
Tuning und Styling
2005-2017

HS Schoch

Tel. 07363 96090

www.hs-schoch.de

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

GESCHÄFTSVERBINDUNGEN



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

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

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

**WIR SUCHEN per sofort
TRANSPORTUNTERNEHMER**

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

WIR BIETEN:

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

**... auf eine gute
Zusammenarbeit!**

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

**VOGT
CONTAINER
LOGISTIK**
VOM HAMBURGER HAFEN AUS

Firma kaufen? WWW.LCI.HR

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

**DAS LEBEN IST BEGRENZT.
IHRE HILFE NICHT.**

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



AUS- UND WEITERBILDUNG

Fahrschule B. Mülln www.fahrschule-muelln.de

**AB 18 JAHRE
C1/C1E**

**MEHR ALS NUR EINE
FAHRSCHULE!**

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

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



KOMBIMARKT
FERNFAHRER trans aktuell lastauto omnibus

Verkaufen und Kaufen –
jetzt auch 1 Woche vor
Druck online
<http://etm.de/kombimarkt>

Der KOMBIMARKT ist der gemeinsame Rubrik-
anzeigenteil von **trans aktuell**, **lastauto omnibus**
und **FERNFAHRER**.

Eine Schaltung im KombiMarkt ist eine Monats-
buchung, d.h. Ihre Anzeige erscheint zweimal in
trans aktuell, einmal in **lastauto omnibus** und
einmal im **FERNFAHRER**.

Eine Anzeige = 4 Ausgaben!*

* außer im Januar = Doppelnummer **lastauto omnibus** + **trans aktuell**
* außer im August = Doppelnummer **trans aktuell**

** verkaufte Auflage der einzelnen Objekte gesamt monatlich im Jahresdurchschnitt vom 1. Juli 2016 bis 30. Juni 2017.

Verkaufte Auflagen inklusiv ePaper der einzelnen
Objekte im Jahresdurchschnitt vom 01. Juli 2016
bis 30. Juni 2017:

• trans aktuell:	49.403 Exemplare
• trans aktuell:	49.403 Exemplare
• lastauto omnibus:	12.547 Exemplare
• FERNFAHRER:	25.228 Exemplare
	136.581 Exemplare**

GESCHÄFTLICHE EMPFEHLUNGEN



**Was tun bei
ARTHROSE?**

Was kann man selbst bei Arthrose
tun? Auf diese wichtige Frage gibt die
Deutsche Arthrose-Hilfe fundierte Ant-
worten. Eine kostenlose Sonderaus-
gabe ihres Ratgebers „Arthrose-Info“
kann angefordert werden bei: Deutsche
Arthrose-Hilfe e.V., Postfach 11 05 51,
60040 Frankfurt (bitte gerne eine 0,70-€-
Briefmarke für Rückporto beifügen) oder
per E-Mail an service@arthrose.de (bitte
auch dann mit vollständiger Adresse).



**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

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



 **DEKRA**
Alles im grünen Bereich.

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

2000+
LKW-FAHRER
JOBS auf

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

World Vision
Zukunft für Kinder!

worldvision.de

www.lastauto-omnibus.de

HOYER
WHEN IT MATTERS

Für unsere Standorte **Dormagen, Hamburg, Mannheim und Schkopau** suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt:

- Disponent Straßentransporte (m/w)
- Berufskraftfahrer (m/w) Nah- und Fernverkehr

Nähere Informationen finden Sie unter **www.hoyer-group.com** oder rufen Sie uns an unter **040 21044-229**.

WERDEN SIE TEAMPLAYER.

Mit **ÄRZTE OHNE GRENZEN** helfen Sie Menschen in Not. Schnell, unkompliziert und in rund 60 Ländern weltweit. Unsere Teams arbeiten oft in Konfliktgebieten – selbst unter schwierigsten Bedingungen. Ein Einsatz, der sich lohnt: **www.aerzte-ohne-grenzen.de/mitarbeiten**

Bitte schicken Sie mir unverbindlich

☐ Informationen zur Mitarbeit im Projekt
☐ Allgemeine Informationen über **ÄRZTE OHNE GRENZEN**
☐ Informationen zu Spendenmöglichkeiten

Name _____
Anschrift _____
E-Mail _____

ÄRZTE OHNE GRENZEN e.V.
Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Spendenkonto 97 0 97
Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 370 205 00

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

Im alten Testament steht:
Liebe Deinen Nächsten!

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

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

DIE BESTEN TRUCKER-GESCHICHTEN STEHEN IM FERNFAHRER

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

ERSTE FAHRT
DUAL CLUTCH, DYNAMIC STEERING UND GUSSELAD-ADHÄSION IM FERNFAHRER

GROSSES WEIHNACHTS-GEWINNSPIEL
Über 100 Preise

GUTSCHEN

**Jeden
MONAT
NEU!**

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

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

Jetzt europaweit die besten Autohöfe finden!

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

FERNFAHRER

Foto: fotolia

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

D CH A NL PL F GB ES IT HU

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

Präsentiert von



KAUFGESUCHE

wirkaufenlkws.de

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

€ 258,-

und hat das Format 2-spaltig · 30 mm

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

VERSCHIEDENES

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

www.transaktuell.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

2000+
LKW-FAHRER
JOBS auf

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

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.



Regeln für Transporter

Diskussion um Regulierung von 3,5-Tonnern – Verschärfung des Fahrermangels befürchtet



„Mehr Regulierung führt zu steigenden Kosten“

WOLFGANG P. ALBECK,
VORSITZENDER DER
GESCHÄFTSFÜHRUNG,
TRANS-O-FLEX

Die Koalition zwischen CDU, CSU und SPD hat am 7. Februar 2018 den Koalitionsvertrag verabschiedet. Darin ist festgehalten, dass auch Transporter im gewerblichen Güterverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 3,5 Tonnen künftig den Bedingungen des Güterkraftverkehrsrechts unterliegen müssen. „Bisher ist noch nicht sichtbar, welche Elemente des Güterkraftverkehrsrechts übertragen werden sollen“, sagt Andreas Schumann, Vorsitzender des Bundesverbands der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP). Betroffen sein könnten Schumann zufolge die Bereiche Kabotage, digitaler Tachograf, Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG, Eignungsnachweis) sowie Berufskraftfahrerqualifikation.

Hohes Risiko für Branche

Zu erheblichen Investitionskosten für die Aufrüstung der Fahrzeuge werden der digitale Tachograf führen und die einhergehenden Folgekosten zur Pflege dieser Anwendungen im täglichen Betrieb sowie die Qualifizierung der Nutzer. Schumann: „Hier sehen wir in dem Kontext

des margenschwachen Geschäfts ein hohes Risiko für die gesamte Branche.“ Er fürchtet weiter, dass weniger Unternehmer und Mitarbeiter für die Branche gefunden werden, da die Voraussetzungen für diese Tätigkeiten verschärft werden. „Das Personalproblem würde sich zusammen mit steigendem Sendungsvolumen potenzieren“, sagt er.

„Sollte die Grenze für den erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehr innerhalb des GüKG abgesenkt werden auf Kraftfahrzeuge, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 2,8 Tonnen haben, werden wir massive Probleme bei allen KEP-Diensten bekommen“, befürchtet auch Ralph Roters von ICS Courier aus Fürth. Denn fast alle dieser Dienstleister setzen bei der Abholung und Zustellung selbstständige Transportunternehmer ein, die dafür Fahrzeugflotten mit 3,5 Tonnern betreiben. Die meisten dieser Unternehmer erfüllen aber nicht die Voraussetzungen, die in der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr gefordert werden. „Was passiert wohl, wenn quasi von heute auf morgen geschätzte 95 Prozent aller Zustellfahrzeuge nicht mehr einsetzbar sind?“, fragt er und appelliert an die Logistik-

und Handelsverbände, ihre Positionen entsprechend deutlich bei den Beratungsgesprächen zum Ausdruck bringen.

Zustellung wird teurer

Oliver Lanka, Fuhrparkleiter bei Hermes Germany, ist nicht überrascht. „Die Politik zieht eine Regulierung der gewerblichen Güterverkehre mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 3,5 Tonnen aufgrund zunehmender Unfallzahlen bereits seit einiger Zeit in Erwägung“, führt er aus. Das bedeute für die Branche, dass die Anforderungen an die Fahrer und an die Partnerunternehmen in der letzten Meile deutlich strenger werden. Die Folgen werden sein, dass der ohnehin schon vorhandene Fahrermangel nochmals verschärft und die Kosten der Zustellung erkennbar steigen werden, ist auch er der Meinung. „Wir benötigen für die KEP-Branche Ausnahmegenehmigungen oder verträgliche Übergangsfristen“, erklärt Lanka, und Wolfgang P. Albeck, Vorsitzender der Geschäftsführung von Trans-o-flex, fügt hinzu: „Mehr Regulierung führt in der Konsequenz immer zu steigenden Kosten, weil

die Produktivität und die Flexibilität im Einsatz sinken.“

„Kleinunternehmer sind ohnehin dem enormen Preisdruck aus Osteuropa ausgesetzt und werden somit weiter benachteiligt“, sagt Markus Grenzer, Geschäftsführer der Maintaler Group aus Bruchköbel. Die geplante Abwandlung der Zugangsvoraussetzung zum Markt könnte in Kombination mit schärferen Kabotagekontrollen zu erheblicher Verknappung des Laderaums bei innerdeutschen Transporten sowie beim klassischen Zustellverkehr der Paketdienstleister führen. Grenzer: „Eine deutsche Insellösung hätte entsprechend weitreichende Folgen, auch für größere Firmen, die oft mit ebensolchen kleinen Subunternehmern zusammenarbeiten.“

Florian Gerster, Vorsitzender des Bundesverbandes Paket- und Expresslogistik (BIEK), hält den Einbezug der leichten Nutzfahrzeuge in die Berufszugangsregeln für nachvollziehbar. „Er sollte die inländische Branche aber nicht mit Bürokratie überhäufen und es darf mit der Einführung zusätzlicher Regulierung für die Unternehmen in Deutschland kein Wettbewerbsnachteil entstehen.“

Text: Nicole de Jong | Foto: Fotolia | Montage: Monika Haug

Innenstadt: Fahrverbote würden den KEP-Mittelstand existenziell treffen.



Seite 2

Mikro-Depot: Paketdienste erproben gemeinsame Nutzung in Berlin.

Seite 4

Markt: Alles dreht sich um alternative Antriebe.



Seite 6

Post: Verbraucher haben hohe Erwartungen an Dienstleistungen.

Seite 8

Express: Trans-o-flex will mit neuen Produkten durchstarten.



Seite 10

KONGRESS ZU INNOVATIONEN UND WAHL DER KEP-TRANSPORTER DES JAHRES – JETZT ANMELDEN!

Vom 25. bis 27. Juni 2018 veranstalten die Fachzeitschriften KEP aktuell und trans aktuell aus dem ETM-Verlag Stuttgart die KEP-Tage 2018. Dabei können Fahrprofis aus der Kurier-, Express- und Paketbranche (KEP) am 25. und 26. Juni die für ihr Tagesgeschäft relevanten Transporter auf Herz und Nieren prüfen.

Aus ihrer Beurteilung werden schließlich die KEP-Transporter des Jahres 2018 gekürt. Im Fokus der Bewertung durch die Flottenprofis stehen Preis-Leistungs-Verhältnis und CO₂-Emissionen. Auf dem KEP-Kongress 2018, zu dem KEP aktuell

**KEP
TAGE
2018**

und trans aktuell am 27. Juni 2018 zum zweiten Mal einladen, referieren und diskutieren Experten mit den Teilnehmern über die technischen Trends auf der letzten Meile und die digitale Transformation der Branche.

Zu Wort kommen werden Vertreter von KEP-Diensten und Branchenverbänden ebenso wie Fachleute aus Wissenschaft, Autoindustrie und Start-ups. Sie präsentieren mögliche alternative Fahrzeuglösungen und diskutieren darüber, wie die nachhaltige Innenstadtbeförderung der Zukunft massentauglich aussehen könnte.

In der begleitenden Ausstellung können sich Besucher über Neuheiten aus der KEP-Branche informieren. Die KEP-Tage 2018 finden im Seehotel Niedernberg bei Aschaffenburg statt. Anmelden und Infos unter etmevents.de/KEPTage njo

Bittere Pille für Zusteller

Fahrverbote werden den Mittelstand existenziell treffen – auch Fahrzeughersteller haben Verantwortung



„Solange man Äpfel nicht per E-Mail schicken kann, braucht es Lieferdienste“

RALF ROTERS VON ICS COURIER ZU MÖGLICHEN FAHRVERBOTEN



Lieferverkehre in Innenstädten haben eine wichtige Funktion. Trans-o-flex und Thermomed etwa liefern Medikamente, die zum Teil lebenswichtig sind.

Noch ist es nicht so weit, aber Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sind grundsätzlich erlaubt, das entschied das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig Ende Februar 2018. „Fahrverbote treffen den KEP-Mittelstand existenziell. Deshalb arbeitet er seit Jahren an umweltfreundlichen Lieferkonzepten“, sagt Andreas Schumann, Vorsitzender des Branchenverbandes BdKEP. Stückgut- und Kurierverkehre mit Lastenrädern, die Konsolidierung von Sendungsmengen über gemeinsam genutzte Flächen oder Boxsysteme, der

nen notwendig. Substanzielle Anschubförderungen zur Umstellung auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien seien besonders für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) nötig. Ladezonen und Zufahrtsregelungen müssen zugunsten neuer, emissionsarmer KEP-Systeme aus- und umgebaut werden. Schumann: „Kommunen sollten nun auch Themen wie die konsolidierte Zustellung auf der letzten Meile mutig angehen.“

Markus Grenzer, Geschäftsführer der Maintaler Group mit Sitz im hessischen Bruchköbel, weist auf die große Unsicherheit in der

Verkehrsbelastung abhängt, die Feinstaubkonzentration hingegen weitgehend natürliche Ursachen hat und nur marginal auf den Verkehr zurückzuführen ist.

Emissionsfrei zustellen

„Gerade in der Innenstadt erbringen Paketdienste eine unverzichtbare Grundversorgung für Handel und Einwohner in der Innenstadt“, fügt Gerd Seber, Group Manager Sustainability & Innovation bei der DPD Deutschland, hinzu. Im eigenen Interesse sollten Städte daher bei restriktiven Maßnahmen wie Fahrverboten stets auch die Belange der Paketdienste im Blick haben. „Ausnahme- und Übergangsregelungen sind dringend geboten“, betont Seber.

Oliver Lanka, Fuhrparkleiter der Hermes Germany, hält generelle Fahrverbote für nicht sinnvoll. Sie würden die Versorgung von Gewerbe, Handel und Haushalten in den betroffenen Gebieten gefährden und zu einer Verlagerung und Verstärkung des Verkehrs auf Ausweichstrecken führen. „Natürlich nehmen wir unsere Verantwortung als Transportunternehmen für den Umweltschutz und die Luftreinhaltung wahr“, betont er.

So erproben die Paketdienste schon in vielen Innenstädten, wie eine lokal emissionsfreie Paketzustellung aussehen kann. Mikrodepots, Lastenfahrräder, E-Transporter und elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge sind dabei wichtige Bausteine. Am besten funktioniert das dort, wo bei der Umsetzung die Städte unterstützen.

„GLS stellt sich auf alle Eventualitäten ein, darüber hinaus suchen wir und die betroffenen Städte und Gemeinden das Gespräch miteinander“, sagt Anne Putz, Head of Communication & Marketing der GLS. Um ihre Grundversorgung sicherzustellen, können die Städte selber einen Beitrag leisten, indem sie City-Logistik-Konzepte unterstützen – beispielsweise mit innenstadtnahen Lagermöglichkeiten für Pakete“, fügt sie hinzu. Klar sei: Die Feinstaubbelastung in den Städten muss reduziert werden. Aber GLS sieht hier auch die Fahrzeughersteller in der Verantwortung.

„Solange man Äpfel nicht per E-Mail schicken kann, braucht es Lieferdienste“, betont Ralf Roters von ICS Courier. Dieselfahrverbote sind auch aus seiner Sicht – ohne ausgereifte alternative Antriebskonzepte – der falsche Weg. „Saubere Luft in den Städten ist mit einem Dieselfahrverbot alleine kaum zu schaffen“, sagt er und stellt klar: „Der Schutz der Umwelt ist auch uns wichtig. Wir führen alle Transporte CO₂-neutral durch.“ Es sei notwendig, dass die Politik Lösungen mit Augenmaß umsetzt. „Was nutzt ein sauberes Stuttgart, wenn Mercedes, Porsche und Co. nicht mehr produzieren können, da die Lieferkette wegen Fahrverbote unterbrochen sein würde?“, fragt er.

Augenmaß gefragt

Die Luftreinhaltung in Städten ist ebenso für UPS ein wichtiges Anliegen. „Pauschale Fahrverbote stellen aber keine adäquate Lösung dar“, sagt Holger Ostwald, Referent Unternehmenskommunikation bei UPS. Auch er befürchtet, dass Ausweichverkehre entstehen, die letztendlich nur zu Verlagerungen und im schlechtesten Fall zu mehr Verkehr führen. „Letztlich stellt das

BVerwG klar, dass Fahrverbote das letzte Mittel sein sollen“, fügt Oswald hinzu. In gewisser Weise liege hierin eine Aufforderung an die Kommunen, insbesondere die Potenziale verkehrsorganisatorischer Maßnahmen – für einen effizienteren Stadtverkehr – vorab auszuschöpfen.

„Noch stehen keine wirklichen Alternativen zum Dieselantrieb zur Verfügung“, kritisiert Wolfgang P. Albeck, Vorsitzender der Geschäftsführung von Trans-o-flex. Solange dies der Fall sei, muss es für den Lieferverkehr praktikable Ausnahmegenehmigungen von möglichen Fahrverboten geben. Denn der Lieferverkehr in den Innenstädten sei schließlich kein Spaßverkehr, sondern habe eine wichtige Funktion. Albeck: „Trans-o-flex und Thermomed zum Beispiel liefern Medikamente, die zum Teil lebenswichtig sind.“

Die Politik muss nun die Weichen stellen, um eine sinnvolle Verkehrswende einzuleiten. „Wir nehmen die Meseberger Absichtserklärung der Bundesregierung ernst, alles zu tun, um Fahrverbote zu verhindern“, sagt Florian Gerster, Vorstand des Bundesverbandes Paket und Express-Logistik (BIEK). Die gezielte Förderung gewerblicher Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben und der dafür benötigten Infrastrukturen sowie die Förderung innovativer Zustellkonzepte würden dabei einen wertvollen Beitrag zur Schadstoffreduktion leisten. „In vielen Fällen können zudem Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses viel dazu beitragen, den Schadstoffausstoß von Fahrzeugen in der Stadt zu reduzieren“, resümiert er.

Text: Nicole de Jong |
Fotos: Trans-o-flex

AUFBAU VON LADESÄULEN IST DRINGEND NÖTIG

Einsatz neuer Fahrzeugkonzepte mit Elektroantrieb und systemungebundene Paketboxen seien nur ein Ausschnitt aus dem Spektrum dieser Lösungen. Das Urteil helfe dabei, die Akzeptanz dafür in den Kommunen zu steigern und sie schneller umzusetzen. Dadurch können Fahrverbote vermieden werden.

„Die Maßnahmen zur Reduktion von Schadstoffen sind bekannt und erprobt“, sagt er. Nun gehe es darum, die Rahmenbedingungen deutlich zu verbessern. Ladeinfrastrukturen – besonders auf Betriebshöfen – müssen kurzfristig auf- und ausgebaut werden können. Dazu sei die schnelle Unterstützung der einzelnen Stadtwerke und Kommu-

Branchen hin. Es sei bislang noch völlig offen, wo es zu Fahrverboten kommen könnte, welche Ausnahmeregelungen es geben wird, wie diese Fahrverbote überhaupt kontrolliert werden können und „mit welchen Maßnahmen die Automobilhersteller darauf reagieren werden“, sagt er. Grenzer zweifelt zudem an der Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme. „Es ist fraglich, ob Diesellabgase überhaupt einen messbaren Einfluss auf die Feinstaub- und Stickoxidbelastung haben“, fügt er hinzu. Denn nach Auswertung umfangreicher Messdatenreihen konnte das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Dresden nachweisen, dass die Stickoxidkonzentration sehr wohl von der

IMPRESSUM

KEP aktuell, 2/2018

Die Zeitung für Kurier-, Express- und Postdienste

Chefredakteur: Matthias Rathmann (rat)

Geschäftsführende Redakteurin: Nicole de Jong (njo)

Weitere Mitarbeiter: Markus Bauer (mb)

Grafik/Produktion: Frank Haug (ltg.),
Monika Haug

Korrektur: Schlussredaktion.de

Redaktionsassistent/Sekretariat: Uta Sickle

Verlag: ETM EuroTransportMedia
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH.
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor Presse
Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer: Oliver Trost

Redaktioneller Gesamtleiter:
Paul Göttl

Anschrift Verlag und Redaktion:
Postfach 81 02 07, 70519 Stuttgart
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59
E-Mail: kepaktuell@etm.de
Internet: www.eurotransport.de, www.transaktuell.de

Anzeigenleitung: Werner Faas,
Tel.: 07 11/7 84 98-96, Fax: 07 11/7 84 98-29

Anzeigenverwaltung: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.
KG, Postfach, 70162 Stuttgart,
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gabi Volkert, Nicole Polta
Tel.: 07 11/1 82-14 03, Fax: 07 11/1 82-15 48

Herstellung: Thomas Eisele

Vertrieb: Bernd Steinfeldt (ltg.),
Gerlinde Braun, Sylvia Fischer,
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18, Fax: 0711/ 7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de

Druck: Dierichs Druck +
Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

KEP aktuell erscheint vier Mal im Jahr. 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.

Anzeigenpreisliste: Nr. 20, 2018,
Gerichtsstand Stuttgart

Hermes mit Rekordmengen

Vor allem Paket- und Zwei-Mann-Zustellung treiben das Wachstum an



Hermes hat im vergangenen Jahr vier moderne Logistikcenter in Betrieb genommen. Bis 2020 sollen fünf weitere gebaut werden.

Die Hermes Gruppe ist im Geschäftsjahr 2017 erneut zweistellig gewachsen. So steigerte der in Hamburg ansässige Handels- und Logistikdienstleister seinen Umsatz im Geschäftsjahr 2017 währungskursbereinigt um mehr als 12 Prozent auf 3,13 Milliarden Euro. Ausschlaggebend dafür ist nach Unternehmensangaben die positive Entwicklung der Hermes Paket- und Zwei-Mann-Handling-Gesellschaften im In- und Ausland, auf die über 85 Prozent der Umsätze entfallen. Sie transportierten 2017 die Rekordmenge von 766 Millionen Sendungen in Europa, das sind 15 Prozent mehr als im Vorjahr.

Mitarbeiterzahl gestiegen

Hermes hat eigenen Aussagen zufolge damit seine Position als Nummer zwei in den größten europäischen KEP-Märkten ausgebaut und behauptet sich als Marktführer im Zwei-Mann-Handling in Deutschland und Frankreich. Parallel stieg die

Hermes Germany bleibt auf deutlichem Wachstumskurs und rüstet sich mit moderner Infrastruktur für das Wachstum der nächsten Jahre. Allein 2017 wurden im Rahmen des auf sieben Jahre ausgelegten 300 Millionen Euro schweren Investitionsprogramms vier hochmoderne Logistikcenter in Betrieb genommen, unter anderem in Berlin und Bad Rappenau. Bis 2020 folgen fünf weitere Neubauten in Ballungsräumen wie Hamburg, Köln und Leipzig-Halle. Parallel dazu erhöht Hermes die Anzahl der Paketshops mittelfristig um 30 Prozent auf dann 20.000 Annahmestellen. Geplant sind in diesem Zusammenhang auch bundesweite Kooperationen mit dem Einzelhandel.

Paketempfänger profitieren bei Hermes ab Mai von einer verbesserten Wunschzustellung. Die Bindung an die Kundennummer entfällt, dadurch wird insbesondere das kurzfristige Umleiten von Paketen, etwa an einen Paketshop oder einen Nachbarn, deutlich vereinfacht. Weitere Services, darunter eine digitale Benachrichtigungskarte und weitere Push-Services, werden

Um das Paketgeschäft in Deutschland trotz der Wettbewerbssituation und des hohen Investitionsdrucks weiterhin erfolgreich entwickeln zu können, hat Hermes bereits Preiserhöhungen um durchschnittlich 4,5 Prozent angekündigt. Die

Mehreinnahmen werden großteils in Lohnkosten investiert, insbesondere in die verbesserte Entlohnung der Zusteller. Das mit SGS TÜV-Saar betriebene Audit- und Zertifizierungsprogramm wird derzeit ausgebaut und um weitere Prüfpunkte ergänzt.

Im Geschäftsjahr 2018 liegt der Fokus der Hermes Gruppe auf weiteren Investitionen in Digitalisierung und Innovation, internationales Wachstum sowie die Flexibilisierung der letzten Meile.

Text: Nicole de Jong | Foto: Hermes

BALD KÜRZERE LIEFERZEITFENSTER

Zahl der Hermes-Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2017 weltweit um mehr als acht Prozent auf rund 15.300 an. Zudem hat die Hermes Gruppe im vergangenen Jahr mehr als 130 Millionen Euro in moderne Infrastruktur, kundennahe Services und Digitalisierung investiert. Bis zum Jahr 2020 plant das zur Otto Group gehörende Unternehmen zusätzliche Investments von rund 500 Millionen Euro über sämtliche Geschäftseinheiten.

„Unser Hauptaugenmerk für 2018 liegt jetzt auf dem Ausbau unseres grenzüberschreitenden Paketgeschäfts, das wir über umfangreiche Investments sowie durch die Gründung einer eigenständigen Geschäftseinheit, Hermes International, fokussiert vorantreiben“, sagt Carole Walker, seit November 2017 CEO von Hermes Europe. 2017 wurden erstmals auch die französische Hermes France Group sowie der Same-Day-Delivery-Spezialist Liefery im Geschäftsergebnis von Hermes konsolidiert. Sie trugen im Zuge des weiterhin florierenden, grenzüberschreitenden Onlinehandels mit jeweils landesspezifischen Serviceangeboten maßgeblich zur positiven Geschäftsentwicklung bei.

folgen. Zudem führt Hermes noch in 2018 kürzere Lieferzeitfenster ein, die die Ankunft des Pakets auf bis zu 30 bis 60 Minuten genau prognostizieren. Möglich macht dies eine neue, voll digitalisierte Tourenplanung, die Hermes bundesweit einführt. Fahrten werden dem Unternehmen zufolge damit noch präziser und effizienter, der CO₂-Ausstoß pro Paket werde weiter gesenkt.

Pakete in den Kofferraum

Im Fokus stehen auch innovative City-Logistik-Lösungen des Same-Day-Delivery-Spezialisten Liefery, an dem Hermes seit März 2017 die Mehrheit hält. So testet Liefery derzeit in Hamburg gemeinsam mit der Daimler-Tochter Smart die Paketzustellung in Kofferräume. Weitere Städte könnten folgen. Ebenfalls in Metropolregionen, darunter in Hamburg und Berlin, konnte Liefery zudem die Zusammenarbeit mit dem Kochboxen-Versender Hellofresh deutlich intensivieren und somit die Position als etablierter Player im Food-Delivery-Markt festigen.

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

Cargobikes sind im Kommen

KEP-Dienste erproben im Projekt „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots“ den Einsatz von Lastenrädern in Berlin

BUCHTIPP

Cargobike Boom – Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren

Transporträder sind immer häufiger auch im Alltag anzutreffen. Eine neue Generation drängt von unten und möchte den öffentlichen Raum zugunsten einer höheren Lebensqualität zurückerobern. Aber auch Stadtplaner suchen nach nachhaltigen Lösungen. Wohin führt der Cargobike-Boom und wie wird er umgesetzt? Diesen Fragen sind die Autoren Juergen Ghebregziabihier und Eric Poscher-Mika nachgegangen. Sie haben für dieses Buch gelebte und nachhaltige Mobilitätskonzepte und Ideen für menschenwürdige Städte aus dem In- und Ausland zusammengetragen. Darüber hinaus geben sie einen Überblick über technische Grundbegriffe, geschichtliche Zusammenhänge und die wichtigsten Lastenrad-Typen und Modelle. Cargobike Boom ist im Maxime Verlag erschienen (ISBN 978-3-906887-04-3).



Wegen des stark steigenden Onlinehandels hat der Lieferverkehr in den Städten extrem zugenommen. Zuegeparkte Radwege und höhere Feinstaubemissionen sind die Folge. „Wir haben erkannt, dass es mit dem Wirtschaftsverkehr so nicht weitergehen kann“, sagte Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (Bündnis 90/Die Grünen), Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, beim diesjährigen Symposium der European Cycle Logistics Federation (ECLF) Mitte April in der Hauptstadt. Daher wollte man im Juni ein Modellprojekt in Berlin Prenzlauer Berg starten, bei dem die fünf größten Paketdienstleister Deutschlands auf der letzten Meile die Auslieferung von Paketen mit Cargobikes testen.

Beim Projekt Kooperative Nutzung von Mikro-Depots (Komodo) durch die KEP-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin erproben DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS die gemeinsame Nutzung einer Logistikfläche bestehend aus mehreren Mikro-Depots. Die

se stehen den fünf Unternehmen zur individuellen Paketzustellung mit jeweils unternehmenseigenen Cargobikes zur Verfügung. Die Paketdienste arbeiten im Projekt zusammen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (Beha) als Betreiber der Mikro-Depots und dem Projektkoordinator Logistic Network Consultants (LNC). Das Projekt wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert.

Sauber, sicher, leise

„Mikro-Depots sorgen für eine neue Stimmung in unseren Kiezen“, fügt Regine Günther, Berliner Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, hinzu. Statt brummender Diesel-Transporter werden die Menschen künftig häufiger das Klingeln der Lastenräder hören. „Sauber, sicher, leise und klimafreundlich – das ist die neue Mobilität hier in Berlin“, sagt sie. Die letzte Liefermeile in den Vierteln sei ein idealer Einsatzort für Lastenräder. Die Erprobung neuer Konzepte und die optimale Kombination verschiedener Verkehrsmittel werden immer bedeutender. Cargobikes können dabei eine nachhaltige Alternative besonders in dicht besiedelten Stadtteilen sein und ihre Stärken dort besonders gut ausspielen. Sie sind wendig, klimafreundlich und verursachen lediglich sehr geringe Lärmemissionen – klare Vorteile gegenüber dem konventionellen Lieferwagen.

Auf einer Fläche an der Eberswalder Straße liefern die fünf Paketdienstleister künftig täglich Sendungen an und lagern diese in ihren Mikro-Depots zwischen. Die Zustellung liegt weiterhin

in der Hand der einzelnen Projektpartner. Diese nutzen eigene Cargobikes, um Geschäfts- und Privatkunden im näheren Umkreis auf den letzten Kilometern emissionsfrei zu beliefern. Jeder der fünf Paketdienstleister nutzt einen separaten Container für die Zwischenlagerung und den Umschlag der Sendungen auf die unternehmenseigenen Cargobikes. Die Mikro-Depots werden von der Beha aufgebaut und zunächst für die Projektdauer bis Ende Mai 2019 betrieben. Ziel des Projekts ist es, nachhaltige Lösungen für den Gütertransport in urbanen Gebieten zu entwickeln und zu erproben. Der Fokus liegt auf kooperativen und anbieteroffenen Lösungen, um die wenigen vorhandenen Flächen optimal zu nutzen, sodass die urbane Logistik möglichst stadtvorgängig in Berlin integriert werden kann. Die Senatsverwaltung hat Medienberichten zufolge auch schon darüber nachgedacht, ob sich die Anlieferung zu den Depots mit Güterstraßenbahnen abgasfrei erledigen ließe.

Perfekt für Innenstädte

Lastenräder sind eine echte Alternative zum Lieferwagen und eignen sich am besten für die Zustellung in dicht besiedelten Wohngebieten oder Innenstädten. Sie unterliegen keinen Einschränkungen und bieten bessere Park- und Einfahrmöglichkeiten. Oft lässt sich mit ihnen näher an die Empfängeradresse heran- oder Staus umfahren. In Deutschland ist die Verbreitung von Cargobikes noch relativ gering, nimmt aber ständig zu. Das Projekt „Ich ersetze ein Auto“ der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), das zwischen 2012 und 2014 lief,

zeigte, dass das Potenzial groß ist. Ein neues Projekt heißt „Ich entlaste Städte“. Es stellt Firmen und Einrichtungen im gesamten Bundesgebiet Lastenräder zur Verfügung. Für den technischen Support ist der Berliner Kurierdienst Messenger verantwortlich. Als Testfahrer bekommt jeder die Möglichkeit, die alternativen Transportfahrzeuge für rund drei Monate im praktischen Einsatz zu testen. Zur Verfügung stehen 15 verschiedene Modelle und insgesamt 150 Cargobikes. Pro Rad und Tag fällt eine Nutzungspauschale von einem Euro an, die den Transport zu und von dem Standort des Testunternehmens sowie Wartung, Reparatur und Versicherungsschutz abdeckt. Das Lastenrad-Testangebot läuft bis 2019. Testfahrer werden weiterhin gesucht.

Regine Günther kündigte außerdem beim ECLF-Symposium in Berlin an, dass der Senat die Anschaffung von Lastenrädern fördert. Ab Mitte Mai können Anträge gestellt werden, teile sie mit. Für dieses Jahr stehen 200.000 Euro zur Verfügung, davon 130.000 für private sowie 70.000 Euro für gewerbliche und freiberufliche Antragsteller. Für ein elektrisches Lastenrad gibt der Senat bis zu tausend Euro hinzu, für ein Rad ohne Elektromotor bis zu 500 Euro. Bis zu einem Drittel der Kaufsumme wird gefördert. 2019 steht dann eine halbe Million Euro bereit. Die neue Cargobike-Kaufprämie in Berlin ist eine von bundesweit mittlerweile 15 Kaufprämien-Programmen für Cargobikes, die im Kaufprämien-Überblick von cargobike.jetzt dokumentiert sind.

Text und Foto: Nicole de Jong

MEHR IM NETZ



ANTRAG AUF FÖRDERUNG
UNTER
<https://fms.bafa.de/BafaFrame/kleinserien>



LISTE ZUR FÖRDERUNG
VON LASTENRÄDERN
UNTER
www.cargobike.jetzt/kaufpraemien/



INFOS ZUM LASTENRAD-
TEST UNTER
www.lastenradtest.de

RADLOGISTIK-VERBAND IN GRÜNDUNG

Zum Start des Symposiums der Europäischen Fahrradlogistik-Föderation (ECLF) trafen sich deutsche Radlogistiker zur ersten gemeinsamen Sitzung Mitte April in Berlin. Die Gruppe hat die Gründung des Radlogistik Verbandes Deutschland als Deutsche Sektion des ECLF beschlossen. Der entstehende Radlogistik Verband Deutschland soll die Interessenvertretung der kleinen und mittelständischen Unternehmen werden, die die emissionsarme urbane Logistik etablieren. Der Verband wird sich für optimale Rahmenbedingungen zur Entwicklung der urbanen Radlogistik einsetzen. Ziel ist es, das Potenzial für wirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Einsatz von Radlogistik voll auszuschöpfen, um die Lebensqualität in urbanen Räumen zu verbessern.

80.000 PAKETE PER LASTENRAD

Ein Jahr nach dem offiziellen Beginn der Paketzustellung per Lastenrad in Nürnberg im Rahmen eines Pilotprojekts unter wissenschaftlicher Leitung der Technischen Hochschule Nürnberg zieht DPD ein positives Fazit. Der internationale Paket- und Expressdienstleister hat in Nürnberg mittlerweile schon 80.000 Pakete per Lastenrad emissionsfrei zugestellt. Durch den Einsatz von fünf elektrisch unterstützten Lastenrädern

konnten fünf herkömmliche Transporter nahezu vollständig ersetzt werden. Aufgrund der positiven Erfahrungen in Nürnberg will DPD in diesem Jahr in zahlreichen weiteren Städten mit dem Lastenrad Pakete zustellen, so zum Beispiel ab sofort in Heilbronn. Berlin, München, Stuttgart und weitere Städte folgen im Laufe des Jahres. In Hamburg setzt DPD bereits seit Anfang 2017 mehrere Elektro-Lastenräder ein.

OPTION FÜR DIE LETZTE MEILE

Die 6. Hauptstadtkonferenz Elektromobilität der Berliner Agentur für Elektromobilität (eMO) widmete sich den Herausforderungen der City Logistik. Dabei brachte Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport, Deutsche Bahn AG, Bahnhöfe als Standorte für smarte und neutrale Paket-Schließfachanlagen als Option für die letzte Meile ins Spiel – zur Abholung und Einlieferung von Paketsendungen. Man solle doch Pakete „dort abliefern, wo die Menschen eh täglich vorbeikommen“, sagte er. Dies würde zu einer Verkehrsvermeidung in den Städten beitragen. Ein Umsetzungsbeispiel gibt es bereits in London durch den Anbieter Duddle.

Muskelkraft statt Diesel

Die Uni Magdeburg erforscht Mikro-Depot-Konzepte – Entlastung der Innenstädte als Ziel



GLS beliefert große Teile der österreichischen Stadt Graz seit ein paar Monaten mit Lastenrädern.

Lastenräder sind eine nachhaltige Alternative für den Transport von Waren in Städten. Sie haben das Potenzial, rund ein Viertel der heutigen innerstädtischen Lieferfahrten zu ersetzen und können so zu CO₂-Einsparungen und einer höheren Lebensqualität in Städten beitragen. Dazu eignen sich Innenstadt- oder Mikro-Depots, von denen aus die Verteilung in der Stadt per Lastenrad erfolgt. Das ist das Zwischenergebnis des Projektes „Lastenraddepots“ der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg. „Der Einsatz von Lastenrädern für Logistikprozesse auf der letzten Meile findet zunehmendes Interesse und erste Anwendungen in deutschen Kommunen“, sagt Tom Assmann, wissenschaftlicher Mitarbeiter. Er und seine Kollegen erarbeiten derzeit einen Leitfaden für Innenstadtdépôts. Dazu haben sie Daten zum Radverkehr, Verkehrs- und Logistikplanwerken, Etablierung von Lastenradumschlagsknoten, Ansprechpersonen sowie Einschätzungen zu geeigneten Umsetzungsgebieten und Standorten erhoben. Der Fokus liegt auf logistischen Anforderungen, der Gewährleistung des Verkehrsflusses und einer hohen Akzeptanz durch die Beteiligten.

Innenstadt ist geeignet

Fünf der befragten Kommunen (11 Prozent) haben bereits Umschlagsknoten implementiert und 18 Kommunen (43 Prozent) planen, welche einzurichten. Die Wissenschaftler haben zudem herausgefunden, dass Depots bislang eher in Kommunen umgesetzt und geplant wurden, die Logistikkonzepte haben oder planen. Der Befragung zufolge gab die Mehrheit der Kommunen an, dass die Innenstadt, also das Zentrum oder die Altstadt, als präferierte Stadtgebiete für Lastenradkonzepte gelten. Umschlagsknoten sollten demnach vor allem in Fußgängerzonen oder Anliegerstraßen eingerichtet werden. Aber auch Haupt- und Geschäftsstraßen wurden als geeignet bezeichnet.

Das Mikro-Hub-Konzept, das der Paketdienst UPS 2015 in der Innenstadt von Hamburg mit initiiert hat, ist in Deutschland der erste große und erfolgreiche Test eines Logistikkonzepts mit Lastenrädern in der Paketzustellung. Im Juni startet in Berlin das Projekt „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots“ (Komodo). Dabei erproben DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS die gemeinsame Nutzung einer Logistikfläche bestehend aus mehreren Mikro-Depots. Um Empfänger im näheren Umkreis auf den letzten Kilometern emissionsfrei zu beliefern, nutzen sie eigene Cargobikes.

Paketshop als Depot

Mikro-Depots sind ein vielversprechender Ansatz, um die Nachhaltigkeitsziele aller Beteiligten auf der letzten Meile zu berücksichtigen, heißt es auch im aktuellen Nachhaltigkeitsbericht von GLS. Der Paketdienst testet, unter wissenschaftlicher Leitung der Hochschule Nürnberg und mit Unterstützung der Bayerischen Landesregierung, IHK und der Stadt Nürnberg, derzeit die Nutzung von Mikro-Depots und den Einsatz von Lastenrädern. Ziel ist es, eine Entlastung hochfrequenzierter Zustellbezirke zu erreichen und mit Lastenrädern oder Sackkarren die Zahl der Transporte zu reduzieren. In Düsseldorf fungiert ein Paketshop als Mikro-Depot, von wo aus die Zusteller Pakete mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen an Geschäfts- und Privatkunden in der Innenstadt ausliefern und in Konstanz wird allmorgendlich ein Anhänger als Mikro-Depot bereitgestellt.

Ein weiteres Beispiel zeigt GLS Austria. Der Paketdienst beliefert große Teile der Feinstaubhochburg Graz seit ein paar Monaten mit Lastenrädern. Die E-Bikes ersetzen rund drei Transporter und schaffen bis zu 70 Stopps am Tag. Sie befahren die Innenstadt und unterstützen die Zustellfahrzeuge. „Unser Lastenraddepot in Graz ist ein Meilenstein in Richtung nachhaltiger Citylogistik“, sagt

Dr. Axel Spörl, General Manager GLS Austria. Das Lastenraddepot in Graz-Liebenau verfügt über eine eigene Bandanlage für den Paketumschlag, zwei Entladetore für Lkw und Ladeanschlüsse für die E-Bikes. Momentan werden hier täglich drei Wechselbrücken entladen und die Pakete auf die

Lastenräder und Transporter verteilt. Das Depot ist bereits auf weiteres Wachstum ausgelegt. Nach Auffassung von Spörl entlasten E-Bikes den Verkehr und fördern die Luftqualität in der feinstaubgeplagten steirischen Landeshauptstadt. Zudem könne der innerstädtische, statio-

näre Handel flexibler agieren, da die Lastenräder im Gegensatz zu Transportern die Einkaufsstraßen den ganzen Tag durchqueren dürfen. GLS kann nun in den Geschäften ganztags Pakete zustellen und abholen. In Wohngebieten entfällt dank der E-Bikes die Parkplatzsuche. Die GLS-Gruppe

setzt verstärkt auf den Einsatz von Lastenrädern im Stadtbereich, neben Deutschland und Österreich auch in Ungarn, Belgien und Spanien. Ziel ist es, dieselbetriebene Zustellfahrzeuge einzusparen.

Text: Nicole de Jong |
Foto: GLS Austria

www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/crafter-leasing

Der Crafter. Ein großer Gewinn für Ihre Flotte.

Ab sofort mit
Rücknahmeversprechen*
für Leasingfahrzeuge.



Maßgefertigt für jeden Job.

Mit seiner großen Antriebsvielfalt, hervorragenden Stadttauglichkeit, über 15 Assistenzsystemen und dem 8-Gang-Automatikgetriebe für alle Antriebsarten inklusive 4MOTION unterstützt der Crafter Sie bei Ihren alltäglichen Herausforderungen. Und die günstigen Konditionen plus Rücknahmeversprechen machen Ihnen die Entscheidung für den Crafter jetzt sogar noch leichter. Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem Volkswagen Nutzfahrzeuge Partner oder auf www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de/crafter-leasing



Nutzfahrzeuge

* Der Leasingnehmer kann die vorzeitige Vertragsaufhebung des Leasingvertrages mit der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorn Str. 57, 38112 Braunschweig verlangen, wenn folgende Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind: Das Bestelldatum auf der Leasingbestellung liegt zwischen dem 01.04.2018 und dem 30.06.2018. Bei dem vertragsgegenständlichen Fahrzeug handelt es sich um ein Diesel-Neufahrzeug der Marke VW Nutzfahrzeuge. Eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ordnet ein Fahrverbot ausschließlich für Dieselfahrzeuge zum Zwecke der Luftreinhaltung innerhalb einer Gemeinde im deutschen Bundesgebiet an. Als ein solches Fahrverbot gilt, wenn die Einfahrt in dieses Gebiet oder die Durchfahrt innerhalb des Gebietes für ein solches Dieselfahrzeug einmalig an einem Wochentag (Werktag, Sonn- und Feiertag) untersagt wird. Die vom Fahrverbot betroffene Gemeinde befindet sich innerhalb eines Radius von 100 Kilometern um den Wohn- oder Geschäftssitz des Fahrzeughalters zum Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs. Bei juristischen Personen oder Personengesellschaften kann anstelle des Geschäftssitzes der Arbeits-/ Einsatzort des regelmäßigen Fahrzeugnutzers treten. Das Fahrverbot tritt während der Laufzeit des Leasingvertrages in Kraft und das vertragsgegenständliche Fahrzeug ist von diesem Fahrverbot erfasst. Der Leasingnehmer und die Volkswagen Leasing schließen einen neuen Leasingvertrag über ein Neufahrzeug der Marke VW Nutzfahrzeuge zu den dann gültigen Konditionen ab (Bonität vorausgesetzt). Die vorgenannten Voraussetzungen können auch dadurch erfüllt werden, dass der Kunde anstelle eines Leasingvertrages einen Darlehensvertrag über ein Neufahrzeug der Marke VW Nutzfahrzeuge mit der Volkswagen Bank abschließt (Bonität vorausgesetzt). Der dem neuen Leasingvertrag/Darlehensvertrag zugrunde liegende Listenpreis inkl. Sonderausstattungen darf den Listenpreis inkl. Sonderausstattungen des bisherigen Fahrzeugs nicht um mehr als 15 % unterschreiten. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

LASTENRADDEPOTS

Das Vorhaben „Lastenraddepots“ der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg zielt im Sinne des Nationalen Radverkehrsplans 2020 auf eine Verbesserung der Verkehrsqualität, eine Sicherung nachhaltiger Mobilität, eine breite Anwendbarkeit der Ergebnisse und die Generierung neuer Erkenntnisse. Es wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert. Zum Projektbeirat gehören die Mitglieder Cargobike.jetzt, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), die Stadt Köln, DPD Deutschland, Pedal Power, der Paketdienst UPS und das Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung (ZEUS).

Alles dreht sich um

Paket- und Expressdienste forcieren die emissionsfreie



„Wir müssen die letzte Meile optimieren und Transporte, wo möglich, vermeiden“

DEUTSCHE POST DHL-CHEF FRANK APPEL ÜBER DIE UMWELTZIELE DES KONZERNS

Die Stickstoffdioxid-Konzentration in der Außenluft ist in vielen deutschen Städten zu hoch. Dies ist zuletzt durch das Bundesverwaltungsgerichtsurteil im Februar 2018 wieder in den Fokus gerückt, das Städten und Kommunen zubilligt, zur Einhaltung des EU-Grenzwerts Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu verhängen. Doch Paket- und Expressdienste haben sich die Themen Nachhaltigkeit und emissionsfreie Zustellung längst auf die Fahnen geschrieben – lange vor dem Urteil. „Wir machen mit der ehrgeizigen Umweltstrategie ‚Mission 2050: Null Emissionen‘ weiter Fortschritte“, sagt Christof Ehrhart, Leiter Konzernkommunikation und Unternehmensverantwortung bei Deutsche Post DHL Group. Bis 2025 will der Konzern eigene Abholung und Zustellung auf der ersten und letzten Meile zu 70 Prozent mit sauberen Lösungen durchführen. Bereits jetzt liege dieser Anteil bei rund 28 Prozent.

Pakete per Elektroflotte

Das Unternehmen betreibt mit seinen selbst entwickelten und in Eigenregie produzierten Streetscooter-Fahrzeugen sowie rund 10.500 E-Bikes und E-Trikes die größte Elektroflotte in Deutschland. Mittelfristig möchte das Unternehmen im Interesse der Umwelt und der Kunden seine gesamte Brief- und Paketzustellflotte durch Elektrofahrzeuge ersetzen, die mit Strom aus regenerativen Energien betrieben werden. Die Streetscooter stoßen keine CO₂-Emissionen und lokalen Schadstoffe aus, auch die Lärmemissionen werden deutlich reduziert. Die Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen macht den Einsatz von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben zudem zu einer zukunftsorientierten und ökonomisch attraktiven Investition.

„Sicherlich ist die Elektromobilität nicht der einzige Weg hin zu einer emissionsfreien Zukunft, aber sie ist ein vielversprechender Anfang“, sagt Konzernchef Frank Appel. Zukunftsfähige Mobilität müsse ökologisch, wirtschaft-



Die Deutsche Post DHL setzt deutschlandweit mehr als 5.000 selbst entwickelte und in Eigenregie produzierte Streetscooter-Fahrzeuge ein.

lich sinnvoll und an den Bedürfnissen der Akteure ausgerichtet sein. Diese Bedingungen erfülle die Elektromobilität bislang nur eingeschränkt. Auch wenn es für Lieferverkehre im innerstädtischen Kurzstreckenbereich schon sehr vielversprechende und alltagstaugliche E-Lösungen gebe, so sind der Nutzung für die breite Masse noch Grenzen gesetzt. „Die Fahrzeugkosten sind in vielen Fällen noch zu hoch und die

Speicherkapazität der Batterien für weite Strecken zu gering“, fügt er hinzu. Darüber hinaus fehle es sowohl im kommerziellen wie im privaten Bereich an flächendeckender Ladeinfrastruktur.

Im vergangenen Jahr hat alleine die Deutsche Post täglich rund 4,3 Millionen Pakete an deutsche Haushalte geliefert. Und das Paketvolumen wächst weiterhin signifikant. Mehr Güter dürfen nicht mehr Emissionen bedeu-

ten. Das heißt konkret: „Wir müssen die letzte Meile optimieren und Transporte – wo immer möglich – vermeiden“, betont Appel. Das geschehe schon heute über intelligente Routenplanung und neue Auslieferungsmodelle, über Packstationen, private Paketkästen oder durch die Zustellung an Wunschadressen.

Auch Hermes hat sich ambitionierte Umweltziele gesteckt. Bis zum Jahr 2025 will das Unterneh-

men in allen 80 deutschen Großstädten emissionsfrei zustellen. Unter dem Projektnamen „Urban Blue“ treibt Hermes in Deutschland bundesweit ein ehrgeiziges Programm zur Reduzierung von Emissionen und Verkehr voran. Kern ist eine im Mai 2017 beschlossene strategische Kooperation mit Mercedes-Benz Vans. In diesem Rahmen gehen bis 2020 zunächst 1.500 elektrische Zustellfahrzeuge in Betrieb. Erste

UPS testet zwei E-Crafter von VW

Erkenntnisse aus dem Praxisbetrieb in Hannover und Braunschweig sollen helfen, alternative Antriebe weiter zu

Der KEP-Dienstleister UPS testet seit April in den UPS-Niederlassungen Hannover und Braunschweig zwei E-Crafter von VW. Die Elektrofahrzeuge werden mit 35,8-kWh-Batterien betrieben und erreichen innerhalb von 45 Minuten 80 Prozent ihrer Ladekapazität. Die Reichweite dieser

onsfreie Antriebe und Technologien auf ihre Tauglichkeit im täglichen Einsatz prüfen“, sagt Ralf Eschemann, Vice President Automotive Maintenance and Engineering UPS Europa.

Teil der rollenden Labore

UPS hat das globale Ziel, die Treibhausgasemissionen seiner Operationen am Boden bis 2025 um zwölf Prozent zu reduzieren. Dies könne der Logistikdienstleister nur erreichen, wenn er bei seinen Fahrzeugen Lösungen findet, die umweltverträglich sind und die gleichzeitig den zuverlässigen Service für die Kunden sicherstellen. „Wir planen, dass bis 2020 ein Viertel unserer Neuwagen mit alternativen Antrieben oder modernster Technologie ausgestattet sind“, fügt er hinzu. Außerdem verfolge UPS das Ziel, 40 Prozent seiner Flotte bis 2025 mit alternativen Kraftstoffen zu betreiben.

Mit weltweit über 9.000 Fahrzeugen, die alle mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, besitzt UPS eine der größten und vielfältigsten alternativen Flotten der gesamten Logistikbranche.

UPS blickt auf eine lange Geschichte mit Elektrofahrzeugen zurück – schon in den 1930er-Jahren wurden sie erstmals Teil der Flotte. Moderne Elektrofahrzeuge wurden erstmalig im Jahr 2001 in die Flotte integriert. Aktuell sind bei UPS mehr als 300 Elektrofahrzeuge und fast 700 Hybridfahrzeuge in Europa und den USA im Einsatz. Vor Kurzem kündigte UPS außerdem die Einführung von 50 Plug-in-Elektro-Zustellfahrzeugen an. Die Anschaffungskosten für diese werden in der gleichen Höhe liegen wie die Kosten für konventionell betriebene Lieferwagen – ein Novum in der Branche, das die Hürden für die Einführung großer E-Flotten entschieden reduziert. UPS arbeitet hier mit der Workhorse Group zusammen, um die



Fahrzeuge von Grund auf neu zu entwickeln und künftig ohne Abgase zu fahren. Im vergangenen Dezember bestellte UPS 125 neue, vollelektrische Sattelzugmaschi-

nen, die 2019 bei Tesla gebaut werden sollen. Außerdem kündigte der Dienstleister im September an, der erste gewerbliche Kunde in den USA zu werden, der drei

125 VOLLELEKTRISCHE TESLA-LKW BESTELLT

Fahrzeuge der 3,5-Tonnen-Klasse beträgt bis zu 160 Kilometer. „Die E-Crafter von VW sind Teil unserer rollenden Labore, mit denen wir emissionsarme und emissi-

alternative Antriebe

e Zustellung – nicht erst seit drohenden Fahrverboten



ist eine Aufgabe, die viel Zeit und Investitionen erfordert“, erläutert Oliver Lanka, Fuhrparkleiter von Hermes Germany.

Der Paketdienst GLS testet europaweit verschiedene nachhaltige Zustellkonzepte. In Deutschland setzt das Unternehmen zur Versorgung von Innenstädten in erster Linie auf eine Kombination aus E-Fahrzeugen und Mikro-Depots. GLS wertet die Erfahrungen mit allen im Einsatz befindlichen E-Fahrzeugen und Versorgungsansätzen intensiv aus. Sukzessive werden in geeigneten Zustellgebieten weitere elektronisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt. „Ziel ist es, für jede einzelne Tour die effizienteste und nachhaltigste Lösung zu finden“, sagt Anne Putz von GLS Deutschland. Hierzulande setze GLS mittlerweile E-Bikes in Bochum, Darmstadt, Dortmund, Düsseldorf, Konstanz und Nürnberg ein. Dazu sind drei elektrisch betriebene Vans in Düsseldorf, Dortmund und Unna im Einsatz.

Lösungen für letzte Meile

„Wir haben im vergangenen Jahr sowohl mit dem Test als auch mit der Implementierung einer ganzen Reihe innovativer und nachhaltiger City-Logistik-Lösungen begonnen“, sagt Friedemann Nierhaus, Head of Innovation & Strategic Partnerships bei Liefery. Dazu gehöre eine Vielzahl elektrifizierter Fahrzeugkonzepte. Eins der Fokusthemen des Lieferdienstes in diesem Jahr sei der Aufbau einer nachhaltigen Zustellfahrzeugflotte, um den Kunden eine CO₂-neutrale Lösung auf der letzten Meile anbieten zu können.

Aus wirtschaftlichen Gründen und zugunsten des Klimas hat auch UPS bereits vor Jahren die Initiative ergriffen. Seit 2009 hat UPS weltweit mehr als 605 Millionen Euro in Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen und fortschrittlichen Technologien investiert. Der US-Paketdienst arbeitet ebenso wie seine Wettbewerber intensiv und kontinuierlich an der Umstellung seiner Lieferfahrzeuge von Diesel auf alternative Kraftstoffe. UPS betreibt in

seiner Flotte in Deutschland bereits 70 rein elektrisch angetriebene 7,5-Tonner. In Düsseldorf sind beispielsweise bereits 20 E-Transporter im Einsatz und decken weite Teile der Innenstadt ab. Diese Fahrzeuge sind allesamt Umrüstungen älterer 7,5-Tonnen-Dieselfahrzeuge.

Seit April testet UPS in seinen Niederlassungen Hannover und Braunschweig zwei E-Crafter von VW. „Die E-Crafter von VW sind Teil unserer rollenden Labore, mit denen wir emissionsarme und emissionsfreie Antriebe und Technologien auf ihre Tauglichkeit im täglichen Einsatz prüfen“, sagt Ralf Eschemann, Vice President Automotive Maintenance and Engineering UPS Europa. Bereits 2016 erreichte UPS das selbst gesteckte Ziel, 1,6 Milliarden Kilometer mit seiner Flotte aus alternativen Kraftstoffen und fortschrittlichen Technologien zurückzulegen. Zudem versteht sich der Dienstleister mit diversen City-Logistik-Projekten als Vorreiter unter den Paketzustellern. In diesen Projekten werden

Sendungen in ein Mikro-Depot in der Innenstadt gebracht und von diesem Standort aus per konventionellem oder elektrisch unterstütztem Lastenfahrrad, Sackkarre oder zu Fuß an die Empfängeradressen geliefert. UPS agiert als Partner der Städte und engagiert sich bei der Entwicklung zukunftsfähiger Lösungen.

Test alternativer Antriebe

„Wir investieren regelmäßig in die Erneuerung unseres Fuhrparks, damit die von uns eingesetzten Fahrzeuge möglichst zuverlässig, umweltfreundlich und wirtschaftlich arbeiten können“, sagt Wolfgang P. Albeck, Vorsitzender der Geschäftsführung von Trans-o-flex. Auch Trans-o-flex habe seit Jahren die Entwicklung von alternativen Antrieben im Blick und teste immer wieder neue Techniken. Aktuell laufen Erprobungen von Elektro- und Hybridantrieben. „Allerdings gibt es derzeit nach unseren Erfahrun-

gen immer noch keine Fahrzeuge, die anders als mit Dieselantrieb die gestellten Aufgaben erfüllen können“, fügt Albeck hinzu. Das gelte insbesondere für die bei Trans-o-flex eingesetzten Fahrzeuge mit aktiver Temperaturführung, bei denen der komplette Laderaum temperiert wird. Denn diese Nutzfahrzeuge sind schwerer und brauchen mehr Energie als Standardfahrzeuge.

Welche Services und Lösungen die Paket- und Expressdienste ansonsten anbieten, sind in der großen Marktübersicht aufgeführt, die sich über nebenstehenden QR-Code aufrufen lässt.

Text: Nicole de Jong |
Fotos: Deutsche Post DHL

MEHR IM NETZ



MARKTÜBERSICHT
EXPRESS- UND PAKET-
DIENSTE UNTER
www.etm.de/eup

Vorserienfahrzeuge starten in den kommenden Wochen unter anderem in Hamburg. Ergänzt wird die Partnerschaft mit Mercedes-Benz Vans um zahlreiche weitere Kooperationen und Projekte, die ausdrücklich auch Cargobikes, E-Scooter und andere alternative Zustellmethoden mitdenken. „Die Umstellung kann aber nicht von heute auf morgen erfolgen. Allein der Aufbau von Ladeinfrastruktur für die Elektrofahrzeuge

optimieren



mittelschwere Elektro-Lkw der Marke Daimler Trucks Fuso, „E-Canter“ genannt, einsetzen wird.

Text: Nicole de Jong | Foto: UPS

FIATPROFESSIONAL.DE

FÜR JEDEN PROFI
DAS RICHTIGE WERKZEUG.

FIAT
FIORINO

FIAT
TALENTO

FIAT
DUCATO

FIAT
FULLBACK

FIAT
DOBLÒ CARGO

Z. B. DEN FIAT
DOBLÒ CARGO AB

9.990 €¹

DIE FIAT PROFESSIONAL MODELLE.

Am Ende eines Arbeitstages sollte es nur ein Gefühl geben: Stolz auf das Erreichte. In jedem Modell von Fiat Professional gehört dieses Gefühl zur Serienausstattung. Denn egal, ob für das Gefühl der Stadt oder für die Langstrecke, ob für Straßen oder Gelände, Waren oder Personen, ob Allrounder oder Spezialist: Fiat Professional hat für jeden Profi das passende Nutzfahrzeug.

¹ UPE des Herstellers i.H.v. 15.590,00 € abzgl. Fiat Professional- und Händler-Bonus i.H.v. 5.590,00 €, zzgl. MwSt. und Überführungskosten, für den Fiat Doblo Cargo Kastenwagen Basis 1.3 Multijet 59 kW (80 PS) (Version 263.11L.1). Nachlass, keine Barauszahlung.
Angebot nur für gewerbliche Kunden, gültig für nicht bereits zugelassene Neufahrzeuge bis 30.06.2018. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen. Nur bei teilnehmenden Fiat Professional Partnern. Abbildung zeigt Sonderausstattung.

FCA BANK
Deutschland

VEHICLE
PROTECTION

FIAT
PROFESSIONAL

PROFIS WIE SIE

Internethändler im Test

Der große Durchbruch steht den Online-Lebensmittel-Shops noch aus – das zeigt eine Untersuchung

Obst, Milchprodukte, Wurst, Nudeln und Brot in den Einkaufswagen und ab zur Kasse – die Rede ist nicht vom Supermarkt um die Ecke, sondern von Lebensmittel-Shops im Internet. Wie nutzerfreundlich diese sind und warum man seine Einkäufe hier nicht zum Schnäppchenpreis bekommt, zeigt der Test des Deutschen Instituts für Service-Qualität (DISQ). Das DISQ hat im Auftrag des Nachrichtensenders n-tv sechs Online-Shops für Lebensmittel untersucht.

Vier Online-Shops schneiden im Test „gut“ und zwei weitere „befriedigend“ ab. Auffallend

eine unbegrenzte Zahl an Lebensmittel-Lieferungen umfasst.

Die Analyse zeigt auch, dass die Internet-Händler professionell aufgestellt sind. Die Online-Shops überzeugen in puncto Informationswert und Bedienungsfreundlichkeit. Im Bereich Transparenz und Sicherheit im Bestellprozess leistet sich ebenfalls kein Anbieter schwerwiegende Mängel. Generell hat der Lieferservice seinen Preis, schon aufgrund der anfallenden Versandkosten zahlen Kunden mehr als beim Einkauf im Supermarkt vor Ort. Trotz der Professionalität steht für die Online-Lebensmittel-Shops der große Durchbruch noch aus. So haben

Nahversorgung auf dem Land. Hier stellt Allyouneed Fresh gemeinsam mit der Deutschen Post DHL Group die allgemeine Versorgung an jede Wohnungstür sicher. Allyouneed Fresh bietet ein breites Angebot von konventionellen, über Bio-Produkte, bis hin zu Bio-Fachhandelssortimenten.

Breites Angebot verfügbar

Den zweiten Rang belegt Rewe.de, ebenfalls mit einem guten Gesamtergebnis. Die im Vergleich günstigen Preise und das breite Angebot sind ausschlaggebend für die gute Platzierung. Aus Nutzersicht ist der Internetauftritt führend. Zudem sind die Standard-Versandkosten bei Rewe.de mit 3,90 Euro am niedrigsten. Zudem ist neuerdings eine Liefer-Flatrate in den Regionen des Rewe Lieferservice verfügbar. Mit ihr sind alle Liefergebühren im gewünschten Zeitraum von ein, drei oder sechs Monaten ohne zusätzliche Kosten abgedeckt. Die Lieferflat kann bequem online beim Shoppen auf Rewe.de ausgewählt werden und endet automatisch mit dem Ende der gebuchten Laufzeit.

Nur für Prime-Kunden

Vorteile für die Kunden: Sie bezahlen nur einmal pro Monat für die Lieferung, egal wie oft sie bestellen, und es fallen keine separaten Liefergebühren abhängig von unterschiedlichen Zeitfenstern mehr an. Die Einkäufe werden bis vor die Haustür gebracht. Volle Flexibilität gibt es mit der „Rewe Lieferflat komplett“, bei der die Kunden die ganze Woche hindurch (Montag bis Samstag) von der Flatrate profitieren. Für Sparfüchse bietet sich die „Rewe Lieferflat kompakt“ an, mit Kunden der von Dienstag bis Donnerstag bestellen können.

Dritter im Test wird Amazon Fresh (Qualitätsurteil: „gut“). Die Lebensmittelparte des Online-Riesen hat insgesamt die mit Ab-



stand günstigsten Preise. Bei über zwei Drittel der untersuchten Produkte kann kein Konkurrent den Amazon-Preis unterbieten. Eine noch bessere Platzierung verspielt das Unternehmen auch aufgrund

restriktiver Bestellbedingungen – das Angebot ist in nur wenigen Städten und ausschließlich von Amazon-Prime-Kunden nutzbar.

Text: Nicole de Jong | Foto: Rewe

VERSANDKOSTEN KÖNNEN HOHEN ANTEIL HABEN

groß sind die Preisunterschiede bei nahezu allen untersuchten Produkten des Musterwarenkorb aus 30 gängigen Artikeln. Kunden können bei jedem einzelnen Produkt im Schnitt 20,7 Prozent sparen. So kostet beispielsweise ein Pfund des Markenkaffees Jacobs Krönung in einem Online-Shop 5,39 Euro, ein anderer verlangt zum Testzeitpunkt 6,99 Euro.

Versandkosten schwanken

Die Versandkosten können allerdings einen beträchtlichen Kostenanteil am Lebensmitteleinkauf ausmachen. Pro Standardbestellung schwanken diese je nach Anbieter zwischen 3,90 Euro und 6,90 Euro. Ein Sonderfall ist Amazon Fresh: Für den Einkauf ist eine sogenannte Prime-Mitgliedschaft nötig, die monatlich 9,99 Euro kostet und neben anderen Leistungen auch

Kunden aktuell auch nur in einigen Großstädten eine Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Anbietern.

Testsieger des DISQ ist Allyouneed Fresh (Qualitätsurteil: „gut“). Der Internetauftritt punktet mit Bedienungsfreundlichkeit und einem hohen Informationswert. Auch der Bestellprozess überzeugte die Tester, beispielsweise in puncto Transparenz. Der Anbieter sei zudem bei den Bestell- und Zahlungsbedingungen führend und biete unter anderem individuelle Liefertermine zu bestimmten Zeitfenstern, heißt es weiter. Ein insgesamt günstiges Preisniveau und ein großer Angebotsumfang tragen ebenfalls zum Testsieg bei.

Allyouneed Fresh hat zudem den Deutschen Exzellenzpreis in der Kategorie „Strategie und Transformation“ gewonnen. Der Händler wurde damit für seine neuen Konzepte im Lebensmittelhandel gewürdigt, etwa für die

Kein Schreckgespenst mehr

Amazon fresh wird einer Studie zufolge den deutschen Lebensmittel-Einzelhandel nicht so schnell verändern

Seitdem vor Jahren erste Gerüchte kursierten, stellt die Einführung von Amazon fresh ein wahres Schreckgespenst für den deutschen Handel dar. Würde der Markteintritt In-

ternetriesen dem bis dahin nur bescheiden wachsenden Online-Handel mit Lebensmitteln den entscheidenden Push nach vorne geben? Und welche negativen Konsequenzen hätte ein signifi-

kantes Wachstum für die Ausgaben der deutschen Verbraucher im klassischen Lebensmitteleinzelhandel?

Bis heute ist Amazon mit seinem Lieferservice „Amazon fresh“ lediglich in Berlin, Hamburg und München aktiv, um dem klassischen Lebensmittelhandel in Deutschland Konkurrenz zu machen. Inwieweit weitere Aktivitäten in deutschen Großstädten und Ballungsräumen folgen werden, dürfte nicht zuletzt auch von einem für Amazon zufriedenstellenden Erfolg in diesen drei Testmärkten abhängen.

Gekauft wird Haltbares

Welches Potenzial es für Amazon fresh in Deutschland gibt, hat Mafowerk untersucht, eine unabhängige Marktforschungsberatung mit Sitz in Fürth. Das Unternehmen hat in der Online-Studie „Shopper Insights Amazon fresh E-Food 2018“ 2.000 Verbraucher befragt. Dabei wurde das

Einkaufsverhalten der Amazon Prime-Kunden beleuchtet, die den Service Amazon fresh bereits nutzen. Untersucht wurde auch die Kaufbereitschaft der Amazon Prime- und (ausschließlichen) Amazon-Nutzer – also potenzielle Nutzer.

Das Ergebnis: Süßwaren und Kaffee sind die meistgekauften Lebensmittel-Kategorien in Amazon fresh. Damit liegen länger haltbare Warengruppen auf den vordersten Plätzen, während Frischwarengruppen im Ranking nur hintere Ränge belegen. Frisches Obst oder Gemüse wurde noch von gut jedem dritten Amazon fresh-Kunden gekauft und belegt Rang 7 im Warengruppen-Ranking. Dagegen werden frische Wurst und frisches Fleisch bei Amazon fresh noch deutlich weniger gekauft, frischer Fisch sogar nur von knapp 15 Prozent der befragten Amazon fresh-Kunden.

Als Haupt-Barrieren für eine Teilnahme werden neben grundsätzlichen Bedenken gegenüber einem nicht-haptischen Kauf von Lebensmitteln sehr stark auch

monetäre Gründe vorgebracht. Schließlich müssen Amazon-Nutzer sogar zwei kostenpflichtige Teilnahmegebühren-Hürden erklimmen, um den Service Amazon fresh nutzen zu können, was ganz klar als ein wesentlicher Nachteil gesehen wird. Viele Befragte zweifeln grundsätzlich an der Kompetenz von Amazon, die Themen „Lebensmittel“ und vor allem auch „Frische“ betreffend.

Text: Nicole de Jong |
Foto: Amazon fresh



Trari, trara – die Post ist da!

Die Bundesnetzagentur hat Verbraucher befragt – die haben hohe Erwartungen an Postdienstleistungen



Postbotin per Postkahn:
Den Menschen ist eine
persönliche Versorgung
wichtig.

Qualitativ hochwertige Postdienstleistungen spielen auch in einer digitalisierten Welt noch eine große Rolle und sind für die Menschen unverzichtbar. Bevölkerung und Unternehmen benötigen physische Briefsendungen für eine respektvolle und rechtssichere Kommunikation. Das ist das Ergebnis der Post-Verbraucherbefragung der Bundesnetzagentur. „Die Ergebnisse zeigen, dass eine gute Versorgung mit Postdienstleistungen den Menschen in Deutschland wichtig ist“, sagt Jochen Homann, Präsident der Bundesnetzagentur. Erfreulicherweise seien mehr als 80 Prozent der Befragten mit der aktuellen Verfügbarkeit und Qualität der Postdienstleistungen zufrieden, fügt er hinzu.

Allerdings gibt nur ungefähr die Hälfte der Befragten an, dass nach ihrer Wahrnehmung die Briefzustellung an sechs Tagen in der Woche erfolgt. Eine durchschnittliche Brieflaufzeit von einem Werktag stellt nach dem subjektiven Empfinden nur für rund ein Fünftel der Befragten die Regel dar. Die Zufriedenheit der Befragten nimmt denn auch mit weniger als fünf wahrgenommenen Zustelltagen deutlich ab. Bei den Laufzeiten ist bei Unternehmen nach zwei Tagen, bei Privatpersonen nach drei Tagen ein solcher Einschnitt zu erkennen.

Filiale muss nah sein

Die Befragung hat weiterhin ergeben, dass die Zufriedenheit sinkt, wenn die nächstgelegene Filiale mehr als einen Kilometer entfernt liegt. Dies gilt auch für Briefkästen. In kleinen und mittleren Unternehmen lässt die Zufriedenheit sogar schon nach 500 Metern nach. Im Vergleich zur Laufzeit und den Zustelltagen ist den Befragten aber die Entfernung von Briefkästen und Filialen nicht

so wichtig. Die befragten Privatpersonen gaben darüber hinaus an, jährlich etwa 50 Briefe und Postkarten zu verschicken. Sie erhalten nach eigenen Angaben durchschnittlich jährlich rund 220 Sendungen. Dabei machen adressierte Werbesendungen, die 58 Prozent der Befragten regelmäßig erhalten, den größten Anteil aus. Unternehmensvertreter gaben an, durchschnittlich 5.265 Sendungen pro Jahr zu verschicken und im Schnitt 2.477 Sendungen zu erhalten.

Haustürzustellung gefragt

Die Zufriedenheit mit der Zustellung von Paket- oder Warensendungen ist ebenfalls sehr hoch. Meist werden die Sendungen an der Haustür oder in den Geschäftsräumen in Empfang genommen. Sehr gering ist hingegen die Akzeptanz, Paketsendungen in der Regel in Filialen oder Paketstationen abzuholen. „Auf eine Haustürzustellung ihrer Paketsendungen möchte die große Mehrheit der Befragten nicht verzichten“, sagt Homann. Allerdings liege die Akzeptanz, Warensendungen grundsätzlich an einer Filiale oder einer Paketstation abzuholen, bei jüngeren Menschen höher als bei älteren. Daraus könnte sich mit weiterem Zeitablauf eine insgesamt höhere Akzeptanz für die Paketabholung ergeben.

Dennoch unterliegen die Postmärkte aufgrund der Digitalisierung erheblichen Veränderungen. Zwei Drittel der Privatpersonen wären der Umfrage zufolge denn auch bereit, zumindest einen Teil der Sendungen künftig in elektronischer Version zu versenden oder zu erhalten. Bei den jungen Menschen liegt dieser Anteil sogar darüber – mit 79 Prozent (Versand) und 87 Prozent (Empfang). Bei Unternehmen fällt die Bereitschaft dazu teilweise mit mehr als 90 Prozent noch höher aus.

Wichtige Gründe, weiterhin auf physische Briefe zurückzugreifen, sind der Untersuchung zufolge der persönlichere Charakter oder die Notwendigkeit, Originaldokumente zu verschicken.

Die Bundesnetzagentur ist regelmäßig in ihrem alle zwei Jahre erscheinenden Tätigkeitsbericht

aufgefordert, Empfehlungen zu möglichen Anpassungen des Post-Universaldienstes zu geben. Ziel der Befragung von Verbrauchern und kleinen bis mittleren Unternehmen waren Erkenntnisse zum tatsächlich vorhandenen Bedarf der Postnutzer und Erkenntnisse, die in die Diskussion um mögliche

Anpassungen der Universaldienstvorgaben einfließen können. Die Entscheidung über mögliche Anpassungen des Post-Universaldienstes liegen jedoch bei Gesetz- und Verordnungsgeber.

Text: Nicole de Jong |
Foto: Deutsche Post DHL

220
Briefe

ERHALTEN PRIVAT-
PERSONEN TROTZ
DIGITALISIERUNG IM
SCHNITT PRO JAHR



RENAULT
PRO+

Die Renault Nutzfahrzeuge

Für jedes Geschäft das richtige Modell

Belastbar, zuverlässig und flexibel.

So macht Arbeit Spaß! Sichern Sie sich für ausgewählte Renault Nutzfahrzeuge, wie z.B. den Renault Kangoo Rapid, Trafic oder Master, besonders günstige Leasingkonditionen.

Renault empfiehlt

renault.de

Mit Express durchstarten

Trans-o-flex-Kunden können künftig zwischen zehn neuen Produkten wählen



Wolfgang P. Albeck ist seit rund einem Jahr Chef des Schnell-Lieferdienstes Trans-o-flex und hat schon einiges erreicht. Das Unternehmen hat unter seiner Führung die Verluste der vergangenen Jahre gestoppt und schreibt inzwischen sogar wieder Gewinne. Das in Weinheim ansässige Unternehmen ist auf die Branchen Pharma, Kosmetik

die Übernahme von TNT durch Fedex ist in der Praxis bereits seit mehr als einem Jahr ein Wettbewerber weggefallen“, erläutert er. Trans-o-flex habe das Potenzial, in diese Lücke vorzustößen und sich als Expressdienst mit speziellen Branchenlösungen zu profilieren.

Die ersten konkret sichtbaren Veränderungen der Weiterentwicklung werden zwei neue

„Bei seiner Gründung vor 47 Jahren hat Trans-o-flex als Schnell-Lieferdienst einen neuen Standard gesetzt“, sagt Albeck. Bis heute sei das Unternehmen mit seiner Regellaufzeit von weniger als 24 Stunden Top-Anbieter im Bereich der Sendungen ohne Zeitgarantien. Bei der jüngsten repräsentativen Kundenbefragung habe eine große Mehrheit der Kunden dem Unternehmen attestiert, schneller und sicherer zu sein als die meisten anderen Logistikdienstleister sowie insgesamt eine höhere Qualität zu haben. Trans-o-flex beschränkt sich dabei nicht allein auf reine Pakettransporte, sondern transportiert auch komplette Sendungen in der Kombination Palette und Paket.

Die Befragung der Kunden habe zudem ergeben, dass Kriterien wie Laufzeit, Empfängerzufriedenheit und Trackinginformationen ganz oben auf der Wunschliste der Kunden stehen. „Kunden wollen sich zu 100 Prozent darauf verlassen können, dass eine Sendung garantiert am nächsten Tag ankommt“, fügt Albeck hinzu. Und manchmal brauchen sie die Auslieferung bis zu einer bestimmten Uhrzeit. Genau das wolle Trans-o-flex ihnen als Expressdienst garantieren.

Durch ein sternförmig angelegtes zusätzliches Express-Nachliniennetz, das Trans-o-flex bereits im April 2016 installiert

hat, werden insbesondere die frühen Zustellungen am nächsten Tag operativ ermöglicht. Das sternförmige Netz, das Trans-o-flex Plus-Stern nennt, bildet das Rückgrat der Expressdienste und beschleunigt den Übernachtransport. Auf speziellen Nachtlinien setzt das Unternehmen zusätzliche Transporter ein. „Durch dieses Netz erzielen wir entscheidende Zeitvorteile und stellen eine rechtzeitige Ankunft der besonders eiligen Sendungen in den Zieldepots sicher“, betont der Unternehmenschef. Trans-o-flex investiere in die Qualität der Dienstleistung. Albeck: „Express ist die konsequente Fortsetzung unserer Qualitätsstrategie.“

Laufzeit ist entscheidend

Einen Schwerpunkt in der Prozessverbesserung will Albeck im direkten Kundenkontakt legen. Die entscheidende Frage laute: „Nimmt der Kunde uns als Express wahr, und ist er damit rundum zufrieden? Das ist, was am Ende des Tages zählt.“ Er will alle Kundenprozesse dahingehend prüfen, ob und wie Vorgänge beschleunigt und Fehlerquellen beseitigt werden können. Dazu zählt für ihn nicht zuletzt auch, Bürokratie abbauen, Dokumentation automatisieren, doppelte oder überflüssige

Checklisten eliminieren, Prozesse standardisieren und vereinfachen wo immer möglich.

Zwei organisatorische Veränderungen hat Albeck bereits in die Wege geleitet. „Wir werden in der IT ein Customer Integration Management einrichten“, sagt er. Die Abteilung werde sich mit der Anbindung von Neukunden beschäftigen oder Kunden bei Systemanpassungen unterstützen. Außerdem will er den Kundenservice schrittweise dezentralisieren, um wieder näher an die Kunden ranzurücken. Trans-o-flex bietet zudem weiterhin flächendeckend aktiv temperaturgeführte Expresstransporte im Bereich 15 bis 25 sowie 2 bis 8 Grad Celsius an und prüft zusätzliche internationale Expressangebote.

Text: Nicole de Jong |
Foto: Fotolia alphaspirt

DURCH TNT-ÜBERNAHME IST EIN WETTBEWERBER WEGGEFALLEN

und Konsumgüterelektronik spezialisiert und wird in diesem Jahr zum Expressdienst.

„Das bedeutet neue Produkte, neuen Service und auch neues Denken“, sagt Albeck. Das sei allerdings keine Wende für Trans-o-flex, sondern lediglich der nächste logische Schritt in der Entwicklung. Der Zeitpunkt der Weiterentwicklung zum Expressdienst ist aus Sicht von Albeck günstig, da der Markt derzeit eine Konsolidierung erlebe. „Durch

Expressprodukte sein, die Trans-o-flex im April gestartet hat. Der Schnell-Lieferdienst bietet dann auch einen 9-Uhr-Dienst sowie die garantierte Zustellung am nächsten Werktag an. Damit werden zwei Lücken gefüllt, die das Unternehmen Albeck zufolge bisher im Expressangebot hatte. Insgesamt können Trans-o-flex-Kunden seit April zwischen zehn Expressprodukten wählen. Darunter ein Abend-, Samstags- und Wochenendservice.

Lösungen für die letzte Meile

Das Startup Qool collect hat in München fünf Paket-Abholstationen eingerichtet

Das Logistik-Startup Qool collect bietet seinen Kunden die Möglichkeit Pakete, wie Online-Bestellungen und gekühlte Waren, an einen zentralen Ort liefern zu lassen. Seit seiner Gründung Ende vergangenen Jahres hat der Dienstleister fünf Abholstationen in München eröffnet. Kunden von Qool collect können sich online schnell, einfach und kostenlos registrieren und sämtliche (Online-)Bestellungen unter Angabe ihrer Qool collect-ID an ihre Filiale schicken lassen.

Infos per App oder E-Mail

Bei Bestellungen bei regionalen Partnerhändlern wie Metzgereien, Fischhändlern oder lokalen Feinkostläden übernimmt der Dienstleister auch den Transport

zur gewünschten Abholstation. Via App oder E-Mail werden die Kunden informiert, sobald ihr Paket abholbereit ist. Bestellungen bei den regionalen Händlern können sogar am selben Tag abgeholt werden – was besonders für Lebensmittel von Vorteil ist. Die Service-Mitarbeiter in den Stationen übergeben die Ware anschließend persönlich an die Kunden.

Passt oder gefällt etwas nicht, können alle Produkte außer Lebensmittel direkt in der Qool collect-Station retourniert werden. Dafür liegen in den Stationen iPads bereit, mit denen die Kunden ihren Retourenschein erstellen können. Das Service-Personal kümmert sich anschließend um den Rückversand. Umkleidekabinen in den Stationen ermöglichen zudem das Anprobieren von Kleidung vor Ort.

Die Station in München-Moosach ist die fünfte Paketsta-

tion, die Qool collect in München betreibt. „Vor allem Pendler haben nun durch die optimale Lage am Moosacher S- und U-Bahnhof die Möglichkeit, Pakete in eine zentrale Station schicken zu lassen“, sagt Geschäftsführer Stefan Müller. Die

neue Filiale ergänzt das bestehende Netz aus Stationen in Haidhausen am Max-Weber-Platz, in der Au, in Laim und in Ramersdorf. Online-Shopper können via Click & Collect Pakete abholen, wann es ihnen passt. Per App werden

sie informiert, sobald das Paket angekommen ist und können es von Montag bis Samstag bis 23 Uhr abholen.

Kühlkette garantiert

Die Paketabholstationen bieten einen Lösungsansatz zu den Problemen auf der letzten Meile. Jeder misslungene Versuch, das Paket zuzustellen, kostet Zeit, Kraftstoff und Geld. Weil Zustellfahrzeuge jede Haustür einzeln ansteuern, sorgen sie gleichzeitig für Lärm- und Feinstaubbelastung und bringen die Verkehrsinfrastruktur in Großstädten an ihre Grenzen. Deshalb fordern Paketdienstleister alternative Möglichkeiten der Zustellung. „Für den E-Commerce, die Logistikdienstleister und Stadtbewohner spielt die Paket-Abholstation in Zukunft

daher eine große Rolle“, ist Müller überzeugt.

Neben Paketdienstleistern können auch Lebensmittel-Einzelhändler Partner von Qool collect werden. Denn der Dienstleister ermöglicht eine durchgängig gekühlte Lieferkette und frachtgerechte Einlagerung der Waren. Die bestellten Lebensmittel werden von Kurieren zur Filiale transportiert, wo sie der Kunde in Empfang nehmen kann.

Text: Nicole de Jong

PREIS FÜR PAKADOO

Beim diesjährigen Nachhaltigkeitspreis der Bundesvereinigung Logistik (BVL) hat das Startup Pakadoo aus Herrenberg mit seiner Zustelllösung das Rennen gemacht. Die Jury hatte die Lösung überzeugt, weil sie sowohl Lieferverkehr und Emissionen reduziert, als auch für alle Beteiligten eine optimierte Zustelllösung für Pakete anbietet. Das Geschäftsmodell nutzt vorhandene Infrastrukturen und macht die Poststelle des Arbeitgebers zur Paketstation, zum sogenannten Pakadoo point. Arbeitnehmer können dabei ihre privaten Pakete ganz offiziell im Unternehmen empfangen. Das spart unnötige Wege und eine Menge Zeit.

Studie entkräftet Kritik

Onlinehandel ist nicht die Ursache des befürchteten Verkehrsinfarkts in Großstädten



Aktuell nutzen knapp 80 Prozent der Deutschen ab 14 Jahren das Internet. Das hat nachhaltige Auswirkungen auf das Konsum- und Kaufverhalten in weiten Teilen der deutschen Bevölkerung. Und so überrascht es nicht, dass sich der Onlinehandel als fester Bestandteil im Alltag der Menschen etabliert hat und das Wachstum im E-Commerce ungebrochen ist. Der E-Commerce ist auch der wichtigste Wachstumstreiber für Lieferdienste, vor allem auch für die im Paketsektor tätigen Anbieter. Und so wächst insbesondere das Aufkommen an Privathaushalten (B2C), das seit einigen Jahren mehr als die Hälfte des Paketvolumens in Deutschland ausmacht.

Private Fahrten steigen

Gleichzeitig ertönen zunehmend kritische Töne. Schlagworte wie Zustellchaos oder Innenstadtsterben sind in vielen Diskussionen zu hören. Doch werden die durch den Onlinehandel ausgelösten Lieferverkehre die Ursache des befürchteten Verkehrsinfarkts in Großstädten sein? Und droht der E-Commerce tatsächlich, den stationären Einzelhandel als Haupteinkaufsquelle abzulösen? Nein, lautet das Fazit der Studie „Stadt – Land – E-Commerce“, die die auf den KEP-Markt spezialisierte Unternehmensberatung MRU im Auftrag des Bundesverbandes E-Commerce und Versandhandel Deutschland (bevh) erstellt hat.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse lautet, dass ein zunehmendes Engagement des stationären Einzelhandels wesentlichen Einfluss auf das Wachstum des

E-Commerce haben wird. Viele Einzelhändler bieten ihre Waren zunehmend auch online an. Das zeigen die Zahlen in der Studie: Hat der Anteil des E-Commerce am Gesamtumsatz des Einzelhandels im Jahr 2000 bei nur 0,3 Prozent gelegen, lag er 2016 bereits bei 12,7 Prozent. Das ist zwar eine signifikante Steigerung, weist aber nicht auf ein Überhandnehmen des Onlinehandels hin. Zumal 2016 in Deutschland der Anteil des elektronischen Handels im Non-Food-Bereich 20 Prozent ausgemacht hat.

Dazu kommt laut Studie, dass sich der Einzelhandel vergleichsweise breit aufstellt, der Onlinehandel hierzulande aber von den Unternehmen Amazon, Ebay, Otto und Zalando dominiert werde. Die vier Unternehmen vereinen mehr als 60 Prozent des Umsatzes auf sich.

Die im Zuge des sich ausweitenden E-Commerce zunehmenden Lieferverkehre sind ebenso in die Kritik geraten. Vor allem die in zweiter Reihe haltenden Lieferfahrzeuge der bekannten Dienstleister wurden längst als vermeintliche Ursache aller Verkehrsstaues ausgemacht. Doch auch hier zeigt die Studie auf, dass ein Pauschalurteil nicht haltbar ist. So wurden etwa in Hamburg 2016 mehr als 33 Millionen B2C-Sendungen im Stadtgebiet ausgeliefert. Dafür waren rund 870 Lieferfahrten täglich nötig, wie eine Berechnung ergeben hat.

Das alleine zeigt deutlich, dass der Zahl der Lieferfahrten im alltäglichen Verkehrsgefüge einer Millionenstadt wie Hamburg eine eher untergeordnete Rolle zukommt. Vielmehr nehmen die Individualverkehre seit Jahren stetig zu. So waren innerhalb der Stadt 2017 mehr als 770.000 Pkw

registriert, die ein tägliches Aufkommen von beinahe 1,7 Millionen Fahrten aufweisen.

Die KEP-Dienste sind längst tätig geworden und erproben neue Lieferlösungen. So zeigt das vielfach zitierte Mikrodepot-Konzept von UPS in Hamburg, dass sich Innenstadtzustellung genauso zu

Fuß mit Sackkarren oder Lastenrädern erledigen lässt. Die anderen großen Paketdienste haben schon seit einiger Zeit Cargobikes oder Elektrotransporter im Einsatz. Weitere Ideen sollen umgesetzt werden. Wie das Projekt der Bremer Straßenbahn AG, die Pakete morgens per Elektrobus vom

Güterverkehrszentrum im Bremer Ortsteil Strom an einen zentralen Punkt in der Innenstadt, etwa den Hauptbahnhof, befördern will. Die Pakete werden dabei in einem Anhänger transportiert, der sich am Zielort einfach abkoppeln lässt. Die letzte Meile erledigen die Zusteller dann mit dem Lastenrad.

Um die Verkehrsbelastung nachhaltig eindämmen zu können, sind umfassende Konzepte und Lösungen gefordert, heißt es in der Studie. Offen sei bislang jedoch, wer diesbezüglich die Initiative ergreife.

Text und Foto: Nicole de Jong

KEP TAGE 2018

25. – 27. Juni 2018
Seehotel Niedernberg
bei Aschaffenburg

Kurier-, Express-, Postdienste

KEP aktuell

trans aktuell



KEP TAGE 2018
TRANSPORTER
DES JAHRES

KEP-Transporter des Jahres 25. und 26. Juni 2018

Der Branchentreff für Kurier-, Express- und Postdienste mit Wahl des „KEP – Transporter des Jahres“: Testen und bewerten Sie als Entscheider und Fuhrparkprofi die Fahrzeuge nach verschiedenen Kriterien in vier Transporter-Kategorien. In einer anschließenden Prämierungsfeier am Abend des 26. Juni werden dann feierlich die Sieger ausgezeichnet.

KEP TAGE 2018
KONGRESS

KEP-Kongress „Digitale Transformation und innovative Technik auf der letzten Meile“ 27. Juni 2018

Zum 2. KEP-Kongress erwartet die Entscheider der KEP-Branche ein hochkarätiges Programm mit namhaften Referenten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Die Experten gewähren Einblicke in Branchentrends und diskutieren mit den Teilnehmern über Vor- und Nachteile neuer Lösungen. Profitieren Sie von Informationen aus erster Hand und erweitern Sie Ihr Netzwerk.



TRANSPORTE IM KEP-MARKT

Der KEP-Markt spielt für die Versorgung der deutschen Wirtschaft und die Belieferung von Endkunden eine zentrale Rolle. Das Transportaufkommen im KEP-Markt hat 2016 rund 23,5 Millionen Tonnen bei rund 3,16 Milliarden Sendungen betragen. Das ist das Ergebnis des ersten Teils des Kompendiums „Zahlen, Daten, Fakten der KEP-Branche“, das der Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK) gemeinsam mit KE-Consult Kurte & Esser erarbeitet hat. Das Kompendium zeigt weiterhin, dass das Transportaufkommen im KEP-Markt zwischen 2010 (18,1 Millionen Tonnen Sendungen) und 2016 um 5,4 Millionen Tonnen auf 23,5 Millionen Tonnen Sendungen gewachsen ist. BIEK und KE-Consult haben zudem herausgefunden, dass bezogen nur auf den Straßengüterverkehr der Anteil des Transportaufkommens im KEP-Markt bei weniger als einem Prozent liegt. Das Kompendium zeigt auf, dass der Anteil des KEP-Markts im endverbrauchernahen logistischen Teilmarkt gerade mal bei etwas mehr als fünf Prozent liegt. Das verdeutlicht wiederum, dass vor allem im innerstädtischen Bereich die KEP-Verkehre weniger intensiv sind, als sie häufig wahrgenommen werden.



WEITERE INFORMATIONEN
UND ANMELDUNG
www.etm.de/kep

Kontakt: Isabel Klotz
Telefonnummer: +49 711 784 98 – 30
E-Mail: isabel.klotz@etm.de

Mit freundlicher Unterstützung von:



Flott unterwegs

Frisch gelifteter Ford Transit Custom im Test – auch mit edlen Extras ein echtes Nutzfahrzeug



Mit dem Facelift ist Ford dem Trend gefolgt und hat dem Transit Custom eine mächtige Schippe vom aktuellen SUV-Design des Hauses verpasst: großer Kühlergrill um das Ford-Oval und angriffslustige Lufteinlässe darunter. Da trifft es sich also umso besser, dass der Testwagen rein optisch noch einen draufsetzt. Auf den ersten Blick gibt sich

Im Innenraum kommen beim Sport noch einmal komfortablere Sitze mit Teillederbezügen hinzu. Im Vergleich zur schon anständig bestückten Trend-Ausstattung bei ähnlicher Tonnage schlägt das Häkchen bei Sport mit gut 4.000 Euro zusätzlich zu Buche. Wer nicht gleichzeitig Käufer und Fahrer des Wagens ist, wird sich den Aufpreis also eher sparen. Es stellt sich auch die Frage, wie oft

der Wagen ausschließlich mit dem schon recht potenten 170-PS-Diesel samt bulligem 405 Nm Drehmoment erhältlich, also ausreichend flott unterwegs. Obwohl sich an den Motoren eigentlich nichts getan hat, gibt sich der Custom deutlich genügsamer als beim letzten Test des Triebwerks im Pkw-Bruder Tourneo.

Mit 6,6 Liter Diesel auf der Verbrauchsrunde verfehlt er die Werksangabe nur um 0,2 Liter – und das trotz der breiten Winterreifen, dafür aber scheinbar im perfekten Temperaturfenster. Über die gesamte Testdauer genehmigt sich der Custom immer noch ordentliche 8,5 Liter.

Bei der Fahrdynamik profitiert der Ford von der insgesamt guten Arbeit der Fahrwerksingenieure. An der sehr satten Straßenlage haben natürlich auch die Räder in der Dimension 235/50 R18 ihren Anteil. Auf der Fahrt über die Schwäbische Alb zeigt sich dies eindrücklich, vor allem wenn in Serpentina das Torque Vectoring seine Vorteile ausspielt, die Kraft also intelligent zwischen den beiden Vorderrädern verteilt.

Anstatt also gegen Untersteuern das kurveninnere Hinterrad zu bremsen, verlagert die Elektronik die Kraft aufs äußere Vorderrad. Beides induziert einen Drehimpuls in die Kurve hinein. Letzteres erhält dabei aber die Dynamik, anstatt den Anker zu werfen. So kommt unterwegs kurz das

Gefühl auf, dass das sonst so vehement einschreitende Ford-ESP gar nicht an Bord ist. Stattdessen lässt das System sogar ein klein wenig Schlupf zu. Bisher war das vor allem beim Anfahren der Fall, gefolgt von einem unbarmherzigen elektronischen Anker.

In lang gezogenen schnell gefahrenen Kurven meldet sich das ESP dagegen wieder spürbar zurück. Dann wird dem Fahrer auch schnell wieder bewusst, dass sich hinter dem Pkw-Lenkrad ein Nutzfahrzeug mit maximal 2,9 Tonnen Gesamtgewicht verbirgt.

Verständliche Bedienlogik

Spätestens mit dem jüngsten Facelift ist Ford beim Custom nämlich im Innenraum bei genau dieser Optik angekommen. Die Materialien wirken insgesamt hochwertiger, das Design folgt der Pkw-Linie. Dazu gehört auch das tabletartig abgesetzte Display des Sync-3-Multimediasystems. Die Neuauflage ist ein wahrer Segen und ersetzt endlich das

fummelige Mäusekino durch eine zeitgemäße verständliche Bedienlogik. Doch auch das neue System ist nicht ohne Fehl und Tadel. So wirkt die Grafik teilweise etwas provisorisch und nicht sehr edel. Die Optik auf den Displays bei VW oder Daimler ist wesentlich stimmiger und eleganter. Hier wirkte wiederum das alte Ford-System eher aus einem Guss. Allerdings gleichen all die funktionellen Vorteile der neuen Generation die optischen Schwächen locker aus.

Was sich indes nicht geändert hat, auch weil es sich beim neuen Custom bekanntlich nur um ein ausgiebiges Facelift und nicht um eine komplette Neuentwicklung handelt, ist das großzügige Platzangebot in der ersten Reihe. Dazu kommen viele durchdachte Ablagen, sowohl im sichtbaren Bereich als auch unter der Beifahrersitzbank. In diesem Kapitel hat Ford beim Facelift sogar noch nachgelegt. Fazit: Modellpflege geglückt. Der Custom bleibt ein komfortables Nutztier.

Text: Markus Bauer |
Fotos: Thomas Küppers

OPTIONALES XENON-LICHT KOSTET 900 EURO AUFPREIS

der Transit Custom Sport an den 18-Zoll-Leichtmetallrädern, speziellen Front- und Heckschürzen und Seitenschwellern sowie an den mattschwarz abgesetzten GT-Streifen, im englischen Sprachgebrauch auch Go-faster-Stripes (Fahr-schneller-Streifen) genannt, auf edlem „Chrome Blue Metallic“ zu erkennen. In Großbritannien sieht Ford dann tatsächlich auch großes Absatzpotenzial für die Ausstattung, beispielsweise für den „schnellsten Klempner in Essex“.

das neue optionale Xenon-Licht bestellt wird. Mit 900 Euro Aufpreis ist es trotz dynamischen Kurvenlichts und LED-Ringen als Tagfahrlicht kein absolutes Schnäppchen. Dazu kommt, dass kaputte Xenon-Brenner deutlich teurer sind als Halogenbirnen. Wer sich den Luxus leistet, kann sich aber tatsächlich bei Nacht über eine hervorragende Ausleuchtung freuen.

Leider spendiert Ford dem Sport weder mehr Leistung noch ein Sportfahrwerk. Immerhin ist



Der Ford Transit Connect nimmt bis zu drei Europaletten ohne Probleme auf.

TECHNISCHE DATEN

Motor	
Reihenvierzylinder-Turbodiesel, SCR mit Adblue, EGR, katalytischer Partikelfilter, Start-Stopp-System	
Zylinder/Hubraum	4/1.996 cm³
Leistung	125 kW/170 PS bei 3.500/min
Drehmoment	405 Nm bei 1.750–2.500/min
Kraftübertragung	Frontantrieb, manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Abmessungen und Gewichte	
Länge/Breite/Höhe außen	4.973/2.272/1.925 mm
L/B/H Laderaum	2.554/1.775/1.406 mm
Breite zw. Radkästen	1.392 mm
Volumen Laderaum	6,0 m³
Zul. Gesamtgewicht	2.900 kg
Leergewicht	2.139 kg
Wendekreis	12,1 m
Anhängelast gebr./ungebr.	2.500/750 kg
Messwerte	
Normverbrauch	6,4 l/100 km
Testverbrauch*	8,5 l/100 km
Verbrauchsrunde	6,6 l/100 km
Wartungsintervall	60.000 km oder 2 Jahre
Preis	
Testwagenpreis	40.340 Euro
* Messwerte	